

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1987
Αρ. Φύλλου 1252/1010

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

PIG. 1252/1010
ΟΥΣΤΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP

TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP

TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY

PHONE: (212) 8881111

KATRADIS GROUP OF COMPANIES



ESTD 1936

Leading in Marine Equipment

- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories

- Container Lashing Systems & Fittings
- Cathodic Protection Systems - Sacrificial Anodes
- Marine Paints

- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions

Kappa Lambda

- * World Wide Prompt Deliveries Network
- * Duty Free Stock Piraeus
- * Testing Facilities cap 250 T approved by the major Classification Societies
- * Design - Construction
- * Technical Service

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

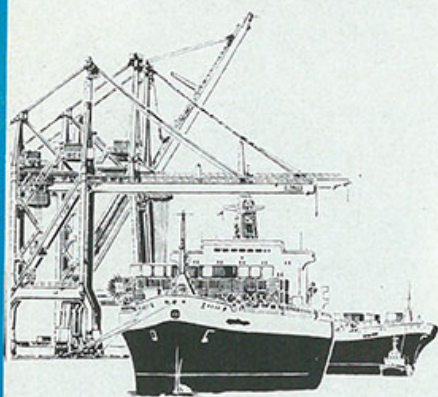
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1987
ΝΕ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1252/1010

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1252/1010, August 1st, 1987

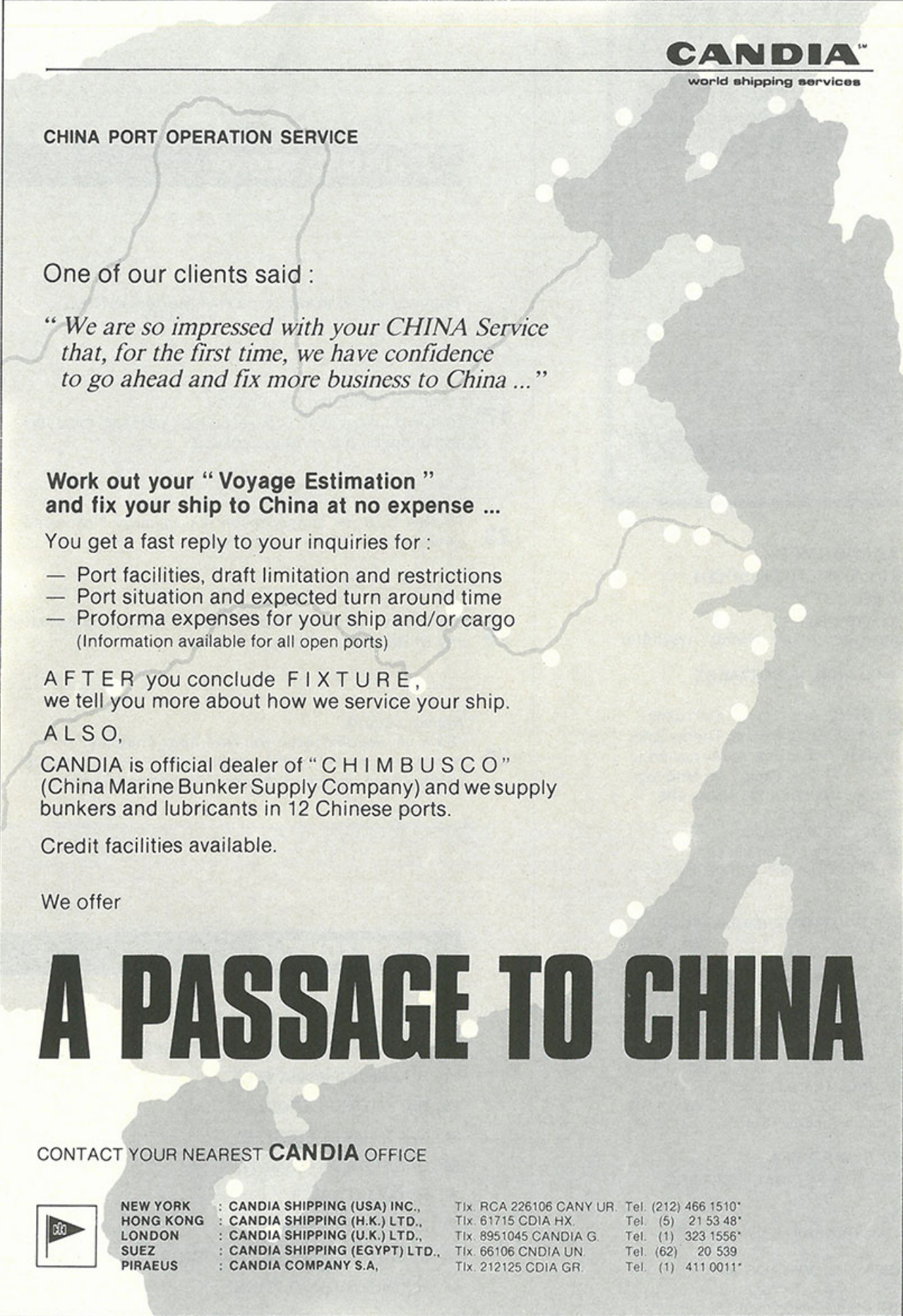
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 Έρμηνευτική Έγκυκλιος του NAT για το νέο Νόμο του Ταμείου.
- 17 Ι.Μ.Ο. και Θαλάσσιο Περιβάλλον.
Τό πρώτο μέρος μιας ενδιαφέρουσας μελέτης του άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Δημ. Σκάλλου.
- 23 Τό ΥΕΝ ζητά την απλούστευση τελωνειακών διατυπώσεων και την ελεύθερη χρησιμοποίηση των VHF.
- 25 Βυθισθέντα αλιευτικά σκάφη από πολεμική ενέργεια κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.
- 26 Νομικά θέματα.
Έλλειψη αρμοδιότητας του NAT προς επιβολή προστίμου σε περίπτωση μη απολύσεως των μελών του πληρώματος που συμπλήρωσαν υπηρεσία 9,5 μηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
25 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
41 ENGLISH SUPPLEMENT
44 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**CANDIA**SM

world shipping services

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

*" We are so impressed with your CHINA Service
that, for the first time, we have confidence
to go ahead and fix more business to China ..."*

**Work out your "Voyage Estimation"
and fix your ship to China at no expense ...**

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
 - Port situation and expected turn around time
 - Proforma expenses for your ship and/or cargo
- (Information available for all open ports)

AFTER you conclude **FIXTURE**,
we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of "CHIMBUSCO"
(China Marine Bunker Supply Company) and we supply
bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE

NEW YORK
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
: CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
: CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
: CANDIA COMPANY S.A.,

Tlx RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx 8951045 CANDIA G. Tel. (1) 323 1556*
Tlx 66106 CNDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

Πώς θα κλείσει το άνοιγμα της ψαλίδας;

Γενική είναι η αντίληψη και στην Ακτή Μιαούλη, και στο Λονδίνο, ότι χρειάζεται να περιορισθεί ακόμη περισσότερο το άνοιγμα της ψαλίδας που υπάρχει στη διαχείριση των πλοίων με Έλληνική σημαία και των ελληνόκτητων με ξένες σημαίες για να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός των πλοίων.

Πρός την κατεύθυνση αυτή έχουν διατυπωθεί διάφορες προτάσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η πρόταση 'Αγούδημου για την απαλλαγή των πλοίων από τη φορολογία έφ' όσον εισάγεται στη χώρα και δραχμοποιείται ένα ποσό συναλλάγματος.

Ανάλογες προτάσεις με διάφορες φόρμουλες έχουν διατυπώσει και άλλοι έφοπλιστές, πάρα πολύ δε θέτουν το θέμα της απαλλαγής από τη φορολογία σάν δρο για την έγγραφη πλοίων τους με ξένες σημαίες στο έθνικό νηολόγιο, στην υλοποίηση όμως των προτάσεων αυτών αντιτίθεται ο πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Γουρδομιχάλης.

Η αντίθεση του κ. Γουρδομιχάλη στην απαλλαγή από τη φορολογία διατυπώθηκε, στον Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή τον οποίο επισκέφθηκε την περασμένη Τετάρτη συνοδευόμενος από τον αντιπρόεδρο κ. Νταϊφά. Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», ο κ. Γουρδομιχά-

λης στηρίζει την αντίθεσή του για την απαλλαγή από τη φορολογία στην αντίληψη ότι δεν πρέπει να διαταραχθεί το συνταγματικά κατοχυρωμένο θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας διότι — κατά τις αντιλήψεις του — μπορεί σήμερα η σχετική ρύθμιση να είναι ευνοϊκή, αργότερα όμως, σε κάποια άλλη φάση και έφ' όσον θα έχει γίνει η αρχή μπορεί η Πολιτεία να προχωρήσει σε δυσμενείς ρυθμίσεις.

Είναι όμως αβυσσος μία άποψη, η οποία όμως κατά την αντίληψή μας δεν ευσταθεί. Μία τέτοια μεταστροφή της Πολιτείας δεν μπορεί να υλοποιηθεί επειδή η έγκριτική πράξη παρέχει δυνατότητες διεξόδου τις οποίες όλοι γνωρίζουμε, δυνατότητες που μπορούν να εφαρμοσθούν και μέσα στο λιμάνι του Πειραιώς ακόμη.

Άλλωστε το πρόβλημα αυτή τη στιγμή δεν είναι ο φόβος μιας ένδεχόμενης μεταστροφής της Πολιτείας. Το καίριο πρόβλημα είναι η επιβίωση της Έλληνικής Ναυτιλίας και η διατήρηση του έθνικού νηολογίου. Καί για να επιβιώσει η Έλληνική Ναυτιλία και για να διατηρηθεί το έθνικό νηολόγιο χρειάζονται συγκεκριμένες προτάσεις, χωρίς τις οποίες δεν κλείνει το άνοιγμα της ψαλίδας και ούτε υπάρχουν οι ρυθμίσεις που μπορεί να υπάρξουν.

ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΣΤΟ ΥΕΝ

Έχει διαπιστωθεί ότι όσοι έφοπλιστές δρασκελούν την πόρτα του Υπουργείου για κάποια υπόθεσή τους αισθάνονται ζωνή έκπληξη για τον νέο άνεμο και για το νέο πνεύμα που δίνει εκεί καθώς και για τις λύσεις που δίνονται με άσπρασις ταχύτητα σε κάθε παρουσιαζόμενο πρόβλημα ώστε σε κάθε περίπτωση να εξυπηρετούνται άμεσα τα πλοία και τα πληρώματά τους.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» τα οποία παρακολουθούν από πολύ κοντά τα συμβαίνοντα αλλά και τις διεργασίες που γίνονται στο ΥΕΝ συνιστούν σε όλους τους έφοπλιστές να απευθύνονται για κάθε πρόβλημά τους και για κάθε άπορία τους ακόμη στο Υπουργείο όπου θα γίνουν άμέσως δεκτοί είτε από τον Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή ή τον Γεν. Γραμματέα κ. Βασίλη Παπαδόπουλο, είτε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Χρήστο Ντούνη ή τον Υπαρχηγό κ. Γεώργ. Βασόπουλο και τους επιτελείς τους που θα δώσουν άμεσες λύσεις στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν ή θα λύσουν τις τυχόν άπορίες τους.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ακόμη ότι οι έφοπλιστές δεν έχουν ενημερωθεί όπως θα έπρεπε για τις δυνατότητες που υπάρχουν σήμερα να δοθούν λύσεις σε προβλήματα που εκκρεμούν από μακρού άρκει να διατυπωθούν οι κατάλληλες προτάσεις — δυστυχώς δεν υπήρξε η ενημέρωση που έπρεπε να έχει υπάρξει.

ΤΟ ΘΕΤΙΚΟ ΚΛΙΜΑ

Ο κ. Κων. Μ. Λεμός κατά τη διάρκεια επισκέψεως που πραγματοποίησε πρό ημερών στον Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή υπογράμμισε την πλήρη ικανοποίησή του για το θετικό κλίμα υπέρ της Ναυτιλίας που έχουν δημιουργήσει ο Υπουργός και οι επιτελείς του. Κατά τη διάρκεια της μακράς συνομιλίας που είχε με τον κ. Άλεξανδρή, ο κ. Κ.Μ. Λεμός υπογράμμισε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του για τα θέματα της Ναυτικής Έκπαι-

δεύσεως και τόνισε την ανάγκη για τη δημιουργία πλήρως κατρητισμένων ναυτικών για να επανδρώσουν τα εξειδικευμένα πλοία τα οποία πρέπει να αποκτήσει η Έλληνική Ναυτιλία για να αρχίσει να μετέχει στις μεταφορές και των ακριβών φορτίων. Για το θέμα αυτό ο κ. Άλεξανδρή δήλωσε ότι θα μελετηθεί η λύση ειδικών σεμιναρίων στα οποία θα κληθούν να διδάξουν οι πλέον ειδικευμένοι καθηγητές από όλοκληρο τον κόσμο. Ο κ. Λεμός έθεσε επίσης στον κ. Άλεξανδρή και το ζήτημα της ολοκληρωμένης λειτουργίας του Οίκου Ναύτου Χίου, που όπως είναι γνωστό έχει ανέγερθεί και εξοπλισθεί με δαπάνες του, εξηγήσεις δε επί του θέματος αυτού έδωσε στον δωρητή ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου κ. Εύαγ. Βλασσόπουλος ο οποίος κλήθηκε ειδικά για το σκοπό αυτό από τον Υπουργό.

Το θετικό κλίμα όμως υπέρ της Ναυτιλίας που έχουν δημιουργήσει ο κ. Άλεξανδρή και οι επιτελείς τους επισημαίνεται και από τον κ. Έμμ. Ι. Κουλουκουνητή σε επιστολή του προς τον Υπουργό, η οποία δημοσιεύεται στη σελίδα της άλληλογραφίας. Με την επιστολή αυτή ο κ. Κουλουκουνητής επιβεβαιώνει την αντίληψη που είχαν διατυπώσει τα «Ναυτικά Χρονικά» για την προσπάθεια του Υπουργείου να ενημερώσει απ' ευθείας τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με μία τριμελή ομάδα από ανώτατους λιμενικούς αξιωματικούς, τους οποίους όρισμένοι ανεγκέφαλοι είχαν αποκαλέσει τότε «γυρολόγους». Η προσπάθεια αυτή του ΥΕΝ, υπογραμμίζει ο κ. Κουλουκουνητής, βοηθά περισσότερο και από αυτά τα μέτρα (υπέρ της Ναυτιλίας) για τη δημιουργία και συντήρηση του απαραίτητου κλίματος εμπιστοσύνης που τόσο χρειάζεται η Έλληνική Ναυτιλία για να κατορθώσει να αντιμετωπίσει τον σκληρό συναγωνισμό στον διεθνή θαλάσσιο στίβο.

Το θετικό κλίμα υπέρ της Ναυτιλίας αναγνωρίζει και ο πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Κων. Φαφαλιός ο οποίος το τελευταίο 15ήμερο υπέβαλε στο ΥΕΝ αιτήσεις για την έγγραφη στα ελληνικά νηολόγια για δύο πλοίων του με ξένες σημαίες ενώ έ-να ακόμη πλοίο του κ. Κων. Φαφαλιού είχε

νηολογηθεί πρό δύο μηνών περίπου.

ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Η άπειλή κατά της ζωής του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή που διατυπώθηκε άμέσως μετά τη σύλληψη, πρό ήμερών, του λαθρεμπορικού σκάφους «Πατρίτσια 5» με τους 23 τόνους χασίς αποδεικνύει την τεράστια επιτυχία που σημείωσαν το ΥΕΝ και το Λιμενικό Σώμα στον τομέα της καταπολέμησης των ναρκωτικών, επιτυχία η οποία άλλωστε συγκέντρωσε την προσοχή της διεθνούς κοινής γνώμης δεδομένου ότι πρόκειται για τη μεγαλύτερη ποσότητα ναρκωτικών που έχει κατασχεθεί μέχρι τώρα όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στην Ευρώπη.

Οι στήλες αυτές απευθύνουν θερμάτα συγχαρητήρια σε όλους εκείνους — από τον Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή και τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο Χρήστο Ντούνη μέχρι τον τελευταίο λιμενοφύλακα — που συνέβαλαν στην επιτυχία αυτή η οποία αποτελεί ουσιαστική συμβολή στην καταπολέμηση της μαστίγας των ναρκωτικών — με δυο λόγια, με την επιτυχία τους αυτή το ΥΕΝ και το Λιμενικό Σώμα έσωσαν ζωές, όπως πολύ εύστοχα σημείωσε η αθηναϊκή εφημερίδα «Έθνος».

Η επιτυχία αυτή μας παρέχει την ευκαιρία και για μία ακόμη παρατήρηση: Το Λιμενικό Σώμα υπό την ηγεσία του αντιναύαρχου Χρήστου Ντούνη επιτελεί με ιδιαίτερη επιτυχία την πολλαπλή αποστολή του που αποβλέπει πρωτίστως στην προαγωγή των συμφερόντων της Έλληνικής Ναυτιλίας, και των ανθρώπων της και στην ενίσχυση της έθνικής οικονομίας από τη ναυτιλιακή

δραστηριότητα των Έλλήνων και ταυτόχρονα στην εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών και στην αστυνόμευση ελληνικών θαλασσών των λιμένων και των εκτεταμένων ακτών της χώρας.

ΤΩΡΑ Ή ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΑ ΕΤΟΣ;

Ζητείται λύση στο ακόλουθο πρόβλημα. Έφοπλιστής που διαχειρίζεται όκτώ πλοία με ξένες σημαίες επιθυμεί να ψύσσει σε όλα την Έλληνική σημαία αλλά αντιμετωπίζει το εξής δίλημμα: Τά μηχανοστάσια και των όκτώ πλοίων είναι επανδρωμένα με Πολωνούς μηχανικούς με τους οποίους έχει υπογραφεί σύμβαση ναυτολογήσεως διάρκειας ενός έτους. Εάν λοιπόν νηολογήσει τα πλοία τώρα είναι υποχρεωμένος να απολύσει τους Πολωνούς στους οποίους θα υποχρεωθεί να καταβάλει και τις αποδοχές μέχρι τη λήξη της συμβάσεως. Αλλά το απαιτούμενο ποσό είναι δυσβάστακτο, όποτε εκ των πραγμάτων θα υποχρεωθεί να περιμένει τη λήξη της συμβάσεως των Πολωνών μηχανικών για να αποφύγει την καταβολή αυτού του δυσβάστακτου ποσού.

Το πρόβλημα στο οποίο ζητείται η λύση είναι: Σάν χώρα μάς συμφέρει να νηολογήσουμε τα πλοία τώρα με την παρουσία των Πολωνών μηχανικών ή να περιμένουμε ένα έτος για τελείωση ή σύμβαση τους;

Πάσα προσφορά στη λύση του προβλήματος δεκτή.

ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ότι στην προσπάθεια για τη διάσωση της Έλληνικής Ναυτιλίας και τη διατήρηση του εθνικού νηολογίου οφείλουν να βοηθήσουν και οι ναυτικοί μας — αυτοί που ταξιδεύουν, φυσικά, και όχι οι καρεκλοκένταυροι εκπρόσωποί τους — ώστε να μειωθεί το κόστος επανδρώσεως του υπό Έλληνική σημαία πλοίου. Συγκεκριμένα, στα ποντοπόρα πλοία νομίζουμε ότι πρέπει να καταργηθεί η θέση του καμαρότου και να υπάρχει απλώς ένας βοηθός — είναι καιρός οι ναυτικοί μας να μιμηθούν τους ξένους συναδέλφους τους οι οποίοι αυτοσερβίρονται στα πλοία στα όποια υπηρετούν,

άλλωστε κάθε οικονομία που γίνεται στο πλοίο το καθιστά ανταγωνιστικότερο και κατ' ακολουθίαν του επιτρέπει να κινείται άκρη και με πεσμένη αγορά, πράγμα που εξασφαλίζει την απασχόληση των ναυτικών μας.

ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΑΣΤΟΧΗ

Η απόφαση της Έκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ για την κήρυξη τριήμερης άπεργίας στην Άκτοπλοία εντός του τρίτου δεκαημέρου του Αυγούστου σε περίπτωση που δεν ρυθμισθεί με τροπολογία στο συζητούμενο φορολογικό νομοσχέδιο το φορολογικό θέμα των αξιωματικών που εργάζονται σε μη συναλλαγματοφόρα πλοία είναι απολύτως άστοχη. Διότι, όπως αποδείχθηκε και από την περίπτωση των γιατρών δεν είναι καθόλου εύκολη υπόθεση όχι μόνο η διεκδίκηση — και μάλιστα με άπεργία που θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις σε πολίτες που δεν έχουν καμιά ευθύνη — αλλά ούτε και η υπεράσπιση τέτοιου είδους αιτημάτων.

Υπενθυμίζεται ότι οι εργαζόμενοι σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια έσωτερικού ζητούν να επαναφερθεί η διάταξη που τους εξομοιώνει φορολογικά με τους συναδέλφους τους που εργάζονται σε συναλλαγματοφόρα πλοία, κατά τη γνώμη μας όμως η διεκδίκηση του αιτήματος με άπεργία που θα ταλαιπωρήσει τους πολίτες θα στρέψει την κοινή γνώμη εναντίον των άπεργών. Γι' αυτό είναι προτιμότερο να βρεθούν άλλες μορφές κινητοποιήσεων για να επιτευχθεί ο στόχος — η άπεργία φοβούμεθα ότι θα παραβλάψει τα συμφέροντα των άπεργών, εκτός αν ο στόχος των οργανωτών είναι ακριβώς αυτός.

ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η Έλληνική Πολιτεία δεν έχει αξιοποιήσει ποτέ μέχρι τώρα τις τεράστιες δυνατότητες που παρέχουν η Έλληνική Ναυτιλία και η ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων για την προαγωγή των συμφερόντων του τόπου σε τομείς όπως είναι η προβολή του ελληνικού τουρισμού αλλά και η διάδοση πολλών ελληνικών προϊόντων σε περιοχές της υδρογείου όπου δεν μπορεί να φθάσει ούτε η ακριβότερη διαφημιστική καμπάνια αλλά ούτε και να αναληφθούν εξαγωγικές προ-

σπάθειες επειδή τα ελληνικά προϊόντα είναι παντελώς άγνωστα.

Τό θέμα αυτό έχει θιγεί επανειλημμένα από τα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά οι πάντες — εννοείται οι εν προκειμένω αρμόδιοι — δεν μπόρεσαν να αντιληφθούν το παραμικρό και αγνόσαν περιφρονητικά τις υποδείξεις των στηλών αυτών. Επαναλαμβάνουμε, ούτε στο παρελθόν, ούτε τώρα, σχετικά δε αναφέρεται ότι πρόσφατα ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ κ. Λαζαρίδης είπε σε Έλληνα έφοπλιστή που του επισήμανε τις δυνατότητες της Έλληνικής Ναυτιλίας για την προβολή του ελληνικού τουρισμού στα πέρατα του κόσμου να του κάνει μία αίτηση — «φέρτε μου μία αίτηση» λέγεται είπε στον εμβρόντητο έφοπλιστή ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ.

Τό θέμα, λοιπόν, αυτό, μαζί με τό ζήτημα της ελεύθερης χρησιμοποίησης των VHF από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τέθηκε πρό ημερών, όπως αναφέρεται και σε άλλες σελίδες, από εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» σε ύψηλα ιστάμενο κυβερνητικό αξιωματούχο, ο οποίος συνέλαβε άμέσως την ιδιαίτερη σημασία και των δύο θεμάτων και δήλωσε ότι θα υπάρξει η συνδρομή του για να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες που παρέχει η Ναυτιλία για την προβολή του ελληνικού τουρισμού και τη διάδοση ελληνικών προϊόντων αλλά και για να μην χάνει ο ΕΟΤ τα σημαντικότερα ποσά που χάνει επί σειρά ετών τώρα — μιλάμε για εκατομμύρια δολάρια — επειδή δεν μπορούσε να βρει έναν τρόπο για τη χρέωση των σχετικών συνδολέξεων!

Πρέπει να διευκρινίσουμε — για να αποδώσουμε τά του Καίσαρος τώ Καίσαρι — ότι η ιδέα για τη χρησιμοποίηση των ελληνικών πλοίων για την προβολή του ελληνικού τουρισμού και τη διάδοση των ελληνικών προϊόντων στα πέρατα του κόσμου ανήκει στον φίλτατο πλοίαρχο Τάσο Τσεβά ο οποίος όταν ταξίδευε μοίραζε στά λιμάνια όπου προσέγγιζε τό πλοίο του άφίσεσ του ΕΟΤ με ελληνικές τοποθεσίες και είχε διαπιστώσει τότε ότι οι άφίσεσ αυτές, αλλά και διάφορα ελληνικά προϊόντα (ελιές, τυρί φέτα, ούζο κλπ.) γίνονταν δεκτά με ιδιαίτερη εύχαριστηση, μάλιστα άρκετά όταν τό πλοίο προσέγγιζε εκ νέου στά ίδια λιμάνια ζητούσαν άφίσεσ του ΕΟΤ και για τους φίλους τους, ενώ όσοι είχαν συναλλαγές με τό πλοίο ήθελαν να γευθούν εκ νέου ελιές και



“NUOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΨΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666

ΤΛΧ: 24 1545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

φέτα και νά ξαναπιούν ούζο.

Πρέπει ακόμη νά προσθέσουμε ότι όταν περνούν από την Ελλάδα τα πλοία του εφοπλιστού ή ο οποίος θέσει τό θέμα της προβολής του τουρισμού στον γεν. γραμματέα του ΕΟΤ και πήρε την προαναφερθείσα απάντηση εφοδιάζονται με φυστίκια Αίγινης συσκευασμένα σε ειδικά σακουλάκια τά οποία μοιράζονται στα ξένα λιμάνια όπου καταπλέουν.

Αυτά, μέ την έλπιδα ότι τώρα και τά δύο θέματα — και της αξιοποίησης των δυνατοτήτων της Ναυτιλίας πού αναφέραμε για τό καλό του τόπου, και της χρησιμοποίησης των VHF — θά αντιμετωπισθούν σωστά.

Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ

Υστερα από έντολη της Έπιτροπής Ασφαλείας του IMO, ή Βρετανική αντιπροσωπεία έτοιμασε ένα νέο σχέδιο προτάσεως για την καθιέρωση ενός σταθερού αριθμού ταυτότητας (identification number) στα εμπορικά πλοία.

Σύμφωνα μέ την πρόταση αυτή ή εφαρμογή του αριθμού ταυτότητας θά γίνει αρχικά επί προαιρετικής βάσεως και θά πάρει πρόσ το παρόν τη μορφή Συστάσεως (Resolution) ή οποία θά ψηφισθεί από την Γεν. Συνέλευση των μελών του IMO. Τά ακόλουθα σημεία αποτελούν τίς βασικές αρχές της προτάσεως:

α) ή αριθμός ταυτότητας θά είναι ταυτόσημος μέ τον αριθμό του Βρετανικού Μηγνώμονος (Lloyd's Register) τον οποίο χορηγεί στο πλοίο κατά την ναυπήγησή τους. Γι' αυτό και χαρακτηρίζεται ως IMO (LR) number.

β) ή αριθμός θά δίδεται σε πλοία άνω των 100 κ.ο.χ. εξαιρουμένων των άλιευτικών, σκαφών άναψυχής, βοηθητικών ναυπηγημάτων κ.λπ.

γ) τά κράτη πού θά εφαρμόσουν τό σύστημα θά πρέπει νά υποχρεώσουν τά υπό τη σημαία τους πλοία νά δεχθούν τον αριθμό αυτόν και νά τον εισαγάγουν στα ναυτιλιακά τους έγγραφα.

δ) στα νεοαναηγούμενα πλοία ή αριθμός θά δίνεται στο έβδομο διαίο δελτίο των ναυπηγικών παραγγελιών πού εκδίδει ή L.R. στα δέ ήδη έν ενεργεία θά δίνεται στο έτήσιο δελτίο του L.R. και τά μηνιαία συγκεντρωτικά συμπληρώματά του.

ε) ή αριθμός ταυτότητας θά εισαχθεί στο

έγγραφο έθνικότητας, στο πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως, στο πρωτόκολλο καταμετρήσεως και στα πιστοποιητικά των διεθνών συμβάσεων SOLAS και MARPOL.

ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΜΑΣ

Έντυπωσιακή χαρακτηρίζει ή ξένος ναυτιλιακός τύπος την παρουσία των Έλλήνων εφοπλιστών στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων κατά τό πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού δημοσίευσε τά «Ναυτικά Χρονικά» στο τεύχος τους της 1η Ιουλίου, Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν πράγματι 165 πλοία, συνολικού τοννάζ άνω των 5 έκατομ. τον γκρό.

Έν τούτοις οι περισσότεροι των αγοραστών φαίνεται ότι απέφυγαν τό ελληνικό νηολόγιο, δεδομένου ότι μόνον 28 πλοία 641.914 κ.ο.χ. ύψωσαν την έθνική σημαία, ήτοι μόνο τό 17% του αριθμού των πλοίων και τό 13% του τοννάζ. Αντίθετα ιδιαίτερη προτίμηση έδειξαν προς τό Κυπριακό νηολόγιο, ενώ περιορισμένο αριθμό σκαφών κάλυψαν οι πατροπαράδοτες σημαίες εύκολίας της Λιβερίας και του Παναμά.

Μεταξύ των αγορασθέντων πλοίων τά 84 πλοία είναι μπάλκ κάρριερς συνολικού τοννάζ 2,2 έκατ. τον. γκρό, τά 45 πετρελαιοφόρα και μικτά συνολικού τοννάζ 2,4 έκατ. τον. γκρό και τά υπόλοιπα 36 συμβατικά φορτηγά συνολικού τοννάζ 345.106 τον. γκρό. Από αυτά στο ελληνικό νηολόγιο γράφτηκαν δύο μπάλκερς, έπτά τάνκερς και 19 φορτηγά.

Μέ τά δεδομένα αυτά ή ξένος σχολιαστής συμπεραίνει ότι οι Έλληνες κυριάρχησαν άλλη μιά φορά στην αγορά, άποκτώντας τοννάζ προχωρημένης τεχνολογίας σε χαμηλές τιμές. Έτσι παρά τη μείωση του έθνικού νηολογίου, ή ελληνόκτητος στόλος δέν παύει νά αναπτύσσεται.

ΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

Σέ μιά τελευταία διάσκεψη της Cruise and Ferry 87, άκούσθηκαν ενδιαφέροντα και χαρακτηριστικά στατιστικά στοιχεία για την σύνθεση του έπιβατικού κοινού πού αποτελεί τη συνήθη πελατεία των διεθνών κρουαζιερώων.

Οι ύποψήφιοι πελάτες για μιά ή περισσό-

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Από του σημερινού τεύχους των, της 1η Αυγούστου, τά «Ναυτικά Χρονικά» θά πωλούνται παρά των έφημεριδοπωλών και των περιπτέρων αντί δραχμών δέκα (10). Είς την αύξηση των τριών δραχμών κατά τεύχος ήχθημεν λόγω της είς τό διπλάσιον από μηνός έπελθούσης ανατιμήσεως του χάρτου και των τυπογραφικών ύλικών.

— Κατά την έτήσιαν έκδοσιν του «Λούδ Ρέτζιστερ», την 30 Ιουνίου τρ. έτους ή παγκόσμιος ναυτιλία περιελάμβανε άτμόπλοια και μότορσιπς 65.271.440 τ. γκρό και ίστιοφόρα 1.014.584. Έτοι σύνολον 66.286.024 τ. γκρό. Είς τον σύνολον τούτο ή Άγγλία - Ιρλανδία μετέχουν κατά ποσοστόν 26,7% και ή Ην. Πολιτεία κατά 14,3%.

— Προεκρήχθη διά την 6 Σεπτεμβρίου διαγωνισμός διενεργηθησόμενος έν Υδρα διά την κατάταξιν είς την έκει Ναυτικήν σχολήν, 8 μαθητών διά την α τάξιν, 2 μαθητών διά την β τάξιν και 2 μαθητών διά την γ τάξιν.

— Απέπλευσεν έκ Χιούστον του Τέξας τό Έλληνικόν φορτηγόν «Αίκατερίνη Κουμαντάρου» μεταφέρον είς Ιαπωνίαν φορτίον 10.400 τόννων παλαιοσιδηρών. Τό φορτίον τούτο ήτο τό μεγαλύτερον παραληφθέν μέχρι σήμερον έξ Άμερικής παρ' ενός και μόνον πλοίου, δεδομένου ότι ως έδήλωσαν οι φορτωταί, τό μέγιστον όριον ενός φορτίου ήτο μέχρι τούδε 9.980 τόννοι.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 159/1-8-1937)

τερες κρουαζιέρες μέσα στο 1987 ύπολογίζονται γύρω στα 2.880.000. Από αυτά τό 80% είναι Άμερικανοί. Στο σύνολο αυτό πάντως πρέπει νά προστεθούν και άλλες 500.000 έπιβάτες από τίς χώρες της Κομκεν. Για λόγους σύγκρισης σημειώνεται ότι τό 1986 οι έπιβάτες των κρουαζιερώων έφθασαν τά 2.790.000 άτομα έξ ών 2,2 έκατ. Άμε-



TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.
YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS:

BUNKERING WORLDWIDE

**SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION**

137, FILONOS & FILELLINON STRS. · P.O. BOX 80240 · 185 10 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4520.129 · 4520.175 · 4520.325 · 4523.445 · 4510.316 · 4526.715 · 4112.400 · 4136.213

TELEX: 21 2989 · 21 2571 · 21 3805 · 21 3825 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Μέχρι πρό τινας γνωρίζαμε όλοι τις περιφημες σημαίες ευκολίας, οι οποίες ανάλογα με την όπτική γωνία που τις έβλεπε κανείς χαρακτηρίζονταν ως σημαίες ανάγκης ή άσυνδοσίας, ενώ τώρα τελευταία έχει επικρατήσει ο αντικειμενικότερος προσδιορισμός των σημαίων «άνοικτου νηολογίου». Με έπικεφαλής της Λιβερίας και τον Παναμά, οι σημαίες αυτές γνώρισαν μεγάλες δόξες και είδαν ένα πλήθος μιμητών σε διάφορα σημεία της ύδρογειού. Κοινό χαρακτηριστικό τους είναι ότι άπευθύνονται προς τους έφοπλιστάς όλους του κόσμου, στους όποιους τα νηολόγια τους είναι άνοικτά και στους όποιους παρέχουν πάσης φύσεως οικονομικές, διοικητικές και λοιπές διευκολύνσεις.

Τη δόξα λοιπόν αυτή πάνε να έπισκιάσουν τώρα τελευταία τα λεγόμενα «διεθνή» νηολόγια, τα όποια οι παραδοσιακές ναυτικές χώρες ίδρύουν σε κάποιο σημείο του εδάφους που άσκούν την κυριαρχία τους με σκοπό την παροχή προνομιακών ευκολιών στα πλοία τους για την άνακοπή της διαδροής προς ξένες σημαίες. Κατά βάση έπομένως δέν είναι διεθνή αλλά έθνικά νηολόγια και τό σωστότερο θά ήταν να χαρακτηρίζονται ως «προνομιακά».

Έμπρός σε όλη αυτή την πληθώρα και την ποικιλία των νηολογιακών καθεστώτων, ήταν φυσικό να χρειασθεί ειδική ενήμερωση των ενδιαφερομένων, την όποια και ανέλαβε η International Shipping Federation, η όποια και έξέδωσε τον «Όδηγό διεθνών νηολογίων».

Ο όδηγός αυτός περιλαμβάνει τις σημαίες και τα νηολόγια και των δύο κατηγοριών που άναφέραμε παραπάνω και καλεί τους έφοπλιστάς να μήν σπεύδουν στην έγγραφη ή μεταφορά των πλοίων τους, βασιζόμενοι μόνο σε χονδροειδείς συγκρίσεις των τελών νηολογήσεως ή σε άλλες διαφημιστικές υπερβολές αλλά να άποφασίζουν ύστερα από ώριμη σκέψη και βαθειά άνάλυση των προσφερομένων διευκολύνσεων.

ρικανοί, άνά 120 χιλιάδες Γερμανοί και Σουηδοί, άνά 100 χιλιάδες Άγγλοι και Αύστραλοι, άνά 60 χιλιάδες Ιταλοί και Γάλλοι και 25 χιλιάδες Ισπανοί.

Άπό τό σύνολο των τουριστών αυτών τό 55% έπιβίβάστηκαν σε βορειοαμερικανικά λιμάνια, τό 21% στη Μεσόγειο και τό υπόλοιπο σε διάφορα άλλα λιμάνια, στα όποια έφθασαν κατά κύριο λόγο με άεροπλάνα και δευτερευόντως κατά σειρά με αυτοκίνητα, λεωφορεία και σιδηρόδρομο. Άπό πλευράς προορισμού, πλέον του ήμισους ταξίδεψαν προς τις Μικρές Άντίλλες, τό 6% προς τις Μεγάλες Άντίλλες, τό 12% προς την Άλάσκα, τό 13% προς τό Μεξικό και οι υπόλοιποι προς διάφορα άλλα μέρη.

Ο σιγουρότερος και πιθανώτερος Άμερικανός πελάτης κρουαζιερών θεωρείται ο πολίτης που είναι άνω των 45 έτών, κερδίζει 25.000 δολάρια τό χρόνο και δέν έχει μικρά παιδιά. Άντίθετα πολύ λιγώτερες πιθανότητες παρουσιάζει ο νεώτερος των 45 έτών Άμερικανός που κερδίζει 55 χιλιάδες δολάρια τό χρόνο και έχει παιδιά 6-12 έτών. Σημειώνεται ότι ενώ η μέση κρουαζιέρα διαρκεί 7 ήμερες, οι μέν νεώτεροι σε ηλικία προτιμούν τις διήμερες ή τριήμερες, οι δε πρεσβύτεροι τις κρουαζιέρες των 11-15 ήμερών.

Τέλος μόνο τό 10% των έπιβατών είναι μοναχικοί, ενώ τη μεγάλη πλειοψηφία (60%) άποτελούν τα άντρώγυνα και άκολουθούν (30%) οι τετραμελείς οικογένειες.

ΚΛΟΠΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΤΕΣ

Σε πρόσφατη ειδική έκθεση του τό Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητήριου διαπιστώνεται ότι η άνασφάλεια και η έλλειψη διεθνούς συνεργασίας στη μεταφορά των κοντέινερς έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των πράξεων κλοπής και άπάτης σε παγκόσμιο κλίμακα. Τό πρόβλημα θεωρείται σοβαρό και γενικό, δεδομένου ότι δέν θίγονται μόνον οι άσφαλιστάι αλλά όλόκληρο τό σχετικό μεταφορικό κύκλωμα.

Είναι βέβαιο ότι ο έγκριωτισμός των φορτών επέτρεψε σπουδαία εξοικονόμηση χρόνου και έργατικών χειρών. Δέν ύπήρξε όμως παράλληλη και η βελτίωση της άσφαλείας, με άποτέλεσμα οι κλέφτες και οι άπατεώνες να έφαρμόζουν πολλές και διάφορες μεθόδους της σύγχρονης τεχνικής έλλειψης άποτελεσματικού έλέγχου. Στίς Η.Π.Α. π.χ. άνέντιμοι παραλήπτες άποφεύγουν να πληρώνουν τους τελωνειακούς δασμούς μή δηλώνοντας τα κοντέινερς, τα όποια οι λιμεν-

κές άρχές άναγκάζονται να έκποιοούν σε πλειστηριασμό, όπου οι ίδιοι οι παραλήπτες τά αγοράζουν σε τιμές κατώτερες της άξίας τους. Άλλη μέθοδος είναι η χρησιμοποίηση σφραγίδων εύθυνών ή κακής ποιότητας — ενώ πρόκειται για άντικείμενα άξίας — που έπιτρέπουν την εύκολώτερη διαπραγμάτευση τους. Έξάλλου στην Ιταλία και στη Νιγηρία είχαμε περιπτώσεις άπευθείας έπιθέσεων ένόπλων ομάδων που ληστεύουν μέσα στα τέρμιναλ τό περιεχόμενο των έμποροκιβωτίων, κατά προτίμηση τσιγάρα και ποτά.

Η έκθεση του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητήριου τονίζει την μεγάλη σχέση μεταξύ μέτρων άσφαλείας και άσφαλιστρων και προτείνει την υιοθέτηση σφραγίδων καλής ποιότητας, αυστηρότερα συνοδευτικά έγγραφα, προσεκτικώτερη έπιλογή προσωπικού και συστηματικώτερη άνταλλαγή πληροφοριών.

Η ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΟΟΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Άποκλίσεις άπό τους στόχους του σταθεροποιητικού μας προγράμματος, διαπιστώνονται στην έκθεση του ΟΟΣΑ για την έλληνική οικονομία που δόθηκε στη δημοσιότητα στο Παρίσι στις 28 Ιουλίου, αλλά ο ύπουργός Έθνικής Οικονομίας κ. Κ. Σημίτης, σε σχολιασμό των προβλέψεων, χαρακτήρισε στο σύνολό της την έκθεση θετική, με πολλές σωστές έπισημάνσεις.

Συγκεκριμένα, ο πληθωρισμός, σύμφωνα με την έκθεση του Όργανισμού τό 1986 έφθασε τό 22,25%, φέτος έκτιμάται ότι θά φθάσει στο 14,75% (έναντι στόχου 10% της κυβερνήσεως) και για τό 1988 ύπολογίζεται ότι θά μειωθεί στο 12,25%. Η συνολική άπασχόληση φέτος μειώθηκε κατά 0,25% και τό 1988 άναμένεται να μειωθεί εκ νέου κατά 0,5%. Η παραγωγή μειώθηκε φέτος κατά 0,25% αλλά τό 1988 άναμένεται να αύξηθεί κατά 2%.

Ο ΟΟΣΑ έπισημαίνει ότι χωρίς σημαντικές άλλαγές στον τομέα των έσόδων είναι πολύ δύσκολο να μειωθούν οι δανειακές άνάγκες του Δημοσίου Τομέα σε ίκανοποιητικά επίπεδα και παράλληλα ύπογραμμίζει ότι ο τρόπος για να αύξηθούν τά έσοδα του Δημοσίου είναι η διεύρυνση της φορολογικής βάσεως με παράλληλη κατάργηση προνομίων που άπολαμβάνουν όρισμένες κοινωνικές ομάδες. Έπίσης στην έκθεση έπισημαίνεται ότι πρέπει να συνεχιστεί η προσπάθεια για τη περιστολή της φοροδιαφυγής.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities- anywhere.

* As of 28/2/1987



Transhipment and stowage
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp.
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS
LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES 418-2551/7
TELEX 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS FAX: (01)-4182388

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488 2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE

SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR SL
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39 14 33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

SUFLENORSA S.A.
C/ ARENAL 104 8D
36-201 VIGO/SPAIN
PHONES: (986)-224657/7
TELEX: 83674 SFNS E
FAX: (986)-430001

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Μετά πάροδο πέντε μηνών, φαίνεται ότι η συνάντηση στο Παρίσι των 7 μεγαλύτερων βιομηχανικών χωρών της δύσεως, για μία νομισματική σταθεροποίηση πέτυχε τον σκοπό της. Από τότε το δολλάριο κινήθηκε μεταξύ 1.77 και 1.87 μάρκα Γερμανίας (τό νέο κριτήριο εκτιμήσεως των νομισμάτων) και αυτό παρά τις αντίξοες συνθήκες που επικράτησαν στην αγορά, όπως το σοβαρό έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο των ΗΠΑ και την αστάθεια στην αγορά του πετρελαίου.

Ενδιαφέρον παρουσίασε η διάσκεψη του Άμβουργου (22-24 Ιουλίου) αντιπροσώπων των μεγαλύτερων Τραπεζών του κόσμου παρουσία πολιτικών και κυβερνητικών παραγόντων, με θέμα των «ένδεχόμενων κρίσεων πληρωμών από αναπτυσσόμενες χώρες». Σ' αυτή την διάσκεψη, ο υπουργός οικονομικών της Δ. Γερμανίας, κ. Στόλτεμπεργκ, έπεσήμανε την απροθυμία της Γερμανίας να πάρει νέα πρόσθετα μέτρα για την τόνωση της διεθνούς αγοράς.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΟΣΑ, ο συνολικός δανεισμός στις διεθνείς κεφαλαιαγορές το πρώτο εξάμηνο του 1987 μειώθηκε σε 147.6 δισεκ. δολάρια έναντι 162.9 δισεκατομμυρίων το 1986.

Τά χρηματιστήρια των ΗΠΑ και της Εύρωπης (περιλαμβανομένης και της Ελλάδος) παρουσιάζουν καθημερινώς νέες τιμές ρεκόρ και τοῦτο παρά την απουσία πληθωριστικών τάσεων.

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

Μεγάλη απογοήτευση για τους κυβερνητικούς κύκλους ήταν τα στατιστικά στοιχεία που έδωσε το Υπουργείο Εμπορίου για το εμπορικό ισοζύγιο του Μαΐου 1987, που παρουσίασε έλλειμμα 14.4 δισεκ. δολλ. έναντι 13.3 δισεκ. δολλάρια τον Απρίλιο. Από το έλλειμμα αυτό 5.07 δισεκ. δολλάρια ήταν με την Ιαπωνία και 2.61 δισεκ. δολλάρια με την Δ. Ευρώπη (έναντι 4.95 δισ. και 2.26 δισ. αντίστοιχα τον Απρίλιο).

Όσον αφορά το εξωτερικό χρέος των ΗΠΑ πρέπει να τονισθεί ότι το 1981 (άρχη κυβερνήσεως Ρήγκαν) οι ΗΠΑ παρουσίαζαν ένα μικρό πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, ενώ το 1985 παρουσίασαν έλλειμμα 140 δισεκατομμυρίων που έφθασε τα 263,5 δισεκ. δολλάρια τον 1986. Έτσι, στο τέλος του 1986 η Αμερική παρουσιάζει ένεργητικά στοιχεία στο εξωτερικό της τάξεως των 1.1 τρισεκ. δολλάρια ενώ τα ξένα ένεργητικά στοιχεία στις ΗΠΑ φθάνουν τα 1.3 τρισεκ. δολλάρια, δηλαδή παρουσιάζει άνοιγμα άνω των 200 δισεκ. δολλάρια. Έτσι γίνεται προφανής η εξάρτηση των ΗΠΑ από την ξένη χρηματοδότηση.

Όσον αφορά τον ρυθμό ανάπτυξεως τα προγνωστικά είναι μάλλον απαισιόδοξα και δίδουν έναν ρυθμό 2% σε ετήσια βάση και τοῦτο παρά τα αυξανόμενα κέρδη που αναγγέλλουν οι διάφορες βιομηχανίες που προκαλέσαν την έκρηξη των τιμών στο χρηματιστήριο Ν. Υόρκης και έφεραν τον δείκτη DOW JONES στο ρεκόρ των 2517,4 (17 Ιουλίου) μία άνοδο 30% από την αρχή του έτους.

Όπως περιέργως το δολλάριο κατά τον Ιούλιο παρουσίασε σταθερή και άνοδική πορεία και κυμάνθηκε από 1.8565 μάρκα αρχές

του μηνός, στα 1.864 στις 23 Ιουλίου και 153 γιέν στις 20 Ιουλίου (έναντι 147 1η Ιουλίου). Άραγε η σταθερότητα αυτή οφείλεται στο φόβο παρεμβάσεων των Κεντρικών Τραπεζών;

Πάντως, τόσο ο κ. Γιώτερ των ΗΠΑ δήλωσε ότι στα 150 γιέν το δολλάριο τα αμερικανικά εμπορεύματα είναι συναγωνίσιμα προς τα ιαπωνικά, όσο και ο κ. Μιγιαζάβα του ιαπωνικού υπουργείου Οικονομικών δήλωσε ότι στα 150 γιέν το δολλάριο είναι υποτιμημένο.

Η νέα δύναμη του δολλαρίου φαίνεται να βασίζεται στις υψηλότερες τιμές του πετρελαίου και την μείωση της ανεργίας στο 6.1% (τό χαμηλότερο επίπεδο από το 1979).

Οι πιέσεις από διάφορες χώρες για περικοπή των ελλειμμάτων του κρατικού προϋπολογισμού αφήνουν αδιάφορη την κυβέρνηση που άφ' ενός αρνείται να περικόψει τις δαπάνες και άφ' ετέρου να αυξήσει την φορολογία.

Τό Γερμανικό μάρκο

Παρά την άνοδο του Γερμανικού μάρκου, παρατηρείται μία σταθερή βελτίωση στην βιομηχανία ιδίως στην αυτοκινητοβιομηχανία, χωρίς ν' αναμένονται τα ρεκόρ κερδών του 1986.

Οι Γερμανικές επενδύσεις στο εξωτερικό το 1986 παρουσίασαν άνοδο φθάνοντας τα 11.2 δισεκ. μάρκα, από τα οποία 4.4 δισεκ. στις ΗΠΑ, 2 δισεκ. στην Ολλανδία, 2 δισεκ. στην Ισπανία, 800 εκατομ. στην Μ. Βρετανία και ανά 500 εκατομ. στην Γαλλία και Ελλάδα. Τουναντίον οι ξένες επενδύσεις στην Γερμανία (παρά το ακριβό μάρκο) έφθασαν τα 5.8 δισεκ. μάρκα, με προέλευση 1.7 δισεκ. από την Βρετανία, 1.2 δισεκ. από την Ιαπωνία και 550 εκατομ. από τις ΗΠΑ.

Τό μάρκο παραμένει ένα νόμισμα ασφαλείας με πληθωρισμό άνητικό, ρυθμό οικονομικής ανάπτυξεως γύρω στα 2.5% και ένα σχετικά υψηλό δείκτη ανεργίας.

Γιέν Ιαπωνίας

Παρά τα μέτρα που έλαβε η κυβέρνηση Νακασόνε, το εμπορικό πλεόνασμα του Μαΐου ξεπέρασε τα 8 δισεκ. δολλάρια (5.07 δισεκ. δολλάρια με τις ΗΠΑ) και συνεχίζει να προκαλεί την διεθνή κατακραυγή. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1981 η Ιαπωνία παρουσίαζε εμπορικό έλλειμμα της τάξεως των 19.9 δισεκ. δολλάρια (διπλασιασμός των τιμών του πετρελαίου) και το 1986 παρουσίασε πλεόνασμα 92.7 δισεκ. δολλάρια.

Και ναί μέν το ισχυρό γιέν δεν προκάλεσε μείωση των εξαγωγών, προκάλεσε όμως μείωση κερδών και σε όρισμένες περιπτώσεις σοβαρές ζημιές. Έτσι στον τομέα της χαλκουργίας, η Νίππον Στήλ (ό μεγαλύτερος κατασκευαστής χάλυβος στον κόσμο) παρουσίασε ζημία 88 εκατομ. δολλάρια με μείωση πωλήσεων 19%. Τό ίδιο και η Νίππον Κόκαν με ζημία 110 εκατομ. δολλάρια ή Κόμπε Στήλ με 85 εκατομ. δολλάρια και η Καβασάκι Στήλ με 50 εκατομ. δολλάρια.

Στόν τομέα των ηλεκτρονικών και της αυτοκινητοβιομηχανίας δεν υπήρξαν ζημιές αλλά μία κατακόρυφη πτώση των πωλήσεων.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Σύμφωνα με αξιόπιστους παρατηρητές η πορεία της οικονομίας είναι απογοητευτική, με αναιμικό ρυθμό ανάπτυξεως γύρω στα 1.25%, έναντι 2.5% που αρχικώς προβλεπόταν, πληθωρισμό που κινείται γύρω στα 3.5% έναντι 2.3% το 1986, και ρυθμό άνεργίας που υπερβαίνει τα 11.5%.

Παρά ταῦτα ἡ τιμή τοῦ φράγκου παραμένει ὑψηλή καί πρόσφατα ὁ ὑπουργός Οικονομικών ανακοίνωσε τό δικαίωμα τῶν Γάλλων τουριστῶν νά ἐξάγουν ἐλεύθερα, ὅποιαδήποτε ποσά σέ Γαλλικά φράγκα ἢ ξένα νομίσματα, μέ τήν ὑποχρέωση ἀπλῶς νά δηλώσουν ἔαν ἔχουν ποσά ἄνω τῶν 50.000 φράγκων ἢ τό ἰσότιμο σέ ἄλλα νομίσματα.

Η δραχμή

Όπως φαίνεται από τον πίνακα 3 για πρώτη φορά φέτος η ισοτιμία της δραχμής (FIXING) με το δολλάριο παρουσιάζει μία μικρή αρνητική απόκλιση.

Ηδη η διολίσθηση της δραχμής από την αρχή του έτους είναι της τάξεως του 5.5% - 6% (μέσος όρος) έναντι των βασικών νομισμάτων και 5.6 έναντι του ECU, η οποία βρίσκεται στα πλαίσια της διαφοράς πληθωρισμού μεταξύ της Ελλάδος και των χωρών του πίνακα 3.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

	23.6.87	24.7.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8340	1.8510	+ 0.9
Φρ. Έλβ.	1.5200	1.5330	+ 0.8
Λίρ. Αγγλ.	1.6025	1.6060	- 0.2
Φρ. Γαλλ.	6.1210	6.1595	+ 0.6
Λίρ. Ιταλ.	1324.0	1339.0	+ 0.4
Γιέν Ιαπ.	146.0	149.45	+ 2.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 24.7.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 15/16	7 1/16	7 1/16
Μάρκ. Γερμ.	3 15/16	3 15/16	4 1/8
Λίρ. Αγγλ.	8 7/16	8 7/8	9 3/16
Φρ. Έλβ.	3 11/16	3 7/8	3 7/8
Φρ. Γαλλ.	7 5/8	8	8 7/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή τιμές FIXING (Τράπ. Έλλάδος)

	24.6.87	24.7.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	136.840	140.170	- 2.4
Μαρ. Γερμ.	74.976	75.530	- 0.7
Φρ. Έλβ.	90.420	91.236	- 0.9
Λίρ. Αγγλ.	220.920	224.530	- 1.6
Φρ. Γαλλ.	22.448	22.715	- 1.2
Λίρ. Ιταλ. (100)	10.370	10.4370	- 0.6
Γιέν Ιαπ. (100)	94.410	93.438	+ 1.0
ECU	155.340	156.875	- 0.8

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΠΙΚΡΟΤΕΙΤΑΙ ΤΟ ΘΕΤΙΚΟ ΚΛΙΜΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΤΕΛΕΙΣ ΤΟΥ

Οκτώ πλοία τα οποία επρόκειτο να μεταφερθούν σε άλλο νηολόγιο διατήρησαν την Έλληνική σημαία μετά τα μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας και το θετικό κλίμα εμπιστοσύνης που δημιούργησαν ο Υπουργός κ. Στάθης Αλεξανδρής και οι επιτελείς του με έπικεφαλής και πρωτοργάνη τον αρχηγό του λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο Χρήστο Ντούνη. Τό γεγονός αυτό επισημαίνεται σε επιστολή που απηύθυνε προς τον κ. Αλεξανδρή ο κ. Έμμ. Ι. Κουλουκούνης, επιστολή την οποία δημοσιεύουμε άμεσα εν συνεχεία λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζει, όπως θα διαπιστώσουν οι αναγνώστες.

Η επιστολή του κ. Κουλουκούνη — με την οποία επίσης καταφέρεται ένα ισχυρότατο ράπισμα στους άνεγκέφαλους που είχαν χαρακτηρίσει «υπολόγους» τους λιμενικούς αξιωματικούς οι οποίοι πραγματοποιούσαν τις επισκέψεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις όπου εκτός από την λεπτομερή ανάλυση των υπέρ της Ναυτιλίας μέτρων έδιναν επί τόπου και λύσεις σε παρουσιαζόμενα προβλήματα — έχει ως εξής:

Κύριε Υπουργέ,

Ός γνωστόν η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία καθώς και οι λοιποί Ναυτιλίες του κόσμου, διέρχεται από μακρόν χρόνον δεινή οικονομική κρίση. Διά τόν λόγον αυτόν καταβάλλεται πάσα ανθρωπίνως δυνατή προσπάθεια διά ν' ανταπεξέλθω εις την κρίση αυτή.

Τό δλο πλέγμα των προσπαθειών κατατείνει εις την μείωση των δαπανών της κινήσεως τού πλοίου και από την σκοπιά αυτή θεωρείται επιτυχία, όταν τά έξοδα από την διαχείρηση του πλοίου καλύπτουν τις δαπάνες αυτού, άνευ απολήψεως οίουδήποτε κέρδους.

Η εταιρεία μας αριθμούσα οκτώ εν λειτουργία και υπό Έλληνικήν σημαίαν νεότευκτα κατά τό πλείστον πλοία ξηρού φορτίου, υπήκουσα εις την ανάγκην της επιβιώσεως της, προήλθεν εις την απόφασιν της αλλαγής σημαίας των σκαφών της, μέ σημαίαν κράτους παρέχοντος κατά την αποψή μας, συμφερότερους όρους λειτουργίας του πλοίου.

Ούτως είχαν τά πράγματα όταν ή εξ' αξιωματικών τριμελής επιτροπή υπό τόν αρχηγόν του Λ.Σ. Αντιναύαρχον κ. Χρήστον Ντούνη, επεσκέφθη τά εν Πειραιεί γραφεία μας και συνεζήτησε εν έκτάσει μέ τόν εκεί αντιπρόσωπόν μας, τό δλον θέμα της Ναυτι-

λιακής κρίσης. Υπό της επιτροπής αυτής παρεσχέθησαν λεπτομερή στοιχεία και πληροφορίες εξηγήσεις περί της σημερινής ναυτιλιακής πολιτικής της Έλληνικής Κυβερνήσεως ή οποία παρέχει ευεργετήματα και διευκολύνσεις εις τό Έλληνικόν πλοϊόν. Ιδιαίτερα επιτρέψατέ μας να επισημάνουμε τις ευεργετικές επιπτώσεις από την τροποποίηση του όρου 8 της εγκριτικής πράξης, την μείωση της συνθέσεως των αυτοματοποιημένων πλοίων, κυρίως όμως την εμπρακτική προσπάθεια του YEN και των υπηρεσιών του να συμπαρασταθούν στο πλοίο και να επιλύσουν τά πολλά προβλήματα που καθημερινά αντιμετωπίζει.

Η πειστικότητα των επιχειρημάτων, ως ταύτα ανεπτυχθήσαν από τους ως άνω λιμενικούς αξιωματικούς και τό κλίμα εμπιστοσύνης που δημιουργείται μέ ταχύτητα και ρεαλισμό, μάς οδήγησαν εις την απόφαση να διατηρήσωμε τά πλοία μας υπό την Γαλανόλευκον, μέ την έλπίδα ότι καλλίτερα ήμέραι θ' ανατείλουν διά την Έλληνικήν Ναυτιλία.

Η προσπάθεια αυτή του YEN, που όμοιά της εξ όσων γνωρίζουμε δέν έχει ανάληφθει στο παρελθόν, νομίζουμε ότι βοηθά περισσότερο και από αυτά τά μέτρα, γιά την δημιουργία και συντήρηση του απαραίτητου κλίματος εμπιστοσύνης που τόσο χρειαζόμαστε η Έλληνική Ναυτιλία διά να κατορθώσιν ν' αντιμετωπίσιν τόν σκληρόν συναγωνισμόν στόν διεθνή θαλάσσιον στίβον.

Περαινόντες Κύριε Υπουργέ, θά θεωρούμεθα ιδιαίτερα εύτυχεις εάν σε προσεχί έπίσκεψή μας στην Πατρίδα θά μάς δίδετε την εύκαιρίαν, έφ' όσον ό χρόνος και ό φόρτος των εργασιών σας τό επιτρέπει, να σας συναντήσουμε γιά να σας γνωρίσουμε προσωπικώς και γιά ν' ανταλλάξουμε απόψεις γιά την Ναυτιλίαν μας που αποδεδειγμένα τόσο έχετε αγαπήσει.

Μετά τιμής

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Ι. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα Υόρκη, 10 Ιουλίου 1987

Η ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΑΔΙΚΕΙ ΤΟΥΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα μέ μεγάλη μου ίκανοποίηση τά

σχολία σας σχετικά μέ την παράγρ. 4 του άρθρου 2, του νέου Νόμου περί NAT και θέλω να σας συγχαρώ διότι γιά μία ακόμη φορά αποδεικνύεται ότι είστε μέσα στα πράγματα, επισημαίνοντας έγκαιρα κάθε τι στραβό στο χώρο της Ναυτιλίας.

Απορώ δέ πώς κανένα από τά ναυτεργατικά μας σωματεία, ιδιαίτερα των πλοιάρχων και μηχανικών, δέν έχει προβεί ακόμη σε κανένα διάβημα προς τό αρμόδιο Υπουργείο, ώστε να διευκρινισθεί ποιά ήμερομίσθια του άλλου φορέα θά άφορούν την διάταξη αυτή. Αύτά δηλ. που έγιναν πριν από την ίσχύ του νόμου (όπως εφαρμόζει τό NAT, βάσει της διευκρινιστικής έγκυκλίου του που κυκλοφόρησε πρόσφατα), ή τά ήμερομίσθια που θά γίνουν από την ίσχύ του νόμου και έφεξης.

Η διαφορά του ύψους συντάξεως ανάλογα μέ την έρμηνεία της παραγράφου αυτής είναι τεράστια. Δέν είναι μόνο ή έκταση της άδικίας, όπως γράφετε, αλλά στην κυριολεξία άποκεφαλίζει τούς ποντοπόρους Πλοιάρχους και Μηχανικούς που έχουν πάνω από 15ετή υπηρεσία στο NAT, εάν βέβαια αναγκάσθηκαν λόγω της μεγάλης κρίσεως να εργασθούν την τελευταία 4ετία κάπου άλλου γιά να επιβιώσουν και αναγκαστικά άσφαλίσθηκαν σε άλλο φορέα (Ι.Κ.Α.).

Ενώ ό ίδιος ό Νομοθέτης μέ την τελευταία πρόταση της παραγ. 2 του ίδιου άρθρου δέχεται και έξαιρεί από τόν διακανονισμό της τμηματικής συνταξιοδότησης όσους έχουν πάνω από 15ετή ναυτική υπηρεσία, στην ουσία, μέ την εφαρμογή της παραγ. 4, τούς πετά στον Καιάδα.

Αυτό διαπιστώνεται εύκολα από τά αποτελέσματα των συντάξεων που προκύπτουν γιά τά παραδείγματα που ζητάτε. Έπειδή δέ είμαι βέβαιος ότι δέν πρόκειται να σας δοθούν επισήμως, διότι τότε ό κ. Υπουργός κάποιου τ' αυτιά θά τραβήξει, όπωςσδήποτε, σας τά δίδω έγώ στο περίπου, πάντα μέ την προϋπόθεση ότι τελευταίος φορέας έννοείται πως θά είναι τό NAT.

α) Πλοίαρχος Α' ή Μηχανικός Α', Ποντοπόροι: 18ετή πραγματική ναυτική υπηρεσία, 2ετή θητεία, 3,5 χρόνια ΙΚΑ την τελευταία 4ετία λαμβάνει = 55.000 σύνταξη.

β) Ό ίδιος Πλοίαρχος ή Μηχανικός, χωρίς ΙΚΑ λαμβάνει = 85.000 σύνταξη.

γ) Ό ίδιος Πλοίαρχος ή Μηχανικός, μαζί μέ τό ΙΚΑ, εάν άκολουθήσει ή δίκαιη και σωστή έρμηνεία του Υπουργείου, θά έλάμβανε = 95.000 δρχ.

δ) Πλοίαρχος ή Μηχανικός, ποντοπόροι πάλι, μέ τμηματική ναυτική υπηρεσία 13,5 έτη, σύν 10 - 12 έτη ΙΚΑ, άρκει την τελευταία 4ετία να έχει μόνο NAT, λαμβάνει = 95.000 δρχ.

Δέν χρειάζεται να είναι κανείς σοφός γιά να άντιληφθεί, μέ μία μόνο ματιά, τόν πραγματικό σφαγισμό των κεκτημένων συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων, είδικά των ποντοπόρων Πλοιάρχων και Μηχανικών, που συμ-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

βαίνει, επαναλαμβάνω, μόνο όταν επικρατήσει η άποψη του ΝΑΤ, και δεν διορθωθεί από 'Υπουργική παρέμβαση, δεδομένου ότι οι μηνιαίες εισφορές για τις ειδικότητες αυτές κυμαίνονται μεταξύ 85.000 έως 115.000 δρχ., η δέ σύνταξη που παρέχεται είναι άστυα σε σύγκριση με άλλα ταμεία.

Εδώ μιλάμε για σύνταξη. Τό τέλος δηλαδή της ενεργητικής και επαγγελματικής ζωής. Ειδικά στο επάγγελμά μας, και λόγω της κρίσεως που συνεχίζεται, δεν υπάρχει καμία δυνατότητα βελτίωσης της σύνταξης, σύμφωνα με την έρμηνεια του ΝΑΤ, γιατί και οι δουλειές να ανοίξουν, οι νέοι προτιμούνται. Τι θα γίνει; Είναι απαραίτητο να επέμβει το ΥΕΝ πριν αρχίσουν κινητοποιήσεις, διαμαρτυρίες και δημιουργηθούν κοινωνικά προβλήματα. Μήπως αφορά λόγους γενικότερου συμφέροντος; Δέ νομίζω, διότι με την παράγ. 16 του άρθρου 1 μεταφέρονται τα υδροπρότερα από την γ κατηγορία στην β δηλ. των ποντοπόρων. Αυτό σημαίνει ότι ο Πλοίαρχος ή Μηχανικός των σκαφών (100 - 150 κοχ), που επέλυνε τό 1/4 περίπου των εισφορών του ποντοπόρου, λαμβάνει τώρα σύνταξη ποντοπόρου και μάλιστα αναδρομικά. Μά είναι πράγματα αυτά;

Καμία από τις διατάξεις του άρθρου 2 δεν αναφέρει ότι έχει ισχύ από την κατάθεση του νόμου στην Βουλή (4/3/87). Αυτό όπως τό παραθέτει στην εγκύκλιό του τό ΝΑΤ.

Η αναδρομικότητα υπάρχει στην παραγ. 7, του άρθρου 3 και προφανώς αφορά τις συνταξιοδοτικές υποθέσεις των διατάξεων του άρθρου αυτού.

Είναι ν' άπορεί κανείς με αυτή τή στοργή του ΝΑΤ και με την ιδιαίτερη περιποίηση που επιφυλάσσει σ' εκείνους που με τις εισφορές τους και σε συνάλλαγμα, μεγαλούργησε αλλά που δεν έχουν καμία απολύτως ευθύνη για την παρούσα οικονομική του κατάσταση.

Γιατί γνωρίζει ότι την περίοδο της κρίσεως χάθηκαν κάπου 1.700 ποντοπόρα πλοία, αρκετές δεκάδες χιλιάδες ναυτικοί έμειναν άνεργοι με πρώτους τούς Πλοιάρχους - Μηχανικούς που βέβαια δεν θά περίμεναν να επιβιώσουν με τις 15.000 δρχ. του επιδόματος άνεργίας. Θεωρώντας προφανώς (τό ΝΑΤ) σαν αίτιους της απώλειας των πλοίων τούς Πλοιάρχους και Μηχανικούς φαίνεται να τούς επιφυλάσσει και ανάλογη μεταχείριση και δεν τούς δίδει ούτε την σύνταξη

που αναλογεί στην ναυτική τους υπηρεσία, ενώ τή δίδει στο άκραιο για όσους έχουν υπηρεσία κάτω των 15 ετών.

Αντίθετα, τούς ελαττώνει την σύνταξη που αναλογεί στην ναυτική τους υπηρεσία κατά 10.000 δρχ. μηνιαίως περίπου για κάθε χρόνο ασφάλισης άλλου φορέα, αν και τό ΝΑΤ θά καρπωθεί τις εισφορές του άλλου φορέα χωρίς καμία ανταποδοτικότητα, ενώ για τούς έχοντες κάτω των 15 ετών υπηρεσία, θά τούς ανταποδώσει, τι τούς αναλογεί στη σύνταξη όταν φθάσουν τό όριο ηλικίας των άλλων φορέων.

Δύο μέτρα - Δύο σταθμά. Τι άλλο μπορεί να πεί κανείς. Εάν τελικά δεν ακολουθήσει ή διευκρίνιση του ΥΕΝ, νομίζω ότι είναι ή πρώτη Κυβέρνηση στην ελληνική ιστορία που θεσπίζει τέτοια εξοντωτική για τούς πραγματικούς ναυτικούς νομότυπη φόρμουλα που ελάχιστα και προσωρινά κάτι προσφέρει στο ΝΑΤ. Δεν σκέπτονται ότι ή ανακολουθία αυτή του ΝΑΤ και ή έσκεμμένη ανατροπή στο παρά πέντε των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων πραγματικών επαγγελματιών Πλοιάρχων και Μηχανικών θά κλονίσει διά παντός την εμπιστοσύνη των νέων προς τό ΝΑΤ με αποτέλεσμα να στραφούν ύποχρεωτικά προς τά ανασφάλιστα με ιδιωτικές ασφαλίσσεις και σε πρώτη ευκαιρία να εγκαταλείψουν τό επάγγελμα. Μπορούν να φαντασθούν τί συνέπειες θά έχει αυτό για τό Έλληνικό πλοίο όταν ανακάμψει ή αγορά; Κάποιοι θά πρέπει να προβληματισθούν σοβαρά γιατί ή Ναυτιλία είναι ένα κεφάλαιο που μόνο προσφέρει.

Μετά τιμής
Α. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ
Μηχανικός Ε.Ν.

Πειραιάς, 21 'Ιουλίου 1987

ΜΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΚΑΙ ΜΙΑ ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ Κ. ΓΕΡ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Θά άπασχολήσω πάλι στις στήλες των άγαπητών «Ναυτικών Χρονικών» για μία άπάντηση σε έρώτημα που διατύπωσε τό άγνωστο σε μένα μέχρι πρότινων ήμερών περιοδικό «Ναυτιλιακή Έπιθεώρηση». Τό έρώτημα αυτό που αν δεν κάνω λάθος επανα-

λήφθηκε δύο ή τρεις φορές με τίτλο «Ο Καπετάν Γεράσιμος» είχε ως έξης:

«Ας μήν νομίση ο κάπταιν Γεράσιμος ότι θά άποφύγει την άπάντησιν εις τό έρώτημα τό όποιον του έθέσαμε, με την πολιτικήν τής σιγής την όποιαν τηρεί.

Και έπειδή ένδεχομένως να μήν ένθυμείται τό έρώτημα τό επαναλαμβάνομεν: Πώς από τό 1965 που ήτο πλοίαρχος, όπως αυτός τουλάχιστον ύποστηρίζει, εύρέθη μετά μίαν διετίαν έφοπιστής.

Οι άναγνώσται τής άνά χείρας εκδόσεως άναμνουν την άπάντησιν.

Και κάτι άλλο διά τόν φίλον μας καπετάν Γεράσιμον. Αλλά αυτό τό άλλο άπευθύνεται προς την διοίκησιν τής Πανελληνίου Ένώσεως Πλοιάρχων Έμπορικού Ναυτικού, ή όποία καλείται να μάς άπαντήσει έάν ο περί ού πρόκειται είναι διπλωματούχος πλοίαρχος και έάν είναι μέλος τής άνωτέρω Ένώσεως».

Απαντώ λοιπόν στο περιοδικό αυτό, στον εκδότη του και εις τούς τόσο πολύ ένδιαφερομένους «άναγνώστας» του, παρ' όλο που πιστεύω ότι ένας δημοσιογράφος θά μπορούσε να ψάξει και να ενημερώσει κατ' ευθείαν τούς «άναγνώστες» του:

1) Ναυτοπαις τό 1957.

2) Ναύτης τό 1960 σε πλοίο του άείμνηστου Χρήστου Σιδεράτου όνόματι «Ι. Δασκαλάκης».

3) Άνθυποπλοίαρχος στο ίδιο πλοίο χωρίς δίπλωμα τό 1961.

4) Υποπλοίαρχος στο ίδιο πλοίο τό 1963 χωρίς κανένα δίπλωμα — και άς νομίσουν οι «άναγνώστες» του έν λόγω περιοδικού ότι ό άείμνηστος Χρήστος Σιδεράτος που ύπήρξε και τακτικός συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» είχε καμία κόρη και με προόριζε για γαμπρό ώστε να γίνω έφοπιστής με την προίκα τής..

5) Έπίκουρος σημαιοφόρος στο Λιμενικό Σώμα, ύποπλοίαρχος στο «Ευγένιος Ευγενίδης», διπλωματούχος άνθυποπλοίαρχος τό 1965.

6) Μετά την άπόλυσή μου από τό Λιμενικό Σώμα τό 1966 και μετά από συνεχή θαλάσσια ύπηρεσία σε πλοία επτάμισι έτών είχα συγκεντρώσει 3.000 λίρες ή 252.000 δραχμές με τις όποιες μπηκα μέτοχος κατά 33% στο πλοίο «ΕΛΔΑ», 850 τόννων d.w. και ναυπηγήσεως του 1941, στο όποιο ήμουν με δίπλωμα άνθυποπλοίαρχου πλοίαρχος για διάστημα 17 μηνών.

7) Από τή συμμετοχή μου στο πλοίο αυτό και από την σκληρή προσωπική εργασία μου



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
TELEFAX: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

στό ίδιο πλοίο απέκτησα τρία πλοία τα όποια στο τέλος του 1969 πούλησα πρὸς 15.000.000 καὶ τὸν Ἰούνιο τοῦ 1970 ἀγόρασα μὲ τὰ ἴδια χρήματα ἑξὶ πλοία. Τὴν τελευταία 15ετία ἀγόρασα πάντοτε τὶς μετρητοὶς καὶ πούλησα πάνω ἀπὸ 150 πλοία, ἀγοράζοντας φθηνὰ καὶ πουλώντας ἀκριβὰ καὶ δουλεύοντας 24 ὥρες τὸ 24ωρο καὶ εὐρισκόμενος συνέχεια μέσα σὲ κάποιο ἀεροπλάνο — ἀλλὰ αὐτό, ἡ σκληρὴ δουλειὰ καὶ ἡ μέθοδος τῆς δουλειᾶς πού ἐφάρμοσα, εἶναι νομίζω θέμα δικό μου καὶ κανενὸς ἄλλου.

Γιὰ τὸ δεύτερο σκέλος τοῦ ἐρωτήματος ὁ ἐκδότης τοῦ περιοδικοῦ καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι «ἀναγνώστες» τουμποροῦν νὰ ἀπευθυνθοῦν στὴν «Ἐνωση Πλοιοάρχων». Ἐπίσης μποροῦν νὰ πᾶνε στὴν Κεφαλλονιά ἀπὸ ὅπου κατὰγομαι καὶ νὰ μάθουν καὶ ἐκεῖ, μόνον νὰ φοροῦν γιὰ τὴν γιὰ νὰ δοῦν καλὰ μερικὲς ἀνηρτημένες πλάκες.

Ἐχω ὅμως καὶ ἐγὼ μιά ἐρώτηση ἡ ὁποία ἀπευθύνεται στὴν εὐρύτερη ναυτιλιακὴ οἰκογένεια ἡ ὁποία παρακαλοῦθεὶ συστηματικὰ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα καὶ ἀγωνιᾷ ὅπως ἀγωνιοῦν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὅπως ἀγωνιοῦμε ὅλοι γιὰ τὴν τύχη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας: Πῶς καὶ γιὰτί ἐπίασε αὐτὸ τὸ ξαφνικὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὸν ὑποφαινόμενο τὸν ἐκδότη καὶ τοὺς «ἀναγνώστες» τοῦ ἐν λόγω περιοδικοῦ;

Εὐχαριστῶ γιὰ τὴν φιλοξενία
Μετά τιμῆς
ΓΕΡ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΥΠΕΡ Ν.Α.Τ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α'

Κύριε Διευθυντά,

Εἰσφορὲς ἀπὸ τὸν Ναυτικὸ καὶ τὸν Πλοιοκτῆτὴ στό Ν.Α.Τ. γιὰ Πλοίαρχο Α' ἀνέρχονται στὰ πρὶς κάτω ποσὰ περίπου:

Α) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	Δρχ. 84.000
Β) ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΣΤΟ Ν.Α.Τ.	Δρχ. 100.000
Γ) ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΗ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ	Δρχ. 128.000

Θὰ ἤθελα κάποια ἀπάντηση στὰ παρακάτω ἐρωτηματικά μου ἀπὸ τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ ἀπὸ τὴν «Ἐνωση Πλοιοάρχων καὶ Π.Ν.Ο.

— Ὁ Πλοίαρχος πού ὑπηρετεῖ στό (Α) μὲ τὸν Πλοίαρχο τοῦ (Β) ἢ καὶ (Γ) θὰ πάρουν στό τέλος τὴν ἴδια σύνταξη ἐνὺ καὶ ἡ περιθάλψη εἶναι χωρὶς καμμία διαφορά. Πῶς συμβιβάζεται λοιπὸν ὁ ἕνας νὰ πληρῶνει παραπάνω ἀπὸ τὸν ἄλλο;

— Ἡ διάκριση αὐτὴ εἶναι Συμβατική;

— Ποιὸς ὁ σκοπὸς τῆς ἐπιβολῆς τοῦ τόσο σημαντικοῦ ἐπασφάλιστρου στοὺς ἐργαζόμενους σὲ μὴ Ἑλληνικῆς Σημαίας πλοία. Μήπως γιὰ νὰ ἐκβιασθοῦν ἐμμέσως οἱ Πλοιοκτῆτες νὰ ὑψώσουν Ἑλληνικὴ Σημαία; Μά εἶναι γνωστὸ ὅτι ἀν οἱ Πλοίαρχοι ἀρνηθοῦν νὰ ὑπηρετήσουν σὲ ξένης σημαίας πλοία, τὸ ὅποιο εἶναι ἐντελῶς ἀπίθανο λόγω τῆς μεγάλης ἀνεργίας πού μαστίζει τὸν κλάδο, τότε τὸν Πλοιοκτῆτὴ θὰ στοιχίσει μόνον λίγες δραμὲς παραπάνω τὸ τέλεξ πού θὰ στείλει στὴ Μανίλα νὰ τοῦ στείλουν ἕνα Πλοίαρχο πού μάλιστα θὰ εἶναι φθηνότερος.

— Εἶναι ἀρκετοὶ οἱ Πλοίαρχοι πού ἀντιμετωπίζοντας τὴν ἀδυναμία νὰ πληρῶσουν τὸ χάρτατι προτιμοῦν νὰ ἀσφαλιστοῦν σὲ ξέ-

νους ἀσφαλιστικούς ὁργανισμοὺς πού θὰ τοὺς ἀποφέρουν καὶ περισσότερα ἔσοδα. Αὐτὸ δὲν τὸ ἔχουν λάβει ὑπ' ὄψιν οἱ ἀρμόδιοι ἀπὸ ὅλες τὶς πλευρὲς; Αὐτὸ δὲν εἶναι σὲ βάρος τοῦ Ν.Α.Τ.;

Μὲ τὴν εὐκαιρία αὐτὴ θὰ ἤθελα νὰ ἐκφράσω τὴν ἀπορία μου γιὰ τὶς δυσκολίες ἀσφάλισης στό Ν.Α.Τ. τῶν Ἀρχ/χων καὶ Ἀρχ/κων τῶν Ἑταιρειῶν. Τὸ Ν.Α.Τ. χρειάζεται χρήματα, γιὰτί λοιπὸν δὲν ἀφήνει ἐλεύθερη τὴν ἀσφάλιση, χωρὶς περιορισμοὺς ἐτῶν ἢ ἀριθμοῦ πλοίων ἢ Ἑλληνικῆς σημαίας, μὲ κάποιο φυσικὰ λογικὸ διακανονισμό ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀποκτωμένη μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο ὑπηρεσία, ὥστε νὰ μὴν ἀδικοῦνται οἱ πραγματικὰ ταξιδεύοντες; Χάνονται καὶ ἀπὸ αὐτοὺς χρήματα πού ἀσφαλίζονται ἀλλοῦ ἢ τὸ σύστημα τοὺς σπρώχνει σὲ ψευτοπαρονομίες γιὰ νὰ μαζέψουν ὑπηρεσία κ.λ.π. Ἐνὰς Πλοιοκτῆτης πλοίου μὲ ξένη σημαία ἢ Ἑλληνικὴ σημαία, ἀλλὰ μόνον ἐνὸς πλοίου, θέλει νὰ ἐξασφάλισι τὴν καλὴ διαχειρισή του μὲ 1-2-3 Ἀρχιπλοιοάρχους ἢ καὶ Ἀρχιμηχανικούς, γιὰτί τὸ σύστημα νὰ στερεῖ τὴν ἀσφάλισι ἀπὸ αὐτοὺς ἢ ἀκόμα γιὰτί τὸ Ν.Α.Τ. νὰ στερεῖται τῶν χρημάτων ἀπὸ τὴν ἀσφάλισή τους;

Περιμένοντας μίαν ἀπάντησι.

Με τιμὴ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Ι. ΜΠΕΝΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.
Ἀγίου Πολυκάρπου 41,
Νέα Σμύρνη - Ἀθήνα

15 Ἰουλίου 1987

Σημ. Συντ.: Ἀμφιβάλλουμε ἀν θὰ ὑπάρξει ἀπάντησι ὅχι μόνον ἀπὸ τὸ ΝΑΤ ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν διοίκησι τῆς ΠΝΟ ἡ ὁποία ἀσχολεῖται, ὡς συνήθως, μὲ πολὺ ... σοβαρότερα πράγματα.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ Ὁ ΤΥΠΟΣ

Κύριε Διευθυντή,

Ἀναλαμβάνοντας τὰ καθήκοντά μου, ὡς Νομάρχης Πειραιᾶ καὶ ἀναγνωρίζοντας εὐλικρινὰ τὸν ἀποφασιστικὸ ρόλο τοῦ Τύπου στὴ διαμόρφωσι τῶν ἀπαραιτήτων ὁρων γιὰ τὴν οἰκονομικὴ, κοινωνικὴ καὶ πολιτιστικὴ ἀνάπτυξι τοῦ τόπου, θεωρῶ χρεὸς μου νὰ ἔχω σήμερα μαζί σας, μὲ τὴν παρούσα,

μιά ἐπικοινωνία γνωριμίας.

Πίστη μου εἶναι ὅτι οἱ ὑποδείξεις, οἱ προτάσεις καὶ ἡ καλόπιστη κριτικὴ τοῦ περιοδικοῦ σας θὰ συμβάλλουν καθοριστικὰ στὴν κατεύθυνσι μιάς ἀνοδικῆς ἀναπτυξιακῆς πορείας τοῦ χώρου εὐθύνης τῆς Νομαρχίας, σὲ ὅλους τοὺς τομεῖς.

Παράλληλα ἐκτιμῶ, ὅτι μέσα ἀπὸ μιά εὐλικρινὴ συνεργασία, μὲ κοινὸ στόχο τὸ στέριωμα τῆς ἀλήθειας καὶ τὴν κατοχύρωσι τῆς διαφάνειας στό δημόσιο βίον, πού καὶ σταθερὴ ἐπιλογὴ μας εἶναι καὶ τὸ περιοδικὸ σας ὑπηρετεῖ, ὠφελημένος θὰ εἶναι ὁ λαὸς καὶ τὰ συμφέροντά του.

Ὁ Νομάρχης Πειραιᾶ
ΕΥΓΥΧΗΣ ΚΟΝΤΟΜΑΡΗΣ

ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ «Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ»

Κύριε Διευθυντά,

Πρόσφατα κυκλοφόρησε ἕνα ἀξιόλογο βιβλίο ἀπὸ ἕναν ἀξιόλογο συνάδελφο.

Πρόκειται γιὰ τὸ βιβλίο «ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ», γραμμένο ἀπὸ τὸν πλοίαρχο Ε.Ν. Ἀντώνη Ἀνυφαντάκη.

Εἶναι βιβλίο τὸ ὁποῖο πραγματικὰ ἐλείπε ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴ ναυτικὴ βιβλιογραφία.

Περιέχει προσωπικὴ πείρα πολλῶν ἐτῶν, τοῦ συγγραφέα στὴ συντήρησι τοῦ πλοίου.

Θέτει τὴν «ιερὴ παράδοσι» τῆς συντήρησης σὲ νέες βάσεις καὶ ξεδιαλύνει τυχόν ἀπορίες, δίδοντας θετικούς τρόπους δουλειᾶς, γιὰ νὰ κρατηθεῖ τὸ πλοῖο μας σὲ καλὴ κατάστασι γιὰ πολὺ χρόνο.

Ἡ σωστὴ συντήρησι τοῦ πλοίου σημαίνει διατήρησι τῆς ἀξίας του ἀφ' ἐνός καὶ διατήρησι καθαροῦ, ὑγιεινοῦ καὶ εὐχάριστου περιβάλλοντος ἀφ' ἑτέρου.

Σήμερα πού τὸ κόστος μιάς σωστῆς συντήρησης, τόσο ἀπὸ πλευρᾶς ὑλικῶν ὅσο καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἐργατικῶν, εἶναι πολὺ ὑψηλὸ, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ ραγδαία ἐξέλιξι καὶ βελτίωσι τῶν διαφόρων ὑλικῶν συντήρησης, σάν τέλεια χημικὰ προϊόντα, καθιστοῦν ἀπαραίτητο τὸν ἐφοδιασμό ὅλων τῶν βιβλιοθηκῶν τῶν πλοίων καθὼς καὶ τῶν ναυτιλιακῶν γραφεῖων μὲ τὸ παραπάνω βιβλίο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
Δι/ντῆς Σπουδῶν ΑΔΣΕΝΙ/Π/ΧΑΝΙΩΝ
Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.

Χανιά 14/7/87



Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.

(Looking after your business is our business)

**TRAMP & LINERAGENTS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE**

Basalstraat 41
3072 AA Rotterdam
P.O. Box 51177
3007 GD Rotterdam
Tel. 485 80 33
Telex 62209
Telefax 423 18 03
Telegrams: Loyal Rotterdam

‘Ερμηνευτική ‘Εγκύκλιος για τὸ νέο νόμο τοῦ NAT

Δημοσιεύουμε σήμερα τὸ δεύτερο μέρος τῆς ἐρμηνευτικῆς ἐγκυκλίου τοῦ NAT γιὰ τὸ νέο νόμο ὁποῖα, ὅπως φαίνεται καὶ ἀπὸ ἐπιστολὴ πού δημοσιεύεται στὴν οἰκεία σελίδα, μᾶλλον μπερδεύει τὰ πράγματα παρὰ τὴ ἀπλοустεύει. Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ δεύτερο μέρος τῆς ἐγκυκλίου ἔχει ὡς ἑξῆς:

Παράγρ. 3

Με τὰ προϊσχύοντα στὶς περιπτώσεις συνταξιοδότησης λόγω γήρατος - ἀνικανότητας ἐλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας, ἂν ὁ ναυτικός συμπληρώνε τις προϋποθέσεις συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος καὶ ἀπὸ τὸ NAT, ἡ σύνταξί του ὑπολογιζόταν βάσει τῆς πραγματικῆς ναυτικῆς του ὑπηρεσίας καὶ ἂν μὲν αὐτὴ ἦταν μεγαλύτερη τοῦ κατωτάτου ὁρίου ἔπαιρνε τὴ δικαιούμενη σύνταξη ἂν δὲ αὐτὴ ἦταν μικρότερη τότε ἔπαιρνε αὐτὴ τοῦ κατωτάτου ὁρίου ὅπως ἔσχε κάθε φορά.

Με τις διατάξεις τῆς παρ. αὐτῆς καθιερώνεται γιὰ πρώτη φορά ὅτι ἂν ὁ ἀσφαλισμένος παίρνει σύνταξη ἀπὸ ἄλλο ἀσφαλιστικό φορέα καὶ συμπληρώνει τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης ἀπὸ τὸ NAT (λόγω γήρατος, ἀνικανότητας, ἐλάχιστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας) παίρνει τὴ σύνταξη πού δικαιούται μετὰ τὰ χρόνια ναυτικῆς του ὑπηρεσίας καὶ ὄχι τὸ κατώτατο ὄριο σύνταξης τοῦ Ταμείου. Τὰ παραπάνω ἰσχύουν καὶ στὶς περιπτώσεις μεταβίβασης τῆς σύνταξης στὰ μέλη τῆς οἰκογένειας τοῦ ναυτικοῦ.

Σημειώνεται ὅτι ἡ παραπάνω διάταξη δὲν ἰσχύει σὲ περίπτωση πού ὁ ναυτικός ἢ τὰ μέλη τῆς οἰκογένειάς τους, δικαιούνται σύνταξη ἀπὸ τὸ NAT λόγω ναυτικοῦ ἐργατικοῦ αὐτοῦ κατὰ.

Παράγρ. 4

Σύμφωνα με τις προϊσχύουσες διατάξεις γιὰ τὴν ἐξεύρεση τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τοῦ συνταξιούχου λαμβανόταν ὑπόψη ὁ μέσος ὁρος τῶν συνταξιοδοτικῶν μισθῶν πού ἀντιστοιχοῦν στοὺς βαθμούς τῆς εἰδικότητας ναυτολόγησης - προσόντων τοῦ ναυτικοῦ κα-

τὰ κατηγορία πλοίων στὰ ὁποῖα ἐργάστηκε κατὰ τὸ τελευταῖο πρὸς τῆς ἀποχώρησής του ἀπὸ τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα χρονικό διάστημα ἀναδρομικά μετρούμενο μέχρι συμπλήρωσης 48 μῶνων πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας.

Ἀπαραίτητη προϋπόθεσή γιὰ τὸν ὑπολογισμό τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ βάση τῆς προϋπόθεσης τῶν προσόντων εἶναι ἡ ἀπόκτησή τους ἐξὶ τουλάχιστον ἡμερολογικά ἔτη ἀπὸ τὴν ἀπόλυσή του ἀπὸ τὸ τελευταῖο πλοῖο ἀπασχόλησής του.

Με τις διατάξεις τῆς παρ. αὐτῆς κάθε μεταφερόμενη ἀπὸ ἄλλο ἀσφαλιστικό φορέα ὑπηρεσία ἐξομοιώνεται μετὰ πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία πλοίου μέχρι 25 κοχ καὶ μετὰ εἰδικότητα Κυβερνήτη, καταχωρεῖται δὲ, στὴ μερίδα τοῦ ναυτικοῦ κατὰ χρονολογικὴ σειρά πραγματοποίησής της. Μετὰ βάση τῆς σειράς αὐτῆς θὰ ἐξευρίσκει ὁ συνταξιοδοτικός μισθός μετὰ τὸν ὁποῖο θὰ ὑπολογίζεται ἡ σύνταξη.

Οἱ παραπάνω διατάξεις ἰσχύουν γιὰ ὅσους δικαιούχους ὑπέβαλαν γιὰ πρώτη φορά αἰτήσεις συνταξιοδότησης ἀπὸ 4/3/87 καὶ ἑφεξῆς.

Παράγρ. 5

Με τὸ ἀρθ. 19 τοῦ Ν. 1085/80 οἱ κάτοχοι ἀδείας μαγείρων Γ' τάξης ναυτικοῦ, πού εἶχαν πραγματοποιήσει μετὰ τὴν ἀπόκτηση τῆς ἀδείας 8ετῆς πραγματικὴ ναυτικὴ ὑπηρεσία σὲ πλοῖα τῆς κατηγορίας Β' καθὼς καὶ οἱ μηχανοδηγοί, ἀρχιθερμαστές καὶ ναύκληροι πού πραγματοποίησαν μετὰ τὴν ἀπόκτηση τοῦ πτυχίου δετῆς πραγματικῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας ὑπάγονται συνταξιοδοτικά στὴ κλάση συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τοῦ μάγειρα Α' τάξης.

Με τις νέες διατάξεις ἀντικαθίσταται τὸ παραπάνω ἀρθρο καὶ συμπεριλαμβάνονται πέραν τῶν ἀνωτέρω εἰδικότητων καὶ οἱ εἰδικότητες θαλαμηπόλων, ξυλουργῶν, βοηθῶν φροντιστῶν ναυκλήρων, ἀρχιθερμαστῶν, κυβερνητῶν, λιπαντῶν, ἀρτοποιῶν καὶ μηχανοδηγῶν.

Ἐπίσης μετὰ τις νέες διατάξεις θεσπίζεται ὅπως ἡ συνταξιοδοτικὴ αὐτὴ ὑπαγωγή πραγματοποιεῖται κατόπιν κατα-

βολῆς τῆς διαφορᾶς τῶν εἰσφορῶν, οἱ ὁποῖες θὰ ἰσχύουν κατὰ τὸ χρόνο τῆς καταβολῆς τους μετὰ τῆς εἰδικότη-
τας τοῦ Μαγείρου Α' καὶ τῆς εἰδικότη-
τας ναυτολόγησης. Δηλαδή μετὰ τὴν δη-
μοσίευση τοῦ νόμου αὐτοῦ ὅσοι ἔχουν
τίς προϋποθέσεις τοῦ παραπάνω ἀρ-
θρου, μποροῦν μετὰ αἰτήσῃ τους, ἀφοῦ
καταβάλλουν τίς εἰσφορές, νὰ ζητή-
σουν τὴν ὑπαγωγή τους στὶς διατάξεις
αὐτές, γιὰ αὔξηση τῆς συντάξεώς τους
πού θ' ἀρχίζει τὴν 1η τοῦ ἐπομένου μῶ-
να καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν.

Παράγρ. 6

Με τὴν παρ. αὐτὴ καταργοῦνται οἱ μέχρι τώρα ὑπάρχοντες Ὑγειονομικὲς Ἐπιτροπές τοῦ NAT καὶ γιὰ τὴν διαπίστωση τῆς ἱκανότητας τοῦ ἀσφαλι-
σμένου ἢ μέλους τῆς οἰκογένειάς του
γνωματεύουν οἱ Ὑγειονομικὲς Ἐπιτροπές
τοῦ ΙΚΑ ἢ τοῦ ΔΗΜΟΣΙΟΥ.

Γιὰ κάθε ἀμφισβήτηση πού ἀφορᾷ
γνωμάτευση τῆς Πρωτοβαθμίου Ὑγειο-
νομικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπιτρέπεται προ-
σφυγὴ στὴν οἰκεία Δευτεροβάθμια Ὑ-
γειονομικὴ Ἐπιτροπὴ μέσα σὲ 40 ἡμέρες ἀπὸ
τὴν ἐπίδοση τῆς γνωμάτευσης στὸν ἐν-
διαφερόμενο.

Ἐπίσης μετὰ τὴν ἴδια παρ. καθορί-
ζεται ὅτι ἡ σύνταξη τῶν προσώπων γιὰ
τὰ ὁποῖα οἱ Ὑγειονομικὲς Ἐπιτροπές ἀποφαί-
νονται ὅτι ἡ ὑγεία τους ἔχει ἀποκατα-
σταθεῖ διακόπτεται μετὰ ἀπόφαση τοῦ
Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT. Γιὰ
δὲ τὰ ποσοστὰ ἀσφ. ἀνικανότητας ἰσχύ-
ουν καὶ γιὰ τὸ NAT οἱ διατάξεις τῆς Νο-
μοθεσίας τοῦ ΙΚΑ.

Παράγρ. 7

Με τὴν παρ. αὐτὴ τακτοποιοῦνται
πολυεῖς ἐκκρεμότητες τοῦ Ταμείου ὁ-
φειλόμενες στὸν ἐπανυπολογισμό τῶν
συντάξεων τοῦ NAT πού ἐγίναν βάσει
τοῦ Κ.Ν. 792/78.

Παράγρ. 8

Με τὴν παρ. αὐτὴ καθιερώνεται ὅτι
ὅσοι εἶναι συνταξιούχοι, ἀπὸ ἀνικανότη-
τα ἢ ἀτύχημα μέχρι τὴν δημοσίευση τοῦ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

νόμου αυτού επιτρέπεται να επανεξετασθούν από τις οικείες 'Υγειον. 'Επιτροπές — σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και διαδικασία που θα καθορισθεί με απόφαση του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας — και αν κριθούν ικανοί διακόπτεται ή σύνταξή τους με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου NAT, ενώ σ' αντίθετη περίπτωση λόγω επιδείνωσης της ανικανότητας αυξάνεται το ποσοστό αναπηρίας τους.

Παράγρ. 9

Με τά προϋσχύσαντα οι συνταξιούχοι του NAT λόγω ανικανότητας ή ατυχήματος εξετάζονται από τις αρμόδιες 'Υγειον. 'Επιτροπές ανικανότητας μία και μόνη φορά.

Με την παρ. 9 του νέου Νόμου καθιερώνεται ότι όσοι θα συνταξιοδοτηθούν από το NAT από 4/3/87 λόγω ανικανότητας ή ατυχήματος, επανεξετάζονται κάθε 3 χρόνια μέχρι να συμπληρώσουν το 50ό έτος της ηλικίας τους, εκτός από εκείνους που πάσχουν από ανίατη νόσο. Και αν μέν οι παραπάνω επανεξεταζόμενοι κρίνονται ικανοί από την 'Υγειον. 'Επιτροπή, ή σύνταξή τους διακόπτεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του NAT. Συνέπεια των ανωτέρω είναι ότι οι εν λόγω συντάξεις και οι σχετικές αποφάσεις θα είναι 3ετούς διάρκειας.

Παράγρ. 10

Στην παρ. αυτή προβλέπεται έκδοση 'Υπουργικής 'Απόφασης 'Υπουρ-

γείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας που θα καθορίζει τον τρόπο επανένταξης των συνταξιούχων του NAT των οποίων η σύνταξη προσδιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 3 του Ν. 1405/83 (ΦΕΚ 180) όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Ν. 1539/85 (ΦΕΚ 64) και χωρίς τά αποτελέσματα της επανένταξης να μειώνουν την ήδη χορηγούμενη σύνταξη.

Γενικότερα για τους άλλους ασφαλ. φορείς που υπάγονται στο 'Υπουργείο Κοινωνικών Ασφαλίσεων το θέμα έχει ρυθμισθεί με το άρθρ. 31 του Ν. 1469/84 (ΦΕΚ 111/84).

ΑΡΘΡΟ 3

**"Εναρξη - Λήξη συνταξιοδοτικού δικαιώματος
'Απαγόρευση ναυτολόγησης
συνταξιούχων**

Παράγρ. 1

Θεσπίζεται για πρώτη φορά η απαγόρευση ναυτολόγησης των συνταξιούχων άλλων ασφαλ. φορέων που κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο. 'Η παράβαση της διάταξης αυτής έχει σάν συνέπεια τη διακοπή της σύνταξης που χορηγεί ο άλλος ασφ. φορέας για όσο χρόνο οι παραπάνω συνταξιούχοι εργάζονται σε πλοίο.

Παράγρ. 2

Καθιερώνεται ότι οι συνταξιούχοι του NAT υποβάλλουν τον 'Ιανουάριο κάθε έτους έντυπη δήλωση για τό αμετάβλη-

το των συνταξιοδοτικών τους προϋποθέσεων. 'Επίσης οι πληρεξούσιοι των συνταξιούχων του NAT δηλώνουν με δήλωση του Ν. 105/69 τό λόγο για τον οποίο ο συνταξιούχος δέν εισπράττει αυτοπροσώπως τη σύνταξή του. 'Απόφαση του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας θα καθορίσει κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρ. αυτής.

Παράγρ. 3

Στά ήδη ισχύοντα προστίθεται για πρώτη φορά ότι αναστέλλεται ή καταβολή της σύνταξης από τό Ταμείο:

α) όταν ο συνταξιούχος εκτίει σ' έλλ. ληνικές φυλακές ποινή φυλάκισης μεγαλύτερη του ενός έτους και για όσο χρόνο την εκτίει. 'Αν όμως υπάρχουν πρόσωπα που σέ περίπτωση θανάτου του θα έπαιρναν σύνταξη, τά πρόσωπα αυτά, θα παίρνουν τη σύνταξη που θα έπαιρναν σέ περίπτωση θανάτου του συνταξιούχου, για όσο χρονικό διάστημα εκτίει ο παραπάνω την ποινή του.

β) για όσο χρόνο ο συνταξιούχος λόγω ατυχήματος ή ανικανότητας δέν προσέρχεται να εξεταστεί από την αρμόδια 'Υγειονομική 'Επιτροπή, μετά από εύλογη προθεσμία που θα όρίζεται αρμοδίως.

Παράγρ. 4

Με την παρούσα διάταξη καθορίζεται ή λήξη του συνταξιοδοτικού δικαιώματος ως εξής: Στο τέλος του μήνα μέσα στον οποίο:

α) ο συνταξιούχος πέθανε,

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1985 ήταν
17.163.000.000 δολάρια.

Διά πληροφορίας αποστείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

β) η χήρα του ασφαλισμένου συνήψε νέο γάμο καί·

γ) τὰ τέκνα ή αδελφή ασφαλισμένου συμπλήρωσαν τό όριο ήλικίας ή συνήψαν γάμο.

Παράγρ. 5

Με τήν παράγρ. 5 στό έδ. β. καθιερώνεται από 4/3/87 καί έφεξής σέ ότι άφορά τή λήξη του συνταξιοδοτικού δικαιώματος λόγω συμπλήρωσης όριου ήλικίας — ή θεσπεσθεΐσα νομοθετικά ισότητα των δύο φύλλων καί καθορίζεται τό 18ο έτος γιά τούς άρρενες καί τό 25ο γιά τίς θήλειες. Έπίσης μέ τίς νέες διατάξεις συνεχίζεται ή συνταξιοδότηση τέκνων (άρρενων καί θηλέων) έφόσον σπουδάζουν σέ Σχολές Τριτοβάθμιας Έκπαίδευσης πού θά καθορίσει Έπουργική Απόφαση.

Τό έδ. δ. άποτελεί καινοτομία σέ ότι άφορά στήν Νομοθεσία των Παροχών γιά τό λόγο ότι καθιερώνει σύνταξη των εγγάμων αδελφών τούς όποιους άποδεδειγμένα συντηρούσε ασφαλισμένος έφόσον είναι άπόλυτα καί όριστικά άνίκανοι γιά κάθε βιοποριστική έργασία...

Παράγρ. 6

Με τήν παργ. αυτή καταργείται τό δικαίωμα συνταξιοδότησης των διαζευγμένων θυγατέρων τέκνων Ναυτικών.

Άρθρο 9

Με τό άρθρο αυτό αίρεται μία δυσκολία συνταξιοδότησης σέ βάρος του πατρός του ναυτικού γιατί έπρεπε νά άποδείξει άνικανότητα εντός άνατρεπτικής προθεσμίας 1 έτους από του θανάτου του γιου του, μετά παρέλευση της όποιας έχανε τό συνταξιοδοτικό του δικαίωμα ενώ γιά τίς άλλες κατηγορίες των ασφαλισμένων ό Ν. 1085/80 είχε θεσπίσει τό άπαράγραφο του συνταξιοδοτικού δικαιώματος. Με τό παρόν άρθρο ό πατέρας μπορεί νά συνταξιοδοτηθεί όταν συμπληρώσει τό 60ό έτος της ήλικίας του ή κριθεί όποτεδήποτε άνίκανος από τίς άρμόδιες Έγειονομικές Έπιτροπές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Παράγρ. 7

Οί συνταξιοδοτικές ύποθέσεις γιά τίς όποιες οί σχετικές αίτήσεις ύποβλήθηκαν μετά τή χρονολογία καταθέσεως του νόμου αυτού, κρίνονται σύμφωνα μέ τίς νέες διατάξεις του.

Παράγρ. 8

Με τή διάταξη αυτής της παργ. καταργείται ή Άναθεωρητική Έπιτροπή

του ΝΑΤ καί οί έκκρεμείς σ' αυτή ύποθέσεις, παραπέμπονται μέ φροντίδα των ασφαλισμένων στά Διοικητικά Δικαστήρια μέσα σέ προσθεσμία 2 μηνών από τή δημοσίευση του Νόμου.

Παράγρ. 9

Με τήν παράγραφο αυτή ρυθμίζονται νομοθετικά όρισμένες οικονομικές έκκρεμότητες του Ταμείου.

Παράγρ. 11

Έπαναφέρεται σέ ισχύ μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1987, τό δικαίωμα γιά ύποβολή αίτησης άναγνώρισης ύπηρεσίας από ναυτικούς πού στερήθηκαν τό δικαίωμα ναυτολόγησης από 21 Άπριλίου 1967 μέχρι 23 Άπριλίου 1974 ύπό τίς προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Ν. 374/76.

Άρθρον 4 Εικονική ναυτολόγηση Ναυτολόγηση Συνταξιούχων

Παράγρ. 1

Η Νομοθεσία του ΝΑΤ πού ίσχυε άπαγόρευε τήν επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από τόν συνταξιούχο χωρίς νά καθορίζει τίς σχετικές κυρώσεις.

Με τή νέα διάταξη θεσπίζονται άυστηρές ποινικές κυρώσεις, γιά όσους ναυτικούς ναυτολογούνται εικονικά καί γιά τούς συνταξιούχους πού επαναλαμβάνουν τό ναυτικό επαγγελμα χωρίς άδεια του ΝΑΤ. Η ποινική δίωξη περιλαμβάνει πέρα από τόν ίδιο καί όσους συνήργησαν στήν εικονική ναυτολόγηση του ναυτικού ή στήν ναυτολόγηση του συνταξιούχου καί συγκεκριμένα τόν Πλοίαρχο πού τόν ναυτολόγησε ή υπέγραψε τήν κατάσταση του πληρώματος του συμβεβλημένου πλοίου, τόν πραγματικό πλοιοκτήτη, τόν κατά τό καταστατικό της εκπρόσωπο της πλοιοκτητρίας εταιρείας, τούς άντιπροσώπους πού έχου δηλωθεί στό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ή στό ΝΑΤ καθώς καί τόν ύπάλληλο μέ τήν έννοια του άρθρου 13 του Ποινικού Κώδικα πού έχει συνεργήσει.

Παράγρ. 2

Με τήν παργ. 2 θεσπίζεται επί πλέον ή άυστηρή ποινή όριστικής στερησης του ναυτικού φυλλαδίου του Πλοίαρχου πού εικονικά θά ναυτολογεί ασφαλισμένο ή συνταξιούχο.

Άρθρο 5

Με τό άρθρο αυτό μέ Προεδρικό Διάταγμα καί μετά από άπόφαση των Έπουργών Έργασίας καί Έμπορικης Ναυτιλίας οί ναυτικοί πού ύπάγονται στήν ασφάλιση του ΝΑΤ, μπορούν νά ύπαχθουν στίς διατάξεις του Όργανισμού Έργατικής Κατοικίας.

Με τό ίδιο Προεδρικό Διάταγμα καθορίζονται οί εισφορές καί κάθε λεπτομέρεια γιά τήν έφαρμογή της παραγράφου αυτής.

Άρθρο 8

Με τό άρθρο αυτό έναρμονίζεται ή νομοθεσία μας μέ τήν ΕΟΚ στά παρακάτω θέματα.

Άν τό πλοίο έκπλειστηριασθεί ή μεταβιβασθεί γιά νά διατηρήσουν οί προνομιούχοι τά δικαιώματά τους πρέπει εντός 3μήνου νά γίνει άγωγή.

Προκειμένου περί προνομιούχων άπαιτήσεων από τή σύμβαση έργασίας του Πλοίαρχου καί του πληρώματος καθώς καί των από τή ναυτολόγηση αυτών δικαιωμάτων του ΝΑΤ ή παραπάνω προθεσμία αύξάνεται σέ ένα έτος.

Άρθρο 10

Με τό άρθρο αυτό ρυθμίζονται οί άπαιτήσεις των Όργανισμών Κοινωνικής Ασφάλισης έφόσον προέκυψαν μέσα στήν τελευταία 2ετία πριν από τήν ήμέρα του πλειστηριασμού.

Άρθρο 11

Με τό άρθρο αυτό οί διατάξεις του ΝΔ 172/74 όπως τροποποιήθηκε καί ισχύει σήμερα εφαρμόζονται άνάλογα καί γιά τούς ασφαλισμένους του ΝΑΤ.

Οί ασφαλιστικές εισφορές γιά τήν έξαγορά του άναγνωριζόμενου ως συνταξιούχου χρόνου καλύπτονται από τό ΝΑΤ.

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

Phone: 010 4622744

Telex: 25525 ZANJO

Telefax: 010-4150082

Cable: ORACLE Rotterdam

P.O.BOX. 11088

3004 EB Rotterdam

Ι.Μ.Ο. ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Τού κ. ΔΗΜ. Κ. ΣΚΑΛΚΟΥ, άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η άρχική όνομασία του ειδικευμένου αυτού οργανισμού (SPECIALISED AGENCY - INSTITUTION SPECIALISEE), που λειτουργεί με την έποπτεία του οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του ΟΗΕ, ήταν Συμβουλευτικός Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Όργανισμός (INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANISATION - IMCO), αλλά τροποποιήθηκε σε IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION) τό 1982.

Η Σύμβαση γιά την ίδρυση και λειτουργία του Όργανισμου συντάχθηκε και ύπογράφηκε από τριανταπέντε (35) κράτη στή Ναυτιλιακή Διάσκεψη του ΟΗΕ στή Γενεύη την 6 Μαρτίου 1948. Η Σύμβαση τέθηκε σε εφαρμογή την 17 Μαρτίου 1958 αφού την επικύρωσαν 21 κράτη από τά όποια έπτά (7) τουλάχιστον είχαν έμπορικό στόλο όχι λιγότερο από 1.000.000 κόρους όλικής χωρητικότητας (GROSS REGISTER TONNAGE) τό καθένα, σύμφωνα με τή πρόβλεψη του 60ού άρθρου της.

Η χώρα μας είναι μέλος του IMO από την 31.12.1958.

Ο Ι.Μ.Ο. είναι σύμβουλευτικός και γνωμοδοτικός όργανισμός, κύριος δέ σκοπός του είναι κατά τό άρθρο 1 της ίδρυτικής του σύμβασης «ή καθιέρωση συστήματος συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων στό τομέα των κανονισμών και της εφαρμογής τους σχετικά με κάθε είδους τεχνικά ζητήματα πού ενδιαφέρουν τήν Έμπορική Ναυτιλία, τήν απασχολούμενη με τό διεθνές έμπόριο και ή ενθάρρυνση αποδοχής από όλους, όσο τό δυνατόν άνωτέρων επιπέδων (STANDARDS) σε θέματα πού άφορούν τήν ναυτική ασφάλεια και τήν ικανότητα γιά ναυσιπλοΐα».

Ο Όργανισμός περιλαμβάνει 128 μέλη και ή γενική έντύπωση είναι ότι πέτυχε, παραμένοντας έξω από πολιτικές επιρροές νά προσφέρει έξαιρετικά σημαντικό έργο στό ναυτιλιακό τομέα.

Η αύξηση, τά τελευταία χρόνια, του αριθμού των κρατών - μελών προκαλεί σε όρισμένους ναυτιλιακούς κύκλους άπαισιόδοξες σκέψεις έπειδή φοβούνται μήπως τό άνοιγμα των έπιτροπών του IMO σε όλα τά μέλη του έγκλείει τόν κίνδυνο παράλυσης του προπαρασκευαστικού του έργου και της δομής των εργασιών του, αφού είναι βέβαιο ότι άλλιώς συζητούν οι 20 και άλλιώς οι 128. Είναι γνωστό έξ άλλου ότι ή συμμετοχή των χωρών του τρίτου κόσμου στίς διεθνείς διασκέψεις παίρνει ιδιαίτερη σημασία όταν αποφασίζουν νά ρίξουν τό βάρος τους σε θέματα έκτός του τεχνικού τομέα. Έτσι ο κίνδυνος της πολιτικής των παρεκλύσεων και των προπαρασκευαστικών λύσεων είναι μεγάλος και φανερός. Έκφράζεται γιά τούς λόγους αυτούς ή άνησυχία μήπως ο νέος Ι.Μ.Ο. γίνει ένα επί πλέον πολιτικό «βήμα» γιά τίς χώρες του τρίτου κόσμου. Τίς άνησυχίες αυτές συμμερίζονται όχι μόνο οι παραδοσιακές ναυτικές χώρες αλλά και όλες εκείνες των όποιών ή οικονομία συνδέεται στενά με τίς διακυμάνσεις του θαλάσσιου έμπορίου.

Τά πλέον βασικά όργανα του Ι.Μ.Ο. είναι:

- Η Συνέλευση (ASSEMBLY).
- Τό Συμβούλιο (COUNCIL).
- Η Έπιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MARITIME SAFETY COMMITTEE - MSC).
- Η Έπιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE).

Η Μ.Ε.Π.Κ. άρχικά λειτουργήσε σάν Έποεπιτροπή με τόν ίδιο τίτλο και από τό 1973, στή διάρκεια των εργασιών της Διάσκεψης κατά τήν όποία ύπογράφηκε ή Δ.Σ. «MARPOL», προήχθη σε Έπιτροπή. Οι λόγοι πού ύπαγόρευαν τή σύσταση της Έπιτροπής αυτής ήταν ή άνάγκη νά ληφθούν μέτρα γιά τήν πρόληψη και τόν έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, ή όποιας λόγω της αύξησης

(i) των μεταφερόμενων με πλοία ύγρών καυσίμων και χημικών και

(ii) της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων (Δ/Ξ έχει γίνει ένα από τά σοβαρότερα παγκόσμια προβλήματα. Η Έπιτροπή (MEPC) συνεργάζεται στενά με τόν ΟΗΕ και άλλους διακυβερνητικούς και περιφερειακούς οργανισμούς πού ασχολούνται με θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ή συμβολή της στή παγκόσμια αυτή προσπάθεια είναι ουσιαστική.

Από τήν δεκαετία πού άρχισε μετά τόν πόλεμο αύξήθηκε σημαντικά ή κατανάλωση πετρελαίου στό κόσμο και κατά συνέπεια ύπήρξε άνάλογη αύξηση του αριθμού και μεγέθους των Δ/Ξ με τά όποια αυτό μεταφέρεται.

Έπειδή όμως οι δραστηριότητες πού σχετίζονται με τά Δ/Ξ μεταφοράς πετρελαίου όπωσδήποτε έχουν δυσμενείς επιπτώσεις γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον, διαπιστώθηκε ή άνάγκη λήψης μέτρων προστασίας του. Γιά νά είναι δέ τά μέτρα αυτά άποτελεσματικά θάπρεπε νά εφαρμόζονται διεθνώς σε όσο τό δυνατόν μεγαλύτερη έκταση.

Σημειώνεται ότι ή άνάγκη λήψης μέτρων πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας έγινε πιό επιτακτική μετά από όρισμένα ναυτικά άτυχήματα τά όποια είχαν σάν άποτέλεσμα τή πρόκληση περιστατικών ρύπανσης σε όρισμένες περιοχές της γης, όπως αυτή βόρεια της άκτής της Βρεταννής στή Β. Γαλλία όπου σημειώθηκε μεγάλος αριθμός ναυτικών άτυχημάτων Δ/Ξ με τή πρόκληση ρύπανσης στή θάλασσα και τίς άκτές.

Έξαιρετικά σοβαρό περιστατικό ρύπανσης στόν έλληνικό θαλάσσιο χώρο ήταν αυτό του Δ/Ξ «IRENE S SERENADE» τήν 23.2.80 κατά τή διάρκεια χειρισμών άγκυροβολίας στόν όρμο του Ναυαρίνου της Πύλου, όποτε προκλήθηκε έκρηξη και άκολούθησε πυρκαϊά. Περίπου 103.000 τόννοι άργού πετρελαίου κήκαν ή διέρρευσαν στή θάλασσα.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

Εκτός όμως από τη ρύπανση και ύποβαθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος τα παραπάνω ναυτικά ατυχήματα είχαν ένα πρόσθετο αποτέλεσμα που συνίστατο στη πρόκληση ζημιών σε διάφορα κράτη ή μεμονωμένα άτομα, δηλαδή την δημιουργία «θυμάτων» της ρύπανσης.

Στό πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού (IMO) και προκειμένου να επιτευχθεί η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία αλλά και να εξασφαλισθεί αποζημίωση των ζημιωθέντων από τη ρύπανση, καταρτίστηκαν δύο κατηγορίες διεθνών συμβάσεων. Συγκεκριμένα, συμβάσεις που προβλέπουν μέτρα πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας και αντίστοιχες που αποσκοπούν στην αποζημίωση εκείνων που υφίστανται ζημιές ως συνέπειες αυτής. Οι συμβάσεις αυτές είναι οι ακόλουθες, των οποίων δίνουμε εδώ τα βασικά στοιχεία και τις οποίες θα εξετάσουμε λεπτομερώς κατωτέρω:

1) «Δ.Σ. του 1969 περί έπεμβάσεως στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας με πετρελαιοειδή από ατύχημα (INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES - 1969).

— Τέθηκε σε ισχύ την 06.5.1975

«Πρωτόκολλο 1973 περί έπεμβάσεως στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας με άλλες ουσίες εκτός από πετρέλαιο» (protocol Relating to Intervention on the high seas in cases of pollution by substances other than oil - 1973).

— Τέθηκε σε ισχύ την 30.3.1983.

Η παραπάνω σύμβαση και το πρωτόκολλο δεν έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας για λόγους που αφορούν τις διμερείς σχέσεις με τους προς ανατολάς

γείτονές της.

2) «Δ.Σ. 1972 για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών» (CONVENTION ON THE PREVENTION OF MARINE POLLUTION BY DUMPING OF WASTES AND OTHER MATTER - 1972).

Τέθηκε σε ισχύ την 30.8.75 και κυρώθηκε με τό Ν. 1147/81 (ΦΕΚ 110 Α/23.4.1981).

3) «Δ.Σ. για τη πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο - Λονδίνο 1954 (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA OIL - LONDON 1954).

— Τέθηκε σε ισχύ την 26.7.1958

— Τροποποιήσεις του έτους 1962 τέθηκαν σε ισχύ την 18.5.67 — Κύρωση των παραπάνω από τη χώρα μας με τό ΝΔ 4529/1969 (ΦΕΚ 154Α/66).

— Τροποποιήσεις του έτους 1969 τέθηκαν σε ισχύ την 20.2.78 — Κύρωση με Ν. 297/1976 (ΦΕΚ 87Α/1976).

— Τροποποιήσεις 1971 δεν τέθηκαν σε ισχύ.

Οι πιο πάνω κυρωτικές νομοθετικές ρυθμίσεις ΝΔ 4529/66 και Ν 297/76 καταργήθηκαν με τό Ν 1269/82 «Για την κύρωση της ΔΣ MARPOL 73/78» ΦΕΚ 89/Α 21.7.82) που κάλυψε με πολύ αποτελεσματικό τρόπο τις προγενέστερες ρυθμίσεις.

4) «Δ.Σ. του 1973 για τη πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και πρωτόκολλο αυτής του 1987» (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS 1973 AND PROTOCOL OF 1978) «MARPOL 73/78».

— Τέθηκε σε ισχύ την 2.10.83 και κυρώθηκε με τό Ν. 1269/82 (ΦΕΚ 89Α/21.7.82).

5) «Δ.Σ. του 1969 περί Άστικής Εύθυνης για ζημιές από ρύπανση με πετρέ-

λαιο» (INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1969).

— Τέθηκε σε ισχύ την 19.6.75 και κυρώθηκε με τό Ν. 314/76 (ΦΕΚ 106Α:5.5.76).

6) «Δ.Σ. του 1971 για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για αποζημίωση ζημιών ρύπανσης με πετρέλαιο (INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE - 1971).

— Τέθηκε σε ισχύ την 16.10.78 και κυρώθηκε με τό Ν. 1638/86 (ΦΕΚ 108 Α/18.7.86).

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ

(I) «ΔΣ του 1969 περί έπεμβάσεως στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο από ατύχημα» (INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES - 1969).

Όπως προαναφέραμε η σύμβαση δεν έχει κυρωθεί από τη χώρα μας κυρίως για λόγους που αφορούν την αποφυγή προβλημάτων, που θα έμφανίζοντο κατά την ένδεχόμενη λήψη και εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων, στις σχέσεις της χώρας μας με την προς Άνατολάς γείτονα.

Στη πρώτη παράγραφο του άρθρου 1 της Σύμβασης ορίζεται ότι, τα συμβληθέντα μέρη μπορούν να παίρνουν στις ανοικτές θάλασσες μέτρα που κρίνονται απαραίτητα ώστε να προλάβουν, ελαττώσουν ή εξαλείψουν σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο των ακτών τους ή των συναφών συμφερόντων τους από τη ρύπανση ή από τον κίνδυνο ρύπανσης της θάλασσας με πετρέλαιο, συνε-



Link Maritime Enterprises S.A.

- **chartering**
- **contracting**
- **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) · 4524467
(Switch Board): 4524245 · 453691/2 · 4523444

Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR
(Chart. Dept) 211186 · LME GR · 211260-1-2-3 LME GR

πεία ναυτικού ατύχηματος ή ένεργειών που σχετίζονται με τέτοιο ατύχημα τό όποιο εύλόγως αναμένεται νά προξενήσει μεγαλύτερες έπιβλαβείς συνέπειες.

Στή δεύτερη παράγραφο εξαιρούνται τής παραπάνω λήψης μέτρων οίόδηποτε πολεμικό πλοίο ή πλοίο που κατέχεται ή εργάζεται γιά κρατικό λογαριασμό καί χρησιμοποιείται κατά τό συγκεκριμένο χρόνο μόνο γιά κυβερνητική, μή έμπορική δηλαδή, ύπηρεσία.

Στό δεύτερο άρθρο δίνονται όρισμοί διάφορων έννοιών όπως: «Ναυτικό ατύχημα», «πλοίο», «πετρέλαιο», «συναφή συμφέροντα», «όργανισμός» καί άλλοι, γιά τήν έφαρμογή καί τούς σκοπούς τής Σύμβασης.

Γιά τά μέτρα που προβλέπεται νά παίρνονται κατά τό άρθρο 1 θά έφαρμόζονται οί ακόλουθοι κανονισμοί:

α. Πρίν από τή λήψη τών μέτρων τό παράκτιο κράτος θά προβαίνει σέ διαβουλευσεις με άλλες χώρες ή επηρεάζονται από τό ναυτικό ατύχημα ειδικότερα δέ με τή χώρα τής όποιας τή σημαία φέρει τό πλοίο.

β. Η παράκτια χώρα πρέπει νά κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση τά μέτρα που προτείνονται πρός κάθε γνωστό σ' αυτή πρόσωπο που έχει νόμιμα συμφέροντα τά όποια εύλόγως εκτιμάται ότι επηρεάζονται από τή λήψη αυτών τών μέτρων.

γ. Πρίν από τή λήψη μέτρων τό παράκτιο κράτος δύναται νά προβαίνει σέ διαβουλευσεις με ανεξάρτητους έμπειρογνώμονες, κατάλογος τών όποιων θά διατηρείται με μέριμνα του Όργανισμού (ΙΜΟ) καί οί όποιοι θά άμβείβονται με βάση τις ύπηρεσίες που θά προσφέρουν.

δ. Σέ πολύ επείγουσες περιπτώσεις που άπαιτούν τήν άμεση λήψη μέτρων, τό παράκτιο κράτος δύνατον νά λάβει μέτρα που καθίστανται αναγκαία από τόν επείγοντα χαρακτήρα τής κατάστασης, χωρίς προηγουμένως διαβουλευσεις ή κοινοποιήσεις.

ε. Στή περίπτωση του κατεπείγοντος τό παράκτιο κράτος όφείλει νά καταβάλλει τις καλύτερες δυνατόν προσπάθειες γιά άποφυγή ένδεχόμενου γιά τήν ανθρώπινη ζωή κινδύνου καί γιά παροχή βοήθειας σέ πρόσωπα που βρίσκονται σέ κίνδυνο καί σέ όρισμένες περιπτώσεις νά διευκολύνει τόν επαναπαρισμό τών πληρωμάτων τών πλοίων.

Στό άρθρο V τής Σύμβασης καθορίζεται ή φύση καί ό βαθμός «επέμβασης» τών μέτρων που θά λαμβάνονται στήν άνοικτή θάλασσα γιά τούς σκοπούς τής σύμβασης σύμφωνα με τήν άρχή τής άναλογικότητας.

Συγκεκριμένα τά λαμβανόμενα μέτρα θά πρέπει ν' άναλογούν πρός τήν πραγματική ή έπαπειλούμενη ζημία καί θά πρέπει νά παύουν τό ταχύτερον έφ' όσον ό σκοπός γιά τόν όποιον λήφθηκαν έπιτεύχθηκε.

Επίσης τά παραπάνω μέτρα δέν πρέπει χωρίς άποχρώντα λόγο νά συγκρού-

ονται με τά δικαιώματα καί συμφέροντα του Κράτους σημαίας του πλοίου, τριτων Κρατών καί τών φυσικών ή νομικών προσώπων που έχουν έννομο συμφέρον.

Κατά τήν εκτίμηση τήρησης τής άρχής τής άναλογικότητας ή Σύμβαση όρίζει ότι θά πρέπει νά λαμβάνεται ύπόψη:

α. Η πιθανότητα καί πιθανότητα τής επικείμενης ζημιάς άν τελικά δέν ληφθούν τά προτεινόμενα μέτρα.

β. Η προβλεπόμενη άποτελεσματικότητα τών μέτρων.

γ. Η πιθανότητα τής ζημιάς που είναι δυνατόν νά προκληθεί εξαιτίας τών μέτρων που θά ληφθούν.

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος που έχει λάβει μέτρα αντίθετα από τις διατάξεις τής Σύμβασης, τά όποια θά προκαλούν ζημία σέ άλλα Μέρη, ύποχρεούνται στήν καταβολή άποζημίωσης γιά όλη τή ζημία που προκλήθηκε από τά μέτρα που υπερέβησαν τά λογικώς αναγκαία γιά επίτευξη του σκοπού του άρθρου I τής Σύμβασης.

Οί περιπτώσεις άμφισβητήσεων μεταξύ διαδίκων Μερών θά πρέπει νά επιλύονται με τή μέθοδο τών διμερών διαπραγματεύσεων καί σέ άδυναμία με τή διαδικασία συμβιβασμού ή διαιτησίας όπως καθορίζει ή Σύμβαση.

Τό Μέρος που έλαβε τά άμφισβητούμενα μέτρα δέν πρέπει κατ' άρχήν νά άρνεϊται τό συμβιβασμό ή τή διαιτησία με τήν ένσταση ότι κάθε άποκατάσταση έννόμων συμφερόντων κατά τό έσωτερικό του δίκαιο εκκρεμοδικεί.

Τά άρθρα IX έως XVII άφορούν ρυθμίσεις μεταβατικές ή τελικές όπως επικύρωση, άποδοχή, έγκριση, προσχώρησης θέσης τής σύμβασης σέ ίσχύ καταγγελίας άναθεώρησης ή τροποποίησης τών διατάξεων της κ.λπ.

«Πρωτόκολλο περί έπεμβάσεως στήν άνοικτή θάλασσα σέ περιπτώσεις ρύπανσης τής θάλασσας με ουσίες άλλες εκτός πετρελαίου - 1973»

Καταρτίσθηκε καί ύπογράφηκε άρχικά από τά ήδη Μέρη τής παραπάνω ΔΣ του 1969, άποτελεί δέ επέκταση καί συμπλήρωση τής Σύμβασης. Περιέχει τις ίδιες βασικές διαδικαστικές καί άλλες ρυθμίσεις με τή Σύμβαση καί μ' αυτό δίνεται τό δικαίωμα στο παράκτιο κράτος νά λάβει τά κατάλληλα μέτρα γιά τή πρόληψη, άποφυγή ή ελάττωση σοβαρού κινδύνου ρύπανσης με άλλες ύλες εκτός από πετρέλαιο συνεπεία ναυτικού ατύχηματος. Άλλες ουσίες νοούνται κατά τό πρωτόκολλο:

α. Οί ουσίες ειδικού πίνακα που άποτελεί ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ του πρωτοκόλλου.

β. Οί ουσίες που γενικά δύνανται νά επιφέρουν κίνδυνο στή ζωή τών ανθρώπων, νά προκαλέσουν ζημιές σέ έγκαταστάσεις, νά προκαλέσουν βλάβη στήν υδρόβια ζωή καί τό θαλάσσιο πλούτο, αλλά καί νά παρεμποδίσουν κάθε νόμι-

μη χρήση τής θάλασσας.

(II) «ΔΣ περί πρόληψης ρυπάνσεως τής θάλασσας εκ τής άπορρίψεως καταλοίπων καί άλλων ύλών 1972 INTERNATIONAL CONVENTION ON THE PREVENTION OF MARINE POLLUTION BY DUMPING OF WASTES AND OTHER MATTER - 1972»

Οί Διεθνείς Συμβάσεις που καταρτίσθηκαν καί έφαρμόζονται μέχρι τό 1972 καί που άπέβλεπαν στήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τή ρύπανση, είχαν άντικειμενικό στόχο τό περιορισμό κυρίως τής ρύπανσης που προκαλούν όρισμένες λειτουργικές άνάγκες τών πλοίων π.χ. άπόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων από υδρούς λέκτες, άφερματισμός, άπόρριψη εκπλυμάτων δεξαμενών φορτίου κ.λπ. Άκόμη οί συμβάσεις αυτές περιείχαν διατάξεις γιά τήν κατά τό δυνατόν ελάττωση τής ρύπανσης που μπορεί νά προκληθεί σέ περιπτώσεις άτυχημάτων κ.λπ.

Άπό τά παραπάνω φαίνεται ότι στή σχετική διεθνή νομοθεσία ύπήρχε ένα σημαντικό κενό με συνέπεια τή μή άποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τή ρύπανση, που μπορεί νά προκληθεί σάν άποτέλεσμα τής άπόρριψης (DUMPING) σ' αυτό όρισμένων πολύ έπιβλαβών καταλοίπων, που συνήθως παράγονται στή ξηρά (άπό βιομηχανίες, σταθμούς καθαρισμού λυμάτων ή άποβλήτων καί άλλα) καί που μεταφέρονται γιά άπόρριψη στή θάλασσα με πλοία ή άεροσκάφη.

Προκειμένου νά καλυφθεί τό κενό αυτό καταρτίσθηκε με πρωτοβουλία του ΙΜΟ ή ΔΣ «LONDON DUMPING CONVENTION» που κυρώθηκε από τή χώρα μας με τό Ν. 1147/81 (ΦΕΚ 110 Α/23.4.81) καί ίσχύει διεθνώς από 30.8.75.

Η ΔΣ «DUMPING 1972» έχει ύποστεί διάφορες τροποποιήσεις τό 1978 καί τό 1980 από τις όποιες δύο έχουν τεθεί διεθνώς σέ ίσχύ καί κυρώθηκαν από τή χώρα μας:

— Τροποποίηση που άφορά τόν έλεγχο καί τήν πρόληψη τής ρύπανσης από άποτέφρωση καταλοίπων καί άλλων ύλών (Α ΜΕΝΔΜΕΝΤΣ ΟΝ ΤΗ ΠΡΕΒΕΝΤΙΟΝ ΑΝΔ ΚΟΝΤΡΟΛ ΟΦ ΠΟΛΛΥΤΙΟΝ ΙΝΚΙΝΕΡΑΤΙΟΝ ΟΦ ΒΑΣΤΕΣ ΑΝΔ ΟΤΗΕΡ ΜΑΤΤΕΡ 1978).

— Τροποποίηση που άφορά τό κατάλογο τών ουσιών που άπαριθμούνται στά τρία (3) ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ τής Σύμβασης «DUMPING» (ΑΜΕΝΔΜΕΝΤΣ ΤΟ ΤΗΕ ΑΝΝΕΧΕΣ ΟΦ ΤΗΕ ΚΟΝΒΕΝΤΙΟΝ ΚΟΝΚΕΡΝΙΝΓ ΤΗΕ ΛΙΣΤ ΟΦ ΣΥΒΣΤΑΝΚΕΣ 1980).

Σκοπός τής ΔΣ «DUMPING 1972» είναι σύμφωνα με τό άρθρο I νά άσκηθεί άποτελεσματικός έλεγχος όλων τών πηγών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος καί ή άνάληψη υπεύθυνης έφαρμογής όλων τών κατάλληλων μέ-

τρων για την πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλών που μπορούν να προκαλέσουν κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία, να βλάψουν τους βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, να προκαλέσουν βλάβη στο φυσικό κάλλος ή να παρεμποδίσουν άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας.

Όρισμοί δίνονται πολλοί στο άρθρο III από τους οποίους κυριότερος είναι ο όρος «απόρριψη» που δίνει και το τίτλο στη Σύμβαση. Προκειμένου να γίνει περισσότερο κατανοητό το αντικείμενο που ρυθμίζεται με τη σύμβαση αυτή κρίνεται αναγκαίο να δοθεί ο όρισμός της «απόρριψης». Με τον όρο αυτό εννοείται η απόρριψη στη θάλασσα αποβλήτων ή γενικά καταλοίπων που είναι άχρηστα και μεταφέρονται από πλοία ή αεροσκάφη προκειμένου να απορριφθούν ή θελημένα στη θάλασσα. Στην παραπάνω έννοια δεν περιλαμβάνεται η ρίψη στη θάλασσα καταλοίπων που είναι συμφυής με την κανονική λειτουργία αυτών (π.χ. έρμα, πετρελαιοειδή μίγματα από τους υδροσυλλέκτες μηχανοστασίων κ.λπ. ή διάθεση των οποίων ρυθμίζεται με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις).

Η ΔΣ «DUMPING» διαχωρίζει τα διάφορα κατάλοιπα ή άλλα υλικά σε τρεις (3) κατηγορίες που αντιστοιχούν σε παραρτήματα αυτής.

α. Η απόρριψη των καταλοίπων ή άλλων υλών που περιλαμβάνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I απαγορεύεται πλήρως και το ίδιο γιατί σ' αυτό περιέχονται τα χημικά στοιχεία, οι ενώσεις τους κ.λπ.

β. Το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II περιλαμβάνει ουσίες των οποίων η απόρριψη στη θάλασσα είναι δυνατόν να επιτραπεί μόνο μετά προηγούμενη ΕΙΔΙΚΗ άδεια της Αρχής (για την χώρα μας ή Λιμενική Αρχή σύμφωνα με το Ν. 1147/81).

γ. Η απόρριψη των καταλοίπων ή άλλων υλών που δεν περιλαμβάνονται στα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ I & II επιτρέπεται μόνο με τα προηγούμενα άδεια ΓΕΝΙΚΗ.

δ. Κάθε άδεια εκδίδεται μόνο μετά

προσεκτική εξέταση των παραγόντων που αναφέρονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III περιλαμβανόμενης και της προηγούμενης μελέτης των χαρακτηριστικών του χώρου όπου θα πρόκειται να γίνει η απόρριψη.

ε. Τα παραπάνω σχετικά με την έκδοση των άδειων απόρριψης δεν έχουν εφαρμογή σε περιπτώσεις ανώτερης βίας κατά τις οποίες υπάρχει κίνδυνος ανθρώπινης ζωής ή της ασφάλειας του πλοίου ή του αεροσκάφους.

Τέλος ρυθμίζονται τα θέματα εξασφάλισης των απαιτήσεων που προκύπτουν από τη μη τήρηση των διατάξεων της ΔΣ «DUMPING», καθορίζονται οι αρμόδιες Αρχές εφαρμογής, η διαδικασία διαπίστωσης και βεβαίωσης των παραβάσεων της, οι κυρώσεις που επιβάλλονται και τα ασκούμενα ένδικα μέσα.

(III) «ΔΣ περί πρόληψης της ρύπανσης της θαλάσσης διά πετρελαίου (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL 1954).

Η πρώτη ΔΣ που απέβλεπε στη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση «διά πετρελαίου», που προκαλείται από τα πλοία, καταρτίστηκε το 1954 και είναι η γνωστή σαν «OIL - POL - 1954». Η πιο πάνω σύμβαση τροποποιήθηκε αρκετές φορές και περιείχε διατάξεις που σκόπευαν στη μείωση της λειτουργικής ρύπανσης των πλοίων και καθόριζε τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ήταν, σε όρισμένες θαλάσσιες περιοχές, δυνατή η απόρριψη πετρελαιοειδών. Ακόμη με τη Σύμβαση έγινε υποχρεωτική η εισαγωγή ενός νέου ναυτιλιακού εγγράφου, του βιβλίου πετρελαίου (OIL - RECORD BOOK).

Η ΔΣ «OIL POL 54/62» όπως τροποποιήθηκε το 1969 καθόριζε ότι θα εφαρμόζεται σ' όλα τα πλοία που ήταν νηολογημένα και έφεραν τη σημαία Κράτους μελών της. Της εφαρμογής εξαιρούντο τα Δ/Ε κάτω των 150 κόνων ολικής χωρητικότητας. Κάθε άλλο πλοίο

κάτω των 500 κοχ, τα πολεμικά και μερικές άλλες κατηγορίες πλοίων.

Η κυριότερη ρύθμιση της ΔΣ «OIL POL» ήταν ο καθορισμός, αρχικά απαγορευμένων, θαλάσσιων ζωνών για την απόρριψη πετρελαιοειδών καταλοίπων από πλοία, οι οποίες με τη τροποποίηση του 1969 καταργήθηκαν και η απόρριψη πετρελαιοειδών από πλοία επιτρεπόταν με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α. 'Από πλοία πλήν Δ/Ε

Τό πλοίο ήταν «έν πλώ».

Ο ρυθμός απόρριψης δεν ξεπερνούσε τα 60 λίτρα ανά ναυτικό μίλι.

Η περιεκτικότητα του μίγματος που απορρίπτοταν σε πετρέλαιο ήταν λιγότερο από 100 μέρη στο 1.000.000 (100 ppm-parts per million). Η απόρριψη γινόταν όσο το δυνατόν μακριά από την ακτή.

β. 'Από Δεξαμενόπλοια (Δ/Ε)

Τό Δ/Ε ήταν «έν πλώ» και πέραν των 50 ναυτικών μιλίων από την ακτή.

Ο ρυθμός απόρριψης δεν ξεπερνούσε τα 60 λίτρα ανά ναυτικό μίλι.

Η συνολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίπτοταν σε ταξίδι «υπό έρμα» (IN BALLAST) δεν ξεπερνούσε το 1/15.000 της συνολικής ικανότητας για μεταφορά φορτίου.

Οι ρυθμίσεις αυτές δεν εφαρμόζονταν εάν υπήρχε κίνδυνος της ασφάλειας του πλοίου, ζημιάς στο πλοίο ή το φορτίο ή περίπτωση διάσωσης ανθρώπων στη θάλασσα.

Άλλη σημαντική ρύθμιση της ΔΣ «OIL POL» ήταν η υποχρεωτική εισαγωγή του βιβλίου πετρελαίου για κάθε πλοίο, στο οποίο βιβλίο αναγραφόταν κάθε εργασία που γινόταν στο χώρο του μηχανοστασίου και το χώρο του φορτίου (για τα Δ/Ε) σχετικά με τη διακίνηση και διάθεση πετρελαιοειδών μιγμάτων ή καύσιμων (καθαρισμός δεξαμενών φορτίου ή καταλοίπων, έρματισμός, διάθεση καταλοίπων κ.λπ.).

(IV). «ΔΣ περί πρόληψης ρύπανσης της θαλάσσης από πλοία 1973 και



THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

110 - 112 Notara Street, GR - 18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4 TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

πρωτόκολλο αυτής 1978» (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS 1973 AND PROTOCOL OF 1978).

Παρά τις τροποποιήσεις της ή ΔΣ «OIL POL» δέν ικανοποιούσε πλήρως τις σύγχρονες απαιτήσεις στο τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έτσι για τη σημαντική βελτίωση του διεθνούς αυτού νομικού καθεστώτος καρτίστηκε με την αϊγίδα του IMO τό 1973 νέα ΔΣ με τίτλο «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία». Στο μεταξύ και προτού τεθεί διεθνώς σε ισχύ ή σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τό πρωτόκολλο του 1978 και έκτοτε τά δύο αυτά «όργανα» αποκαλούνται «MARPOL 73/78».

Η ΔΣ MARPOL 73/74 λοιπόν αντικατέστησε από 2.10.83 την παλιότερη «OIL POL» και έπειδή θεωρείται σημαντική θά γίνει εκτενέστερη παρουσίαση των ρυθμίσεων της και κυρίως του ΠΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι αυτής που τέθηκε την παραπάνω ήμερομηνία διεθνώς σε ισχύ.

Είναι χαρακτηριστικό ότι σύμφωνα με τό άρθρο 5 παρ. 4 της Σύμβασης «όσον αφορά πλοία μή Μελών της Συμβάσεως, τά Μέλη θά εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσης συμβάσεως, όσο κρίνεται αναγκαίο για να εξασφαλισθεί ότι δέν γίνεται ευνόικότερη μεταχείριση τούτων» (NO MORE FAVOURABLE TREATMENT).

Η ΔΣ MARPOL 73/78 σε γενικές γραμμές:

— Καλύπτει όλες τις μορφές ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και δέν περιορίζεται μόνο σε όρισμένα είδη πετρελαίου. Στα πέντε παραρτήματά της που είναι υποχρεωτική ή εφαρμογή τους για τη χώρα μας, περιέχει κανονισμούς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από διάφορες ρυπαντικές ουσίες.

— Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τόν περιορισμό της ρύπανσης που είναι δυνατό να προκληθεί από άτυχηματα.

— Τά παραρτήματα της σύμβασης αναφέρονται σε: πετρελαιοειδή γενικά (παράρτημα Ι) έπιβλαβείς ύγρες χημικές

ουσίες (παράρτημα ΙΙ) έπιβλαβείς χημικές ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασία (παράρτημα ΙΙΙ) λύματα πλοίων (παράρτημα ΙV) άπορρίμματα πλοίων (παράρτημα V)

Τό παράρτημα Ι της ΔΣ MARPOL 73/78 που περιλαμβάνει κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο τέθηκε διεθνώς πρώτο άπ' όλα τά παραρτήματα σ' έφαρμογή από 2.10.83. Προκειμένου να έπιτευχθούν οι στόχοι της νέας σύμβασης, σύμφωνα με τό παράρτημα αυτό τά πλοία και πετρελαιοφόρα ύποχρεώνονται να έγκαταστήσουν ειδικό έξοπλισμό για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι ύποχρεώσεις που θέτει για τά πλοία και πετρελαιοφόρα ποικίλουν ανάλογα με την ήλικία, τό μέγεθος και τόν τύπο του πλοίου και του πετρελαιοφόρου.

Ειδικότερα ή ΔΣ κατατάσσει τά πλοία σε «νέα» (new ships) και «ύπάρχοντα» (existing ships). Τά νέα πλοία πρέπει να έγκαταστήσουν τόν προβλεπόμενο έξοπλισμό για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ήμερομηνία έφαρμογής της ΔΣ δηλ. 2.10.83. Σύμφωνα με την Δ. σύμβαση «νέο πετρελαιοφόρο» είναι εκείνου που:

— παραλήφθηκε μετά την 1.6.82, ή — άρχισε ή ναυπήγησή του με τά την 1.1.80 ή — τό συμβόλαιο κατασκευής του ύπογράφηκε μετά την 1.6.1979.

«Υπάρχον πετρελαιοφόρο» είναι εκείνο που δέν είναι «νέο».

Έπίσης σύμφωνα με τη ΔΣ «νέο πλοίο μή πετρελαιοφόρο» είναι εκείνο που:

— παραλήφθηκε με τά την 31.12.1979, — ή άρχισε ή ναυπήγησή του μετά την 30.6.1976, — ή τό συμβόλαιο κατασκευής του ύπογράφηκε μετά την 31.12.1975.

«Υπάρχον πλοίο μή πετρελαιοφόρο» είναι εκείνο που δέν είναι «νέο».

Αν οι τύποι των πλοίων που αναφέρονται πίο πάνω ύποστούν «μετασκευή εύρειας έκτασης», για τόν χαρακτηρισμό τους σαν «νέα», ισχύουν οι προϋποθέσεις και ήμερομηνίες που άφορούν τούς άνωτέρω όρισμούς.

Για τά ύπάρχοντα πλοία ή έγκατά-

σταση του έξοπλισμού μπορεί να γίνει μετά όρισμένη περίοδο χάριτος, που ειδικά αναφέρεται στους σχετικούς κανονισμούς, ανάλογα με τό είδος του έξοπλισμού τό νεκρό βάρος ή την χωρητικότητα τους.

Καθιερώνεται διεθνές — INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE — πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (IOPPC) 5ετούς ισχύος, με τό όποίο έφοδιάζονται όλα τά πλοία πάνω από 400 κοχ που έκτελούν διεθνείς πλόες και τά πετρελαιοφόρα πάνω από 150 κοχ.

Υπόδειγμα του OIPPC που καθόρισε ή χώρα μας σύμφωνα με τη Σύμβαση ακολουθεί.

Για την έκδοση του προβλεπόμενου πιστοποιητικού απαιτείται να γίνει άρχική έπιθεώρηση του πλοίου από τις πρόσ τουτο άρμόδιες Άρχές (για την χώρα μας την Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων — ΕΕΠ — ή τούς άναγνωρισμένους από την ελληνική Κυβέρνηση νηογνώμονες). Για να εξασφαλιστεί τό γεγονός ότι τό άρχικό πιστοποιητικό ανταποκρίνεται συνεχώς στη γενική κατάσταση του πλοίου προβλέπονται έτήσιες και έκτακτες έπιθεωρήσεις.

Ο έφοδιασμός των ύπαρχόντων πλοίων με τό πιστοποιητικό αυτό μπορούσε να γίνει μέχρι την 2.10.1984.

Καθιερώνεται νέος τύπος βιβλίου πετρελαίου με τόν όποίο έφοδιάζονται τά πετρελαιοφόρα πάνω από 150 κοχ και τά λοιπά πλοία πάνω από 400 κοχ.

Τά πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους άπό 40.000 - 70.000 τόν., που μεταφέρουν άργό πετρέλαιο (Grude oil Tankers) μπορούν να λειτουργούν με σύστημα δεξαμενών άποκλειστικά για καθαρό έρμα (clean ballast Tanks - CBT) για περίοδο 4 έτών από την ήμερομηνία έφαρμογής της ΔΣ δηλ. μέχρι 2.10.87.

Μετά την ήμερομηνία αυτή θά διαθέτουν ύποχρεωτικά σύστημα δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος (Segregated Ballast Tanks - SBT) ή έναλλακτικό σύστημα πλύσης των δεξαμενών με άργό πετρέλαιο (Crude oil washing - COW). Έπίσης τά πλοία της κατηγορίας αυτής πάνω από 70.000 τ. νεκρού βάρους μπορούν να λειτουργούν με σύστημα CBT για περίοδο μέχρι δύο έτών, δηλ. μέχρι

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

**OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS: CABIN, DECK & ENGINE**

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

τήν 2.10.1985. Μετά την ημερομηνία αυτή θα διαθέτουν υποχρεωτικά σύστημα SBT ή COW.

Τά υπάρχοντα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους πάνω από 40.000 τόν. που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου (product tankers) από την ημερομηνία εφαρμογής της ΔΣ πρέπει να λειτουργούν με δεξαμενές CBT ή SBT (δηλ. από 2.10.1983).

Όλα τα πετρελαιοφόρα πάνω από 150 κοχ θα διαθέτουν έπαρκή μέσα για τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου και τη διοχέτευση των καταλοίπων, άκαθάρτου έρματος και των εκπλυμάτων των δεξαμενών τρία έτη μετά την εφαρμογή της ΔΣ, δηλ. μέχρι την 2.10.1986.

Όλα τα πετρελαιοφόρα πάνω από 150 κοχ θα διαθέτουν δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks) των οποίων η ελάχιστη χωρητικότητα θ' ανταποκρίνεται στο 3% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας του πλοίου σέ άργό πετρέλαιο, τρία έτη μετά την εφαρμογή της ΔΣ δηλ. μέχρι την 2.10.1986. Η Αρχή είναι δυνατό να αποδεχθεί τό 2% της πύο πάνω χωρητικότητας εφόσον υπάρχουν ειδικά συστήματα πλύσης που γιά τη λειτουργία τους απαιτείται ή χρησιμοποίηση μειωμένης ποσότητας νερού.

Τά πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους πάνω από 70.000 τόν. πρέπει να έχουν δύο τουλάχιστον δεξαμενές καταλοίπων.

Όλα τα πετρελαιοφόρα πάνω από 150 κοχ θα διαθέτουν συσκευή παρακολούθησης και έλέγχου του πετρελαίου (monitoring and control system) που άπορρίπτεται, μέχρι την 2.10.1987. Ρύθμιση που έγινε γιά λόγους βελτίωσης της αποτελεσματικότητας των συστημάτων αυτών μεταγενέστερα μέ την RESOLUTION 15 (21)/30.4.85 της Έπιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (M.E.P.C.) του IMO.

Όλα τα πετρελαιοφόρα πάνω από 150 κοχ θα διαθέτουν αποτελεσματικούς ανιχνευτές της διαχωριστικής επιφάνειας (oil/water interface detectors) πετρελαίου /νερού μέχρι την 2.10.83.

Ανάλογα μέ τη χωρητικότητα κάθε πλοίο ή πετρελαιοφόρο θα διαθέτει τον κατωτέρω έξοπλισμό γιά τούς χώρους του μηχανοστασίου:

— πλοία πάνω από 400 κοχ θα έφοδιάζονται μέ συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (oil-water separator) μέχρι την 2.10.1986,

— πλοία πάνω από 10.000 κοχ, εκτός από την άνωτέρω συσκευή, θα έφοδιάζονται μέ σύστημα παρακολούθησης και έλέγχου της άπόρριψης πετρελαίου (oil discharge monitoring and control system) μέχρι την 2.10.1986, ή αντί των άνωτέρω δύο συσκευών μπορούν νά έφοδιάζονται μέ συσκευή διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού και σύστημα φίλτρου που νά παράγει άπόβλητα περιεκτικότητας σέ πετρέλαιο μέχρι 15 ppm (parts per million) μέχρι την 2.10.1986,

— πλοία πάνω από 400 κοχ θα διαθέτουν πρότυπη σύνδεση άπόρριψης (standard discharge connection) γιά την παράδοση των λειτουργικών καταλοίπων που παράγονται στούς χώρους του μηχανοστασίου στην ξηρά από την ημερομηνία εφαρμογής της ΔΣ, δηλ. μέχρι την 2.10.1983,

— πλοία πάνω από 400 κοχ θα διαθέτουν δεξαμενές έπαρκους χωρητικότητας γιά τη συγκέντρωση των βαριών καταλοίπων που παράγονται στούς χώρους του μηχανοστασίου μέχρι την 2.10.1983.

Έξομοιώνονται οί έξέδρες άντλησης πετρελαίου άναφορικά μέ την προκαλούμενη άπ' αυτές λειτουργική ρύπανση μέ πλοία μή Δ/Ε πάνω από 400 κοχ.

Τίθενται άυστηροί περιορισμοί και άπαγορεύεται ή άπόρριψη πετρελαιοειδών γιά την προστασία όρισμένων κλειστών και εύαισθητων θαλάσσιων ή Μαύρη θάλασσα κ.λπ. που τίς χαρακτηρίζει σάν «ειδικές περιοχές» (Special Areas).

Υποχρεώνονται ρητά οί παράκτιες χώρες και ιδιαίτερα εκείνες που βρίσκονται μέσα στίς ειδικές περιοχές, νά έγκαταστήσουν στά λιμάνια τους έπαρκείς εύκολιες ύποδοχής και κατεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων, προκειμένου τά πλοία νά παραδίδουν σ' αυτές τά κατάλοιπά τους.

Γιά την συμμόρφωση στίς άπαιτήσεις της ΔΣ MARPOL 73/78 πλοίων που λόγω μεγέθους δέν καλύπτονται από τίς διατάξεις αυτής, εκδόθηκε και έχει εφαρμογή στην Έλληνική έπικράτεια τό ΠΔ 479/84 που περιέχει άνάλογες ρυθμίσεις.

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου έξ του κυρωτικού νόμου 1269/82 της ΔΣ MARPOL 73/78, άρμόδιες Αρχές γιά την εφαρμογή αυτού και της ΔΣ είναι γιά τό έσωτερικό ή Έπιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων (ΕΕΠ) και οί Λιμενικές Αρχές και γιά τό έξωτερικό οί Έλληνικές Προξενικές Λιμενικές Αρχές και όπου δέν υπάρχουν, οί Έλληνικές Προξενικές Αρχές. Ειδικότερα γιά την έκδοση των προβλεπόμενων από τη ΔΣ πιστοποιητικών, έγκριση έγκατάστασης έξοπλισμού, συσκευών και συστημάτων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διένέργειας έλέγχων και έπιθεωρήσεων στά έλληνικά πλοία και πετρελαιοφόρα άρμόδια Αρχή είναι ή ΕΕΠ. Σημειώνεται ότι στόν Έλληνικό χώρο λειτουργούν: 10 Κεντρικά Λιμεναρχεία, 21 Λιμεναρχεία, 29 Υπολιμεναρχεία, στό έξωτερικό δέ λειτουργούν 16 Προξενικά Λιμεναρχεία, ενώ είναι δυνατή ή έξυπηρέτηση των ενδιαφερομένων και από τόν μεγάλο αριθμό των παράλιων Προξενικών Αρχών που λειτουργούν τά κυριότερα σημεία της ύδρογειού.

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του ΠΔ 482/80, όπως ισχύει σήμερα, οί κυριότεροι νηογνώμονες έχουν έξουσιοδοτηθεί νά έπιθεωρούν τά έλληνικά πλοία

και πετρελαιοφόρα και εκδίδουν τά προβλεπόμενα από τη ΔΣ πιστοποιητικά, πάντοτε βέβαια γιά λογαριασμό της έλληνικής Κυβέρνησης. Οί νηογνώμονες αυτοί είναι:

AMERICAN BUREAU, OF SHIPPING,
BUREAU VERITAS,
DET NORSKE VERITAS,
GERMANISCHER LLOYD S
LLOYD S REGISTER OF SHIPPING
NIPPON KAIJI KYOKAI
REGISTRO ITALIANO NAVALE
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
HELLAS

Όσον άφορά τίς κυρώσεις γιά τούς παραβάτες των διατάξεων της MARPOL, ο.ν. 1269/82 προβλέπει στό άρθρο ένατο κυρώσεις που άναλυτικά έχουν ως έξής:

α. Οί προκαλούντες ρύπανση της θάλασσας διώκονται (ποινικά, διοικητικά, και πειθαρχικά) σύμφωνα μέ τίς ισχύουσες διατάξεις της έθνικής μας νομοθεσίας (Ν. 743/77). Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα μέ τίς διατάξεις αυτές τό ύψος του προστίμου μπορεί νά φθάσει τά 50.000.000 δρχ. μέ παράλληλη ποινική και πειθαρχική δίωξη του ύπαίτιου.

β. Οί λοιπές παραβάσεις της ΔΣ (έλλειψη έξοπλισμού, πιστοποιητικών, λήξη ισχύος πιστοποιητικών κ.λπ.) διώκονται διοικητικά, δηλαδή έπιβάλλεται πρόστιμο από τίς άρμόδιες άρχές. Τό ύψος του προστίμου μπορεί νά φθάσει τίς 800.000 δρχ.

Μέ την εφαρμογή, ήδη σχεδόν πλήρως από τόν Οκτώβριο 1986, των ρυθμίσεων του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι άναμένονται ένθαρρυντικά άποτελέσματα στό περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης μέ πετρελαιοειδή. Όπως διαφαίνεται μάλιστα είναι έπιβεβαιωμένη ή διαπίστωση ότι τό κατά παράδοση καθεστώς, κάτω από τό όποιο έκινείται και λειτουργούσε τό πλοίο, έχει αλλάξει σημαντικά. Η άρχή, ότι τό έσωτερικό καθεστώς του πλοίου ήταν άποκλειστικά άντικείμενο των νόμων της χώρας σημαίας δέν είναι πιά άπαραβίαστη.

Βέβαια ύπάρχει μιά σειρά οικονομικών έπιπτώσεων που έμφανίστηκε στό ναυπηγικό τομέα και τη ναυλαγορά των Δ/Ε σέ συνδυασμό μέ την τεχνολογική εξέλιξη και άνάπτυξη της βιομηχανίας κατασκευής του είδικού έξοπλισμού που απαιτείται.

Ειδικά γιά τά υπάρχοντα (EXISTING) Δ/Ε ή προσαρμογή τους στίς άπαιτήσεις της Σύμβασης είναι ιδιαίτερα έπαχθής και DE FACTO άποθαρρυντική και έχει έπιταχύνει τη διάλυση αριθμού ύπαρχόντων Δ/Ε των οποίων ή οικονομική έπιβάρυνση γιά την έκτέλεση μετασκευών θα είναι μεγάλη μέ ταυτόχρονη μείωση της χωρητικότητάς τους, άναλογιζόμενος κανείς και τη σταθερή κρίση της ναυλαγοράς.

(Συνεχίζεται)

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΑΠΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΩΝ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ VHF

Στά πλαίσια της συστηματικής προσπάθειας που καταβάλλεται από το YEN για τη διευκόλυνση των ελληνικών πλοίων που διέρχονται από ελληνικά λιμάνια για εφοδιασμούς και αντικαταστάσεις πληρωμάτων ή για επείγουσες μορφής επισκευές καθώς και της επικοινωνίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με πλοία που βρίσκονται άγκυροβολημένα σε περιοχές όπου δεν είναι δυνατή η χρήση τηλεφώνου ή η άμεση εξυπηρέτηση από τον παράκτιο του ΟΤΕ, ζητήθηκε από τα συναρμόδια υπουργεία (Οικονομικών και Μεταφορών και Έπικοινωνιών) η απλοποίηση διαφόρων τελωνειακών διατυπώσεων και η ελεύθερη χρήση VHF με την καταβολή παγίου τέλους στον ΟΤΕ. (Τό δεύτερο αυτό θέμα, της ελεύθερης χρήσεως VHF από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και το ζήτημα της απώλειας σημαντικών εσόδων σε συναλλαγμα που είχε μέχρι τώρα ο ΟΤΕ από τη μη ρύθμιση του ζητήματος τέθηκε από εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» σε ανώτατο κυβερνητικό αξιωματούχο, ο οποίος επίσης ενημερώθηκε ταυτόχρονα και για τις τεράστιες δυνατότητες προβολής των ελληνικών προϊόντων και του ελληνικού τουρισμού από τα ελληνικά ποντοπόρα πλοία - αλλά περί αυτού υπάρχει σχετικό σχόλιο στις οικείες σελίδες).

Με άφορμή την επιβάρυνση που προκλήθηκε σε βάρος πλοίου που διήλθε από την Πύλο αλλά και την καθυστέρηση που σημειώθηκε στον απόπλου του επειδή οι τελωνειακές διατυπώσεις γίνονται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας (από την ανατολή μέχρι τη δύση του ήλιου) ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης έστειλε στις 22 Ιουλίου στην αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Οικονομικών το κατωτέρω έγγραφο (άμέσως εν συνεχεία δημοσιεύεται και το σχετικό έγγραφο της εταιρίας «LEANDROS»):

1. Έπανερχόμενοι στο παραπάνω σχετικό μας, σας διαβιβάζουμε συνημμένα σε φωτοτυπία, την από 14.5.87 επιστολή της εταιρίας «LEANDROS SHIPPING COMPANY S.A.», που αναφέρεται στην καθυστέρηση που υπέστη το πλοίο της «CAPTAIN JOHN D. PATERAS» στο

λιμάνι της Πύλου, εξαιτίας των απαιτούμενων τελωνειακών διαδικασιών.

2. Έπειδή στο λιμάνι της Πύλου προσεγγίζει μεγάλος αριθμός πλοίων (60 περίπου κατάπλοι - απόπλοι κατά μήνα), πολλά από τα οποία καταπλέουν μετά τη δύση του ήλιου, όποτε δεν είναι δυνατή η διενέργεια τελωνειακών εργασιών, με αποτέλεσμα τα πληρώματα, οι συγγενείς των πληρωμάτων αλλά και το ίδιο το πλοίο να υπόκεινται σε ταλαιπωρία αλλά και σε σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις, παρακαλούμε, όπως εξετάσετε την δυνατότητα εξεύρεσης κάποιων λύσεων προκειμένου να εξυπηρετούνται τα Έλληνικά πλοία στο λιμάνι της Πύλου καθόλο το 24ωρο, λαμβανομένων υπόψη και των λόγων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 και 6 του παραπάνω σχετικού μας.

Τό γράμμα της εταιρίας «LEANDROS»

Στό έγγραφο της εταιρίας «LEANDROS» που αναφέρεται στο έγγραφο του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος προς το Υπουργείο Οικονομικών υπογραμμίζονταν τα εξής:

«Έχομεν την τιμήν να σας γνωρίσωμεν τα κάτωθι:

Την 19ην Ιουνίου 1987 και περί ωραν 05.00 πρωινήν κατέπλευσεν εις τόν λιμένα της Πύλου τό πλοίον δι άλλαγήν πληρώματος, παραλαβήν τροφίμων και υλικών.

Από την προηγούμενη ημέρα, προς αποφυγήν καθυστερήσεως, είχαμε κανονίση όπως οι εργάται αρχίσουν εργασίαν τό πρωί στις 6 ή ώρα εργαζόμενοι υπερωριακώς.

Οι εργάτες πράγματι ήλθαν στις 6 ή ώρα τό πρωί στό λιμάνι γιά νά φορτώσουν τίς φορτηγίδες, αλλά δυστυχώς δέν υπήρχε Τελωνειακό Όργανο πού νά μάς επιτρέψη τήν φόρτωσιν, ή όποία τελικώς ήρχισεν εις τās 07.15 όταν ήλθε τό Τελωνειακόν Όργανο, μέ αποτέλεσμα άφ' ενός οι Πλοιοκτῆται νά υποχρεωθύν νά πληρώσουν υπερωρίες εις τούς εργάτες δι' εργασίαν πού δέν ήγινε, άφ' έτέρου νά καθυστερήση τό πλοίον τήν αναχώρησίν του.

Από έρώτησή μας προς τόν τοπικό Πράκτορά μας κ. Ζερβάκη Γεώργιον γιάτί δέν υπάρχει Τελωνειακό Όργανο, έπληροφωρήθημεν ότι σύμφωνα μέ Έγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών προς τίς Τελωνειακές Αρχές, όργανο

διατίθεται μεταξύ ανατολής και δύσεως και όλες οι κινήσεις γίνονται στό διάστημα της ημέρας.

Έπειδή τό Υπουργείο σας έχει ανάλαβει μία προσπάθεια προσεγγίσεως των πλοίων εις Έλληνικούς λιμένας προς άνεφοδιασμόν προς όφελος της Έλληνικής Οικονομίας, θά ήθέλαμε νά μάς γνωρίσετε εάν αύτή ή διαταγή εύρίσκεται εν ισχύϊ, διότι στό μέλλον θά σκεφτούμε πάρα πολύ εάν πρέπει ή όχι νά προγραμματίσουμε προσέγγισιν άλλων πλοίων μας εις Έλληνικούς λιμένας, διότι μπορείτε νά φανταστήτε τήν οικονομικήν επιβάρυνσιν πού δύναται νά έχει ένα πλοίον τό όποιον ενώ είναι προγραμματισμένο νά καταπλεύσει ένωρίς τό απόγευμα καθυστερήσει διά λόγους ανωτέρας βίας τήν άφιξίν του και καταπλεύσει περί τήν 20.000 ώρα όποτε είναι υποχρεωμένο νά περιμένει μέχρι τήν επομένη ανατολή του ήλιου ή όποία τόν χειμώνα μπορεί νά είναι και ή 8η πρωινή.

Μέ τήν εύκαιρία αύτή θά θέλαμε νά εκφράσουμε τήν άκραν ίκανοποίησίν μας προς τήν Λιμενικήν Αρχή Πύλου ή όποία επιδεικνύει άμέριστον ενδιαφέρον και προσφέρεται διά τήν εξυπηρέτησιν του πλοίου άνεξαρτήτως ώρας άφίξεώς του.

Παρακαλούμεν όπως επανέλθετε προς τό Υπουργείον Οικονομικών έπόμενοι προγενεστέρας Έγκυκλίου σας και μάς γνωρίσητε απόψεις σας.

ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Πρέπει νά σημειωθεί ότι τό θέμα της απλοποίησης των τελωνειακών διατυπώσεων που αναφέρονται στα διερχόμενα και επισκευαζόμενα πλοία είχε τεθεί και από τόν Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή, ό όποιος τόν περασμένο Μάρτιο είχε στείλει στην ίδια Διεύθυνση του υπουργείου Οικονομικών τό κατωτέρω έγγραφο:

1. Πρόσφατα ναυτιλιακή εταιρία μάς ανέφερε τά ακόλουθα περιστατικά σε συναλλαγή πού είχε μέ Τελωνειακή Υπηρεσία, όχι υπό τόπο διαμαρτυρίας, αλλά ως αντιμετώπιση πού έρχεται σε αντίθεση μέ τήν προσπάθεια πού έχει αναληφθεί από τό YEN και έχει σχέση μέ τήν άπρόσκοπτη εξυπηρέτηση του Έλληνικού έμπορικού πλοίου, ώστε νά κα-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ταστεί αυτό ανταγωνιστικό προς το συμφέρον της Έθνικής Οικονομίας.

Συγκεκριμένα:

α. Ζητήθηκε στο πλοίο να βγάλει ένα εξάρτημα το βράδυ, γιατί τότε τελείωσε ή εξάρτησή του συνεπεία ζημίας που υπέστη, για να το επισκευάσει κατά τη διάρκεια της νύχτας και να το επαναφέρει την επομένη το πρωί για να φύγει το πλοίο. Το Τελωνείο αρνήθηκε, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει το πλοίο για μία ημέρα.

β. Περιορίζεται από την ισχύουσα νομοθεσία η άποεβίβαση των τροφωφόδων μεταξύ ανατολής και δύσεως του ήλιου.

2. Πέραν του συγκεκριμένου παραδείγματος, κρίνουμε σκόπιμο να επισημάνουμε ότι οι επαφές που είχε το Υ.Ε.Ν. κατά το τελευταίο δίμηνο με πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, διεισπύστη ότι κατά τα τελευταία χρόνια πολλά πλοία έπαυσαν να προσεγγίζουν για επισκευές τους σε Έλληνικά λιμάνια ακριβώς λόγω αυτών των τελωνειακών διατυπώσεων και δυσχερειών και τις εργασίες αυτές τις πραγματοποιούν σε επισκευαστικές βάσεις της Πορτογαλίας, Ισπανίας και Μάλτας.

Είναι δε γνωστό ότι πολλές από τις επισκευές αυτές είναι της τάξεως εκατοντάδων χιλιάδων δολларίων που χάνονται για τη Χώρα μας.

3. Για το αντικείμενο του θέματος, που στο παρελθόν έθιξε και η Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, η άποψη της Διεύθυνσης Τελωνείων Αττικής που εκφράστηκε με το β) σχετικό έγγραφό της, που μας κοινοποιήθηκε, είναι ότι, παραπέρα απλοποίηση της διαδικασίας που καθορίζεται από την παράγρ. 2 του άρθρου 91 της Τ. 3300/7 /25.7.84 Α.Υ.Ο., δεν είναι δυνατή, εφόσον δεν διασφαλίζονται τα συμφέροντα του Δημοσίου.

4. Τα πιο πάνω περιστατικά αναφέρονται όχι για να σχολιαστεί το έργο των Υπηρεσιών του Τελωνείου, που όπωσδήποτε αντιμετωπίζουν την κατάσταση στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας, αλλά προκειμένου να εξετασθούν από την Υπηρεσία σας και, εάν υπάρχει δυνατότητα, να παρασχεθούν πρόσθετες διευκολύνσεις σε έκτακτες

περιπτώσεις, προς εξυπηρέτηση του Έλληνικού πλοίου. Τέτοιου είδους περιστατικά, θα μπορούσαμε να πούμε, ότι ανακύπτουν όχι μόνο στην περιοχή Πειραιώς αλλά και στα ενδιάμεσα Έλληνικά λιμάνια που έχουν καθιερωθεί ως λιμάνια άνεφοδιασμού πλοίων.

5. Το Υ.Ε.Ν. γενικότερα καταβάλλει, όπως γνωρίζετε, μεγάλες προσπάθειες για την εξυπηρέτηση του Έλληνικού πλοίου και την επαναφορά της Έλληνικής σημαίας στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία. Πιστεύουμε ότι έτσι συμβάλλουμε στην αύξηση της εθνικής παραγωγής και πρό παντός στην αύξηση εισαγωγής συναλλάγματος, πράγμα τόσο απαραίτητο για την οικονομία της Χώρας μας.

6. Αφού λάβετε υπόψη σας τα παραπάνω, παρακαλούμε για την καταβολή κάθε προσπάθειας για την αντιμετώπιση του προβλήματος και την ευνοϊκή λύση του όχι μόνο για τα ναυτιλιακά συμφέροντα της Χώρας μας, αλλά και για το γενικότερο όφελος της εθνικής μας οικονομίας διά της εισροής συναλλάγματος. Άλλωστε η στενότερη σύνδεση της Ναυτιλίας με την Έθνική οικονομία είναι ένας από τους στόχους του Πενταετούς Προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης της χώρας.

7. Διευκρινίζεται τέλος ότι εάν θα θέλατε το όλο θέμα να εξετασθεί από κοινή Ομάδα των δύο Υπουργείων, το ΥΕΝ ευχαρίστως θα συμμετείχε.

ΤΑ VHF

Τέλος για το θέμα της χρησιμοποίησης VHF από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος σε σχετικό έγγραφό του προς τη Διεύθυνση Ταχυδρομείων — Έπικοινωνιών του Υπουργείου Μεταφορών και Έπικοινωνιών υπογραμμίζει τα εξής:

1. Έπανερχόμενοι στο θέμα της επικοινωνίας πλοίων - ναυτιλιακών γραφείων στα VHF, σημειώνουμε ότι μέχρι σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί η λύση που είχε συμφωνηθεί στη σύσκεψη της 18.11.83. Βέβαια, εκτιμούμε τις σχετικές δυσκολίες και γνωρίζουμε την προοπτική του ΟΤΕ να λειτουργήσει το άργότε-

ρο μέχρι τις αρχές του 1988 ο νέος σταθμός υπερβραχέων στο Αιγάλεω για να εξυπηρετήσει τις επείγουσες ανάγκες του Άργοςαρωνικού και ειδικότερα των εφοπλιστικών γραφείων του Πειραιά.

2. Όπως και στο παρελθόν σάς είχε γίνει γνωστό, η άμεση και ανελλιπή επικοινωνία των εκτός λιμένος ή όρμου πλοίων με τις υπηρεσίες - επιχειρήσεις υποστήριξης τους στην ξηρά (ναυτιλιακά γραφεία, ναυπηγεία, εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων κλπ.) είναι απόλυτα αναγκαία, τόσο για τη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών ξηράς, όσο και για την έγκαιρη διακίνηση εφοδίων, ανταλλακτικών, πληρώματος κλπ.

3. Εκτιμάται ότι ο νέος σταθμός θ' αποτελέσει απλώς ένα ακόμη δίαυλο που θα καλύψει τις αυξημένες ανάγκες των πλοίων που διακινούνται στην περιοχή του Άργοςαρωνικού και δεν θα λύσει ουσιαστικά το πρόβλημα της άμεσης και κατά προτεραιότητα επικοινωνίας των άγκυροβολημένων πλοίων με τις επιχειρήσεις υποστήριξης τους. Πέραν τούτου, παρόμοιες ανάγκες άμεσης επικοινωνίας ξηράς - πλοίου υπάρχουν σ' όλη τη χώρα, με αποτέλεσμα η λύση που δόθηκε να μην είναι πρακτικά εφαρμόσιμη.

4. Κατά την άποψή μας, υπάρχει ανάγκη επανεξέτασης του όλου θέματος το ταχύτερο δυνατόν, υπό το πρίσμα των δυσκολιών, εξελίξεων και των σημερινών συνθηκών. Με γνώμονα τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας, προτείνουμε και πάλι σάν μοναδική βιώσιμη λύση, τη νομιμοποίηση της χρήσης συσκευών VHF ξηράς σε διαύλους SIMPLEX της κινητής ναυτικής υπηρεσίας για την απευθείας υπηρεσιακή ανταπόκριση μεταξύ πλοίων και επιχειρήσεων υποστήριξης στην ξηρά, με καταβολή πάγιου τέλους στον ΟΤΕ, σάν αντιστάθμισμα για την απώλεια κίνησης του ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ.

5. Επίσης, προτείνουμε, οι λεπτομέρειες και η μεθόδευση υλοποίησης της πρότασης νέ εξετασθούν σε σύσκεψη αρμοδίων Διευθυντών ΥΠΜΕΝ - ΥΕΝ που θα οριστεί με δική σας πρωτοβουλία.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 536
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
CAPT. G.I. LOGOTHETIS 3116632

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

PIRAEUS OFFICE:

Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

Τά βυθισθέντα άλιευτικά στόν πόλεμο

Ο κ. Κώστας Κρητικός, από τούς πρωτεργάτες τής έλληνικής άλιείας καί γνωστότατος από τή σημαντική συμβολή του στην έρευνα τών άλιευτικών μας θεμάτων, συμπληρώνοντας τήν έργασία του Άρχηγού του Λιμενικού Σώματος άντιναυάρχου Χρήστου Ντούνη γιά τά πετρελαιοκίνητα πού βυθίσθηκαν στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου από πολεμική ενέργεια (δημοσιεύθηκε σέ τρείς συνέ-

χειες στά τεύχη τών «Ναυτικών Χρονικών» τής 15.3.87, 1.4. καί 15.4.87), κατέγραψε έπειτα από σχετική έρευνα καί τά άλιευτικά πού βυθίσθηκαν στην ίδια χρονική περίοδο από τήν ίδια αίτία, δηλαδή από πολεμική ενέργεια. Καί είχε τήν καλωσύνη νά στείλει στά «Ναυτικά Χρονικά» τόν πίνακα μέ τά όνόματα τών άλιευτικών αυτών ό όποιος δημοσιεύεται κατωτέρω:

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	Πειραιώς	Αφοί Διακάκη Γ. Δασκαλάκης		Μάιος 1941	Άεροπ. Βομβαρδ.	Λιμάνι Χανίων
ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑΣ	Ήρακλείου	Ανεμογιάννης Γ. Παλτεζανάκης	1941			
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	Πειραιώς	Γ. Ξανθουδάκης Περαθωράκης		1943	Νάρκη	Νήσος Σάν Τζώρτζη
ΑΓΙΑ ΘΗΡΕΣΙΑ	Πειραιώς	Μ. Μαρκόπουλος Αφοί Άρκίνου	Κ. Κρητικός	1942	Νάρκη	Καρτερός Ήρακλείου
ΓΛΑΡΟΣ	Χανίων	Ι. Βυζιριάνης Σ. Παπαδάκης		Μάιος 1941	Άεροπ. Βομβαρδ.	Ρέθυμνο
ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	Πειραιώς	Δ. Κοτσιφάκης Ε. Πετράκης		1943	Άεροπ. Βομβαρδ.	
ΚΙΣΣΑΜΟΣ	Πειραιώς	Δ. Κοτσιφάκης Ν. Άναστασάκης Ι. Πατερομιχελάκης Α. Άναστασάκης		1944	Επιτακτό άπό Γερμανούς Περ/λικό	Κάβο Καμίλα Πελ/σου
ΚΑΤΙΝΑ	Χανίων	Π. Χαραμής Κ. Καρατζής		1941		Ήράκλειο πρός Σάμο
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Χανίων	Ν. Κρητικός		Μάιος 1941 Στούκας	Γερμανικό Σφακίων Κρήτης	Λουτρό
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Πειραιώς	Ι. Κρητικός Α. Πατερομιχελάκης		Μάιος 1941	Άεροπ. Βομβαρδ.	Χανίων
ΣΙΦΟΥΝΑΣ	Πειραιώς	Δ. Τσιλεδάκης Σ. Παπαδάκης		Μάιος 1941	Άεροπ. Βομβαρδ.	Ρεθύμνου
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Πειραιώς	Κ. Ξανθουδάκης Ι. Περαθωράκης				

Όλα τά άνωτέρω ήταν μηχανότρατες 18 έως 22 μέτρα μάκρος καί 20-60 κόρων μέ μηχανές 50 έως 110 ΒΗΡ

ΑΓΓΕΛΙΝΑ	Ήρακλείου	Ν. Κρητικός	Κ. Κρητικός	Μάιος 1941		Λουτρό Σφακίων Κρήτης άπό Γερμανικά Στούκας
ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ		Αφοί Κοπάκα		1943		Μετάξι Κά- σου & Καρ- πάθου άπό Άγγλικό ύ- ποβρύχιο

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΡΙΜΕΛΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πρόεδρος: Μαρία Μπάζμπα
Εισηγητής: Μαρία Κόκοτα
Δικηγόροι: Κ. Ματθαίος, Β. Σωϊλές

Πρόστιμο προβλεπόμενο από το άρθρο 8 του ν. 1376/1983 περί παλιννοστήσεως πληρωμάτων, σε περίπτωση μη απόλυσεως των μελών του πληρώματος που συμπλήρωσαν ύπηρεσία 9,5 μηνών.

Αρμόδιος προς έπιβολή του προστίμου είναι ο Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας δεδομένου ότι ο Ν. 1376/1983 ρύθμιζε θέματα καθ' ύλην αρμοδιότητα του ΥΕΝ.

Έλλειψη σχετικής αρμοδιότητας του Δ.Σ. του ΝΑΤ προς έπιβολή προστίμου αν και το ίδιο αποτελεί έσοδο του ΕΛΕΝ.

Άκυρωση ή απόφαση του Δ.Σ. του ΝΑΤ περί έπιβολής προστίμου κατά Ν. 1376/1983.

Με την κρινόμενη προσφυγή επιδιώκεται η ακύρωση, άλλως η μεταρρύθμιση της από 9-7-1984 απόφασης του

Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ, με την οποία έπιβλήθηκε σε βάρος των προσφευγουσών εταιρειών, πλοιοκτήτριας και διαχειρίστριας αντίστοιχα του πλοίου ISLAND MARINER N.E. 5123, πρόστιμο 1.900.501 δρχ., γιατί δεν απέλυσαν τα μέλη του πληρώματος του πλοίου αυτού που είχαν συμπληρώσει ύπηρεσία 9,5 μηνών, κατά τις διατάξεις του Ν. 1376/1983. Η προσφυγή αυτή αρμοδίως εισάγεται στο Δικαστήριο για συζήτηση και έχει άσκηθεί νόμιμα και εμπρόθεσμα. Πρέπει επομένως να γίνει τυπικά δεκτή και να εξεταστεί στην ουσία.

Στο άρθρο 7 παρ. 1 του Ν. 1376 της 15/128-7-1983 «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις» (ΦΕΚ 96 Α') όρίζεται ότι όλες οι άοριστου χρόνου συμβάσεις ναυτολόγησης έλλήνων ναυτικών (πλοιάρχου και πληρώματος) που ισχύουν και έχουν καταχωρηθεί στα ναυτολόγια έλληνικών ποντοπόρων φορτηγών πλοίων άνω των 3.000 κόρων όλικής χωρητικότητας (κοχ) καθώς και οι συμβάσεις όρισμένου χρόνου άνω των

έπτάμισι μηνών, μετατρέπονται από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού σε συμβάσεις όρισμένου χρόνου. Η διάρκεια ισχύος τους, που υπολογίζεται από την ήμερομηνία ναυτολόγησης, είναι έπτάμισι μηνών αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι της Μεσογείου, του Ευξείνου Πόντου, της Έρυθράς Θάλασσας και της Εύρώπης και έννιάμισι μηνών αν βρίσκεται εκτός των πιδ πάνω περιοχών. Οι συμβάσεις του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος, που συμπλήρωσαν ή συμπληρώνουν μέσα σε 20 μέρες από την ισχύ του νόμου την πιδ πάνω ύπηρεσία, μπορούν να παραταθούν τό πολύ για δύο άκόμη μήνες. Ο ναυτικός έχει δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης με την συμπλήρωση έξι μηνών αν ύπηρετεί σε δεξαμενόπλοιο και έπτά μηνών σε φορτηγό ξηρού φορτίου, χωρίς να χάνει τό δικαίωμα παλιννόστησης με έξοδο του πλοίου. Στην παρ. 4 του ίδιου άρθρου όρίζεται ότι οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις ειδικοτήτων για τις όποιες χορηγείται βεβαίωση του Γ.Ε.Ν.Ε., από την όποια προκύπτει ότι δεν προσφέρονται για ναυτολόγηση στο πλοίο άνεργοι Έλληνες ναυτικοί με όρους των Συλλογικών Συμβάσεων.

Η πιδ πάνω βεβαίωση του Γ.Ε.Ν.Ε. ισχύει για τρεις μήνες και για τό συγκεκριμένο πλοίο για τό όποιο χορηγήθηκε. Στην περίπτ. γ της παρ. 1 του άρθρου 8 του ίδιου νόμου όρίζεται ότι, παράβαση των διατάξεων των παρ. 1 και 2 του άρθρου 7 του νόμου αυτού, έχει ως συνέπειες για τόν πλοιοκτήτη ότι επιβάλλεται πρόστιμο ίσο προς τούς μι-



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T T 917 Athens

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

σθούς των ναυτικών που χρησιμοποιήθηκαν παράνομα, όπως καθορίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις. Στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι, οι παραπάνω κυρώσεις δεν επιβάλλονται αν από βεβαίωση του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι δεν προσφέρονται "Ελληνες ναυτικοί με τους όρους της συλλογικής σύμβασης για την αντικατάσταση αυτών που συμπλήρωσαν το νόμιμο όριο.

Από τις παραπάνω διατάξεις προκύπτει ότι οι συμβάσεις ναυτολόγησης των "Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνικά ποντοπόρα πλοία όλικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων είναι επτάμηνη μηνών, αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς Θάλασσας και της Εύρωπης και εννιάμηνη μηνών αν βρίσκεται εκτός των πιά πάνω περιοχών. Εάν ο πλοιοκτήτης δεν αντικαταστήσει το πλήρωμα που συμπλήρωσε τις παραπάνω χρονικές προϋποθέσεις επιβάλλεται σε βάρος του πρόστιμο ίσο προς τους μισθούς των ναυτικών που χρησιμοποιήθηκαν παράνομα.

Στην περίπτωση αυτή, εφόσον δεν υπάρχει ρητή αντίθετη διάταξη στο νόμο, με τον οποίο καθορίζονται θέματα της καθ' ύλης αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αρμόδιος για την επιβολή του προστίμου είναι ο προϊστάμενος του Υπουργείου Υπουργός.

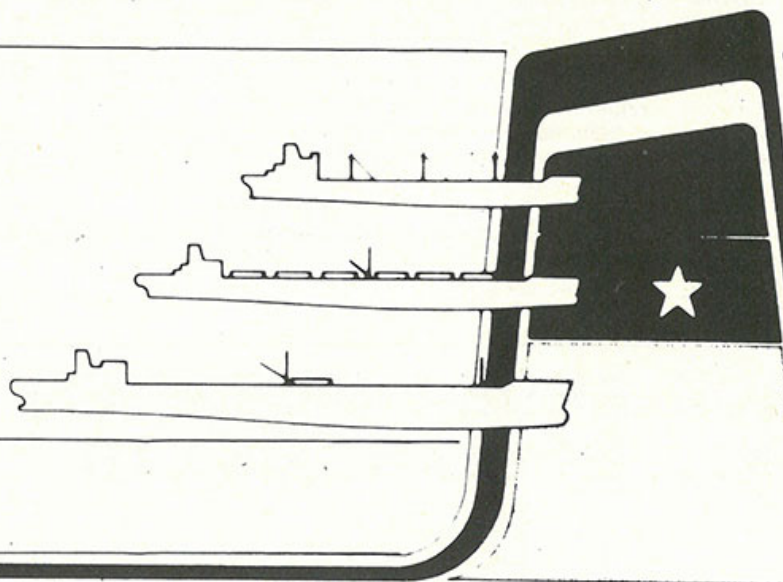
Στην προκείμενη υπόθεση από τα στοιχεία του φακέλου προέκυψαν τα εξής: Ο προξενικός Λιμενάρχης Σιγκαπούρης με την από 8-2-1984 έκθεση ενορκους προανακρίσεως γνώρισε προς το NAT ότι ο πλοίαρχος του φορτηγού πλοίου «ISLAND MARINER» Ν.Π. 5123 αδικαιολόγητα δεν απέλυσε τα μέλη του πληρώματος του πλοίου αυτού, που είχαν συμπληρώσει υπηρεσία 9,5 μηνών. Στη συνέχεια το NAT έστειλε στην προσφεύγουσα «ΧΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε.», που εκπροσωπούσε στην Ελλάδα την πλοιοκτήτρια του παραπάνω πλοίου «MAINBRAGE SHIPPING CO» το 34760/16-4-1984 έγγραφο της Διευθύνσεως εισφορών και πόρων, με το οποίο επέβαλε σε βάρος των εταιρειών αυτών πρόστιμο 1.999.177 δραχμών, επειδή δεν απέλυσαν τα μέλη του πληρώματος που είχαν συμπληρώσει υπηρεσία 9,5 μηνών στο παραπάνω πλοίο. Οι προσφεύγουσες με την από 23-5-1984 επιστολή τους προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ζητούσαν την άρση του προστίμου. Μετά από αυτά το Δ.Σ. του NAT με την από 9-7-84 απόφασή του επέβαλε σε βάρος των προσφευγουσών εταιρειών πρόστιμο 1.900.501 δρχ. Οι προσφεύγουσες με την κρινόμενη προσφυγή τους ισχυρίζονται ότι αναρμόδια επιβλήθηκε σε βάρος τους το παραπάνω πρόστιμο από το Δ.Σ. του NAT.

Τό καθού NAT ισχυρίζεται ότι σύμφωνα με την 90655/9-11-1983 εγκύκλιο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία εκδόθηκε για την εφαρμογή του Ν. 1376/1983, τα πρόστιμα που επιβάλλονται για τις παραβάσεις του νόμου αυτού αποτελούν έσοδο του προβλεπόμενου από το άρθρο 5 του νόμου Ειδικού Λογαριασμού Εφεδρείας Ναυτικών (ΕΛΕΝ), ο οποίος λειτουργεί στο NAT και επομένως το Δ.Σ. του NAT είναι αρμόδιο να επιβάλει το παραπάνω πρόστιμο.

Με τα δεδομένα αυτά και ενόψει των παραπάνω διατάξεων του Ν. 1376/1983, οι οποίες δεν ορίζουν το αρμόδιο για την επιβολή του προστίμου όργανο, το Δικαστήριο κρίνει ότι αρμόδιος για την επιβολή του παραπάνω προστίμου ήταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον ο νόμος αυτός ρύθμιζε θέματα της καθ' ύλη αρμοδιότητας του Υπουργείου του και όχι το Δ.Σ. του αντίδικου NAT, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι το πρόστιμο αυτό θα εισέλθει τελικά στο NAT ως έσοδο αυτού.

Κατ' ακολουθία των πιά πάνω πρέπει να γίνει δεκτή η κρινόμενη προσφυγή, να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη απόφαση και να καταδικαστεί το αντίδικο NAT στη δικαστική δαπάνη των προσφευγουσών, η οποία ανέρχεται σε 8.000 δρχ. (άρθρο 82 παρ. 1 του Π.Δ. 341/1978).

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Σε κρίσιμη φάση με βάσιμες ελπίδες για ειρήνη

Στην κρίσιμότερη φάση της επτάχρονης ιστορίας της πέρασε πλέον η διένεξη μεταξύ Περσίας και Ιράκ, μετά την όμοφωνη απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ να υιοθετηθεί το πλέον σημαντικό μέχρι σήμερα ψήφισμα για τον τερματισμό του πολέμου, ενώ παράλληλα δύο πετρελαιοφόρα του Κουβέιτ, φέροντας την Αμερικανική σημαία διέπλευσαν τον Κόλπο με τη συνοδεία αμερικανικών πολεμικών πλοίων.

Ο Αραβικός κόσμος στη πλειονότητά του, δέχθηκε θετικά το ψήφισμα, υποστηρίζοντας ότι πρόκειται για ένα πολύ μεγάλο βήμα για την ειρήνευση στην περιοχή, τονίζοντας ότι το σπουδαιότερο σημείο είναι η εφαρμογή και διατήρηση της κατάπαυσης του πυρός, ενώ θετική είναι και η στάση του Ιράκ που έθεσε ήδη πέντε όρους για τον τερματισμό της μακρόχρονης συρράξεως.

Η Περσία συνεχίζει να αντιδρά, οργανώνοντας διαδηλώσεις στη χώρα της και στο εξωτερικό, αλλά φαίνεται μάλλον αδύναμη να αντιμετωπίσει τη παρουσία των στρατιωτικών δυνάμεων των ΗΠΑ και της Γαλλίας,

καθώς και την υποστήριξη της Βρετανίας και της Σοβιετικής Ένωσης, η οποία βοηθά αποτελεσματικά τους Αμερικανούς στην αντιμετώπιση των ναρκών που έχουν τοποθετηθεί στην περιοχή. Έτσι πιστεύεται ότι, παρά τις απειλές που εξαπέλυσε πρό ημερών το Ιράν ότι θα επιτεθεί σε πετρελαιοφόρα ή πετρελαϊκές εγκαταστάσεις των «συμμάχων» του Ιράκ, το πρώτο βήμα για ειρήνευση έχει επιτευχθεί μέσω του πλέον κατάλληλου φορέα, όπως είναι το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ και εξαρτάται από αυτό να υποχρεώσει τις δύο χώρες να σταματήσουν τις έχθροπραξίες, επιβάλλοντας σε περίπτωση ανάγκης τη κατάπαυση των έχθροπραξιών με τη χρήση ισχύος.

Την στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές αναχωρούσε η δεύτερη υποπομπή με τα δύο εμπορικά πετρελαιοφόρα του Κουβέιτ και τα τρία αμερικανικά πολεμικά που τα συνοδεύουν, και ο ναυτιλιακός κόλπος περιμένει με έκδηλο ενδιαφέρον την έκβαση του ταξιδιού τους που θα σημάνει πολλά για το μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας.

έρευνητών να ανέλκυσαν πολύτιμα αντικείμενα από το βυθισμένο πλοίο.

Ήδη, δύτες που καταδύθηκαν με ένα υπερσύγχρονο μικροσκοπικό υποβρύχιο, στις 26 Ιουλίου έφεραν στο φως 15 πιότα και μπουκάλια από το ναυάγιο, που βρίσκονται σε βάθος δύο μιλίων. Οι έρευνες για τους «θησαυρούς του Τιτανικού» διακόπηκαν όμως την επομένη εξαιτίας των καιρικών συνθηκών.

«Πειρατές και τυμβωρύχους» αποκάλυψε μία 82χρονη γυναίκα, που επέζησε τούς νταυγίου (7 χρόνων τότε), τούς «κυνηγούς του θησαυρού». Ο πατέρας της είχε πνιγεί εκείνη τη φοβερή νύκτα της 14 Απριλίου 1912, άφου προηγουμένως την είχε βάσει σε μία σωσίβια λέμβο.

Με ίδια αισθήματα αντιμετωπίζουν αυτή την αποστολή και πολλοί Αμερικανοί αξιωματούχοι, που επιδιώκουν να κηρύξουν τη θέση του Τιτανικού ένα προστατευόμενο διεθνές μνημείο.

Τό δνείρο των θησαυροκυνηγών είναι να εντοπίσουν ένα χρηματοκιβώτιο, που σύμφωνα με πληροφορίες, βρισκόταν στο υπερκεάνειο και που φημολογείται ότι περιείχε μεγάλη ποσότητα διαμαντιών και κοσμημάτων. Η ομάδα των δυτών έχει δηλώσει πως τα εύρηματά δεν θα πουληθούν σε ιδιώτες, αλλά θα δοθούν σε μουσεία και ιδρύματα για έκθεση.

ΔΑΝΙΑ

Προνομιούχο νηολόγιο

Ο Υπουργός Βιομηχανίας εξήγγειλε το νομοσχέδιο περί δημιουργίας ενός Δανικού διεθνούς νηολογίου, αναλόγου με το διεθνές νηολόγιο της Νορβηγίας. Το νέο νηολόγιο θα είναι αρκετά φιλελεύθερο ώστε να συγκρατήσει τα Δανικά πλοία στην εθνική σημαία. Ειδικότερα θα απλοποιήσει τους κανονισμούς που αφορούν το πλήρωμα, θα μειώσει τα τέλη εγγραφής και θα ελαφρύνει τις οικονομικές επιβαρύνσεις τόσο των εφοπλιστών όσο και των ναυτικών. Αυτό είναι ο μόνος τρόπος για να μην εξαφανισθεί οριστικώς η Δανική ναυτιλία η οποία προσφέρει ακαθάριστο εισόδημα εκ ναύλων πλέον των 20 δισεκ. κορωνών ετησίως.

Σοβαρές αντιδράσεις για την ψήφιση τέτοιου νομοσχεδίου εξέδηλωσαν τα ναυτεργατικά συνδικάτα της χώρας με τον ισχυρισμό ότι η δημιουργία του διεθνούς νηολογίου θα συμβάλει ώστε να εκδιωχθούν από τις θέσεις τους όλοι οι Δανοί ναυτικοί, αντικαθιστώμενοι από Φιλιππινέζους και άλλους ξένους ναυτικούς. Και ότι στα Δανικά πλοία θα επικρατήσει η διάκριση, ο ρατσισμός και η υποδούλωση.

Τό νέο αεροδρόμιο της Κοπεγχάγης

Η πολιτική Αεροπορία της Δανίας σε συ-

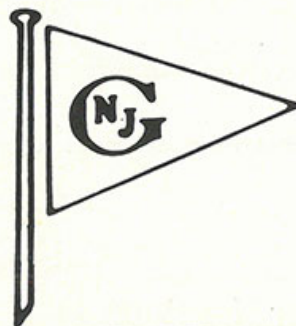
ΓΑΛΛΙΑ

Όχι στους «τυμβωρύχους» του Τιτανικού

Όργη και αγανάκτηση έχει προκαλέσει στους επιζώντες και στους συγγενείς των 1.513 θυμάτων του ναυαγίου του «Τιτανικού» οι προσπάθειες μιάς γαλλικής ομάδας

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

νεργασία με τη SAS κατάφεραν να μεταμορφώσουν το αεροδρόμιο της Κοπεγχάγης σε ένα από τα πιο έλκυστικά, πιο λειτουργικά και πιο φτηνά αεροδρόμια του κόσμου. Με τη νέα αίθουσα transit που θα εγκαινιαστεί τον Οκτώβριο, το Αεροδρόμιο της Κοπεγχάγης φιλοδοξεί να γίνει μία από τις σημαντικότερες πύλες διεθνών πτήσεων στην Ευρώπη.

Το κυριώτερο μέλημα στην διαμόρφωση των νέων χώρων ήταν η όσο το δυνατόν πιο ευχάριστη άναμνη μεταξύ πτήσεων. Επίσης η SAS προσφέρει το Scanorama Lounge για τους επιβάτες της SAS First Business Class και EuroClass. Μία αίθουσα πολύ φωτεινή, ειδικά διακοσμημένη, με δικό της μπάρ, έφημερίδες και περιοδικά απ' όλο τον κόσμο, ειδικό χώρο για τους καπνιστές, γραφείο, προσωπικό άψογα εκπαιδευμένο, τηλέφωνα, telex, telefax και αίθουσες συσκέψεων.

Πολύ σημαντικό για τους επιχειρηματίες και τους ναυτικούς είναι ο προγραμματισμός των πτήσεων της SAS για γρήγορες μετεπιβιβάσεις από τη Βόρειο Αμερική προς την Ασία, Μέση Ανατολή, Εύρωπη και Σκανδιναβία. Ηλεκτρονικός υπολογιστής αποφασιάζει σε ποιές θύρες θα σταθμεύει το αεροπλάνο ώστε οι επιβάτες που έχουν ανταποκρίσεις να είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στην επόμενη πτήση τους.



Το δεξαμενόπλοιο «Γουόρλντ Κίνσιπ» έτοιμο να αποπλεύσει από την δεξαμενή των ναυπηγείων Kerpel της Σιγκαπούρης, μετά την ολοκλήρωση εργασιών αλλαγής περί των 140 τόννων ελασμάτων λόγω προσαράξεως.

Το εικονιζόμενο είναι το τέταρτο πλοίο του Όμιλου Νιάρχου που επισκευάστηκε στα ναυπηγεία της Kerpel κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, τα οποία φαίνεται ότι προσφέρουν πολύ ανταγωνιστικό, τιμές για επισκευές πλοίων, ακόμη και εάν αυτά δεν βρίσκονται κοντά στη Σιγκαπούρη.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η Hapag Lloyd

Η τεράστια τουριστική οργάνωση Touristik Union International αγόρασε το 10% των μετοχών της ναυτιλιακής εταιρείας Hapag Lloyd. Με την αγορά αυτή τερματίστηκε η πώληση μετοχών της εταιρείας από τις δύο τράπεζες (Ντόιτσε Μπάνκ και Τράπεζα Δρέσδης) που κατείχαν το 80% των μετοχών της Hapag, από τότε που διέθεσαν 500 εκατ. μάρκα για τη διάσωση της από την πτώχευση πρό όλγων ετών. Στη συνέχεια η Hapag γνώρισε σημαντική ανασυγκρότηση ξεχωρίζοντας τους έλλειμματικούς τομείς που είχε αποκτήσει σε έποχή μεγάλων διαφοροποιήσεων. "Ηδη το 1984 και 1985 πραγ-

ματοποίησε κέρδη χάρη στις τακτικές γραμμές της και το 1986 είχε επίσης — έστω και περιορισμένα — κέρδη με τα οποία απεφάσισε να πληρώσει μέρος 5 μάρκων κατά μετοχή, για πρώτη φορά μετά το 1978.

Υστερα από τις μετοχικές ανακατατάξεις που άρχισαν τον περασμένο Νοέμβριο και συνεχίστηκαν και φέτος, η σύνθεση των μετόχων της Hapag Lloyd έχει ως εξής:

Ανά 12,5% κατέχουν η γερμανική βιομηχανία Veba και η βελγική Gevaert. Ανά 10% κατέχουν η Lufthansa, η αλυσίδα Kaufhof, η Touristic και το ασφαλιστικό συγκρότημα Veritas. Ανά 12,5% απομένει στις δυο προαναφερθείσες γερμανικές τράπεζες και το υπόλοιπο 10% ανήκει σε διάφορους μικρομετόχους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Νέος πρόεδρος των Ιαπώνων εφοπλιστών

Ο πρόεδρος της Mitsui - OSK - Lines κ. Kiishiro Aiura εξελέγη πρόεδρος της Ένώσεως των Ιαπώνων Εφοπλιστών κατά τη γενική συνέλευση της Ένώσεως που έγινε στις 17 Ιουνίου.

Ο νέος πρόεδρος είναι ηλικίας 63 ετών και μπήκε για πρώτη φορά στην υπηρεσία της Mitsui Steamship Co. (η οποία αργότερα συγχωνεύθηκε για να δημιουργηθεί η σημερινή Mitsui - OSK - Lines) το έτος 1949.

Εκτοτε επί 28 χρόνια ο κ. Aiura επέδειξε

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



ιδιαίτερη δραστηριότητα για την πρόοδο και ανάπτυξη της εταιρίας και για την προαγωγή του ναυτιλιακού τομέα τόσο στην 'Ιαπωνία όσο και στο εξωτερικό.

Έγινε Γενικός Διευθυντής της MOL το 1980, αντιπρόεδρος το 1981 και Πρόεδρος αυτής το 1984.

ΙΤΑΛΙΑ

Κέρδη για την Μερζάριο

Ο μεγαλύτερος Ιταλικός έφοπλιστικός οίκος Andrea Mezzario σημείωσε θεαματική αύξηση των κερδών του κατά 23% κατά τον προηγούμενο χρόνο, μετά την επιτυχή εκμετάλλευση που παρουσίασαν και οι τρεις κύριοι τομείς δραστηριότητας της εταιρίας στον τομέα των διακινήσεων κοντεϊνερς στη θάλασσα, ξηρά και αέρα.

Σήμερα η εταιρία Μερζάριο ελέγχει οκτώ κοντεϊνερόπλοια και κατά τη τελευταία διετία παρέλαβε δύο νεοαναπήγητα πλοία ρόλλ όν - ρόλλ όφ των 22.425 τον. γκρός και κατά το 1986 διακίνησε φορτία σε κοντέινερς της τάξεως των 2.έκατ. τόννων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Περιμένουν παραγγελίες

Υστερα από λεπτομερή μελέτη της παγ-

κόσμιας αγοράς των κρουαζιερών, τα έθνικοποιημένα ναυπηγεία British Shipbuilders Ltd. απέφασαν να κάνουν την είσοδό τους σ' αυτή την ανταγωνιστική αγορά, τόσο ως σχεδιαστές όσο και ως κατασκευαστές πλοίων ειδικού προορισμού. Το ναυπηγείο έλπιζε να πραγματοποιήσει τα σχέδιά του επί τη βάσει της πολύτιμης πείρας που απέκτησε από τη μόλις αποπερατωθείσα ναυπήγηση του υπερωκεανίου «Norsea» των 31.000 κ.ο.χ. της North Sea Ferries. Το ναυπηγείο Govan Shipbuilders που κατασκεύασε το «Norsea», αποτελεί μέλος του συγκροτήματος των British Shipbuilders και θα είναι προφανώς επικεφαλής της όλης προσπάθειας.

Σε πρόσφατη συνέντευξη του ο νέος πρόεδρος και γεν. διευθυντής των British Shipbuilders κ. John Lister δήλωσε ότι το συγκρότημά του πραγματοποίησε μία σπουδαία εργασία ανιχνεύσεως των διαφόρων τομέων της αγοράς στους οποίους το συγκρότημα θα μπορούσε να επιτύχει. "Ήδη δε αφού με τη ναυπήγηση του «Norsea» επανήλθε στην αγορά των επιβατικών πλοίων έλπιζει ότι θα μπορέσει να άφοσιωθεί στα καθαρά κρουαζιερόπλοια.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Μόνο ο πλοίαρχος

Οι έφοπλιστές που θα εγγράψουν τα

πλοία τους στο νέο «Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο» θα έχουν πλήρη έλευθερία προσλήψεως άλλοδαπων πληρωμάτων σε όλους τους βαθμούς και τις ειδικότητες, εκτός του πλοίαρχου, ο οποίος θα πρέπει να είναι Νορβηγός, εφόσον το πλοίο δεν έχει πάρει και ως προς αυτόν ειδική άδεια απαλλαγής.

Οι μισθολογικές συμφωνίες θα συνάπτονται μεταξύ των μεμονωμένων Νορβηγών έφοπλιστών (ή της επαγγελματικής τους Ένώσεως) και των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ξένων ναυτικών που έδρεύουν στον τόπο διαμονής τους.

Παρά τα ανωτέρω θεωρείται άπιθανο ότι οι Νορβηγοί έφοπλιστές θα προσλάβουν αποκλειστικά άλλοδαπους ναυτικούς για τα εξειδικευμένα και ύψηλης τεχνολογίας πλοία των όπως είναι τα υπερωκεάνια, τα ύγγραριοφόρα, τα χημικά κ.λ.π. Είναι ζήτημα άλλωστε αν θα βρούμε μεταξύ των άλλοδαπων τέτοια εξειδικευμένα στελέχη. Γι' αυτό και πιστεύεται ότι οι θέσεις κλειδιά του πληρώματος και των αξιωματικών θα εξακολουθήσουν να είναι Νορβηγοί, παρά την ύψηλη μισθοδοσία τους.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Συνεργασία των ναυπηγικών μονάδων

Τέσσερα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ν.Κ. Κορέας συζητούν τις δυνατότητες στενότερης συνεργασίας μεταξύ τους και διαχωρισμού των τύπων των πλοίων, που θα ναυπηγεί κάθε μονάδα σε μία προσπάθεια περιορισμού του μεταξύ τους συναγωνισμού.

Ειδικότερα τα ναυπηγεία Χιουντάϊ και Νταέγου πρόκειται να επικεντρώσουν τη παραγωγικότητά τους στη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων, μπάλκ κάρριερς και στα μεγάλα κοντεϊνερόπλοια, αφήνοντας στα ναυπηγεία της Σαμσούγκ και Κορέα Σιμπιλντιγκ τη δυνατότητα να αναλαμβάνουν αυτά τη ναυπήγηση των περισσότερο εξειδικευμένων πλοίων.

Σύμφωνα με τις σχετικές ανακοινώσεις πιστεύεται ότι η λύση αυτή θα επιτρέψει τη διάσωση των μεγάλων ναυπηγικών μονάδων της χώρας που ήδη αντιμετωπίζουν δυσχέρειες με προεξάρχουσα την Κορέα Σιμπιλντιγκ που υπολογίζεται να καταστεί μία προβληματική επιχείρηση μέχρι το τέλος του έτους.

ΧΙΛΗ

Έπισκευαστήριο στο Πούντα Άρνας

Η εταιρία Asmar της Χιλής σε συνεργασία με την Νοτιοαφρικανική Sandcock δημιούργησαν μία νέα εταιρία η οποία θα διαχειρίζεται τη νέα επισκευαστική εταιρία που δημιουργήθηκε στο Πούντα Άρνας.

Σύμφωνα με στοιχεία που θα μας δόθηκαν από τους αντιπρόσωπους τους στην Έλ-λάδα, εταιρία SSRS, η νέα επισκευαστική μονάδα διαθέτει εγκαταστάσεις για την επίσκεψη πλοίων βάρους μέχρι 4.000 τόννων και μήκους 130 μέτρων και άρχισε να λειτουργεί από τα τέλη του 1986.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

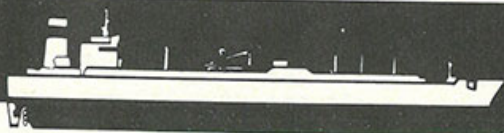
JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY AGENTS : SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS : MALAYSIA
THAILAND

DIRECTOR: M.N. MAVROLEON (HELLENE)
OPERATIONS: G.J. TOPAKAS (HELLENE)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια βάσει του άρθρου 13 των κατωτέρω πλοίων:

— «Έλλεσποντ Τατίνα», δεξαμενόπλοιο υπό το αυτό όνομα, 47.344 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «TATINA TANKSHIPS» (κ. Κων. Βουζουνιέρης).

— «Στάμος», μπάλκερ, πρώην λιβερνιανό υπό το αυτό όνομα, 35.835 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία «NOYEA CORP.» (κ. Κων. Φαφαλιός).

— «Άννα Α.», φορτηγό, πρώην αγγλικό «Dacebank», 12.214 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Navigator Maritime Inc.» (κ. Βασ. Λεοντάρας).

— «Έναρξ», φορτηγό, πρώην κυπριακό «Bandama», 10.842 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Target Maritime Inc.» (κ. Βασ. Λεοντάρας).

— «Φερτίλιτ Α.», κέμικαλ πρόντακτ κάρριερ, 27.333 τον. γκρό, ναυπηγούμενο, που ανήκει στην εταιρία «Lafontana Dorada» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Φρατέρνιτ Α.», κέμικαλ πρόντακτ κάρριερ, 27.333 τον. γκρό, ναυπηγούμενο, που ανήκει στην εταιρία «Lafontana Flota» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθαν τα δύο αδελφά δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων «El Progresso» και «Hassel» 9.000 τον. d.w., 5.200 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι ποσού περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων έκαστο.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Cys Brilliance» 89.965 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 7 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των φορτηγών - ψυγείων «Hornbay» και «Horncar» 6.629 τον. d.w., 8.064 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1969 και 1968 αντίστοιχα έναντι συνολικής τιμής περί των 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το μικτό πλοίο (ore/oil) «Alster Ore» 217.250 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 7,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες μέ έδρα στό Λονδίνο περιήλθε το μικτό πλοίο «Silaska» 103.100 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Mexican Gulf» 57.200 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 2,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τέ-

λος το μπάλκερ «General Guizan» 55.070 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 3,2 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Σέ ιαπωνικό έμπορικό οίκο, μέ προορισμό τή διάλυση, έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Μαριζίνα» 40.075 τον. γκρό, 15.828 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 127,50 άνά τόννο μέ παράδοση στόν Πειραιά.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν μήνα Ιούλιο τά συμβληθέντα μέ τό ΝΑΤ πλοία μέ ξένη σημαία ανήλθαν μόνο σέ δύο, τό δεξαμενόπλοιο «Χαβάϊαν Σάν» 44.698 τον. γκρό, καί τό φορτηγό πλοίο «Σπάρτα» 1.595 τον. γκρό, άμφοτέρα μέ σημαία Παναμά.

Αντίθετα, κατά τόν ίδιο μήνα διαγράφηκαν από τό ΝΑΤ τά άκόλουθα 22 πλοία. (Αναφέρεται όνομα, τον. γκρό, νηολόγιο καί αίτιολογία διαγραφής):

«Γουόρντ Νέτιουρ» 23.064 τον. γκρό, Λιβερίας, λόγω πωλήσεως.

«Σάν Τζώρτζ» 10.339 τον. γκρό, Κύπρου, λήξη συμβάσεως.

«Σερβίνα» 10.077 τον. γκρό, Παναμά, λήξη συμβάσεως.

«Απολλώνια VII» 995 τον. γκρό, Κύπρου, λόγω πωλήσεως.

«Ολύμπικ Λίμπερτυ» 14.644 τον. γκρό, Παναμά, ύψωσε τήν κυανόλευκο.

«Νότος» 67.239 τον. γκρό, Λιβερίας, λήξη συμβάσεως.

«Ζαρντάτα» 69.339 τον. γκρό, Λιβερίας, λήξη συμβάσεως.

«Αλκα» 4.472 τον. γκρό, Παναμά, λόγω πωλήσεως.

«Πάνορμος» 10.271 τον. γκρό, Παναμά, λόγω πωλήσεως.

«Φλάγκ Μαρίνα» 20.513 τον. γκρό, Παναμά λόγω πωλήσεως.

«Έρικα II», 1.443 τον. γκρό, Παναμά, λόγω πωλήσεως.

«Σκύρων» 67.239 τον. γκρό, Λιβερίας, λήξη συμβάσεως.

«Λευκάς» 1.578 τον. γκρό, Κύπρου, λόγω πωλήσεως.

«Μελτέμι» 24.412 τον. γκρό, Λιβερίας, λόγω πωλήσεως.

«Μαρίνα Του» 8.773 τον. γκρό, Παναμά, λήξη συμβάσεως.

«Λισμπόα II» 677 τον. γκρό, Παναμά, λήξη συμβάσεως.

«Οίνουσσα» 14.095 τον. γκρό, Κύπρου, λόγω πωλήσεως.

«Νέπτιουν Κ.» 32.644 τον. γκρό, Παναμά, λήξη συμβάσεως.

«Ατλας IV» 2.309 τον. γκρό, Κύπρου, λήξη συμβάσεως.

«Αμέρικα XIII» 4.987 τον. γκρό, Παναμά, ύψωσε τή κυανόλευκο.

«Φλάγκ Μερσινίδι» 37.310 τον. γκρό, Παναμά, λήξη συμβάσεως.

«Σπύρος Γκ. II» 1.404 τον. γκρό, Κύπρου, όλική άπώλεια.

Ο συνολικός αριθμός των συμβεβλημένων μέ τό ΝΑΤ πλοίων στό τέλος του πρώτου εξαμήνου του 1987 έφθασε τά 230 πλοία, άνω των 100 κοχ., συνολικού τοννάζ 4.591.316 τον. γκρό.

Τό συνάλλαγμα

Σύμφωνα μέ στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας τό πεντάμηνο Ιανουαρίου -Μαΐου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα ανήλθε στό ποσό των 419 εκατ. δολλαρίων έναντι 391 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου πενταμήνου του 1986, δηλαδή σημειώθηκε αύξηση 7,2%.

Ειδικότερα τόν Μάιο τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε ανήλθε σέ 105 εκατ. δολάρια έναντι 90,5 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μήνα του 1986, δηλαδή σημειώθηκε αύξηση 16%.

Ειδική σύνθεση ζητούν οι «Ελληνοκυπριακές Μεσογειακές Γραμμές»

Μέ αίτησή της στό YEN, ή νέα διοίκηση της εταιρίας «Ελληνοκυπριακές Μεσογειακές Γραμμές» ζητά νά γίνει δεκτό τό αίτημά της για ειδική σύνθεση των πλοίων της «Ε-

MARINE AUTOMATION

A. PERDICURIS

K.M.W. A.C.N.

CONTROLLABLE PROPELLERS AND THRUSTERS

SPERRY - VICKERS.

VOSPER STABILIZERS

SERVICE AND REPAIRS — ALL OVER THE WORLD

GOUNARI STREET 15

TLX.: 21-2827 A.R

PHONE: 4178968

urora», «Εθροπα II» και «Valentino», τα όποια σήμερα βρίσκονται υπό κυπριακή σημαία, ώστε να καταστεί έφικτη η ύψωση της γαλανόλευκης.

Η ίδια εταιρία υπέβαλε επίσης αίτηση στο ΥΕΝ να επιτρέψει τη τροποποίηση του δρομολογίου του φέρρου-μπόουτ «Valentino», τό οποίο πραγματοποιεί τό δρομολόγιο Βόλου — Κύπρου — Συρίας, ώστε τό πλοίο να προσεγγίζει στό λιμάνι της Ρόδου, μέ στόχο τή σύνδεση του τουρισμού της Βόρειας Έλλάδας μέ τή Ρόδο.

Καταπλέει τό ναυαγοσωστικό «Αντώνιος Γ. Παπαδάκης»

Τό πρωί της Δευτέρας αναμένεται να καταπλεύσει στον Πειραιά τό ναυαγοσωστικό «Σουομετάρ» τό οποίο δωρίζουν στό ύπουργείο Ναυτιλίας οι «Αδελφοί Παπαδάκη». Τό σκάφος, πού πρόκειται να μετονομασθεί σε «Αντώνιος Γ. Παπαδάκης» προέρχεται από τή Νέα Υόρκη μέ μοναδικό επιβάτη και κυβερνήτη τόν κ. Γιώργο Παπαδάκη, ό οποίος γνωστοποίησε στό ΥΕΝ ότι αναλαμβάνει και τά έξοδα δεξαμενισμού του σκάφους ώστε να παραδοθεί σε άριστη κατάσταση.

Τά ειδικά προσόντα ύποψηφίων για τήν απόκτηση διπλώματος Άξιωματικού

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι μετά από εξαντλητικό διάλογο μέ τούς ενδιαφερόμενους φορείς κατάρτισε και προωθεύει για έγκριση σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος πού καθορίζει τά ειδικά προσόντα ύποψηφίων για τήν απόκτηση διπλώματος άξιωματικού γέφυρας, μηχανής και ραδιοεπικοινωνιών.

Μέ τό προωθούμενο Διάταγμα έναρμονίζεται ή ελληνική Νομοθεσία μέ τίς τελευταίες διεθνείς απαιτήσεις και αναβαθμίζεται τό επίπεδο των διπλωμάτων ώστε οι άξιωματικοί να μπορούν να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις της σύγχρονης εφαρμομένης τεχνολογίας.

Συγκεκριμένα μέ τό παραπάνω Π.Δ.:

- Καθιερώνεται για πρώτη φορά ή ύποχρεωτική αποφοίτηση από τίς Άνώτερες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού όλων των άξιωματικών του πλοίου (έκτός πρακτικών άξιωματικών γέφυρας - μηχανής των οποίων όμως τό δίπλωμα αναβαθμίζεται γιατί προβλέπε-

ται ως προσόν τους τουλάχιστον Άπολυτήριο Γυμνασίου).

- Καθιερώνεται για πρώτη φορά ό θεσμός της μετεκπαίδευσης και για τούς πρακτικούς άξιωματικούς πού θα γίνεται στό πλαίσια λειτουργίας της αντίστοιχων ΚΕΣΕΝ.

- Καθιερώνεται επίσης για πρώτη φορά τμήμα διακυβέρνησης πλοίων στό πλαίσιο του ΚΕΣΕΝ πλοίαρχων, στό οποίο θα φοιτούν ύποχρεωτικά οι κυβερνήτες πλοίων.

- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην έμπειρία πού απαιτείται για τήν απόκτηση διπλωμάτων, μέτρο πού συμφέρει ταυτόχρονα τίς άνώτατες βαθμίδες πού παρουσιάζουν ύπερκορεσμό.

- Υλοποιείται ή ριζική αναδιάρθρωση πού έγινε πριν τρία χρόνια στις Σχολές Άσυρματιστών μέ τήν καθιέρωση της τριετούς φοίτησης και της αναδιάρθρωσης των εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Έτσι οι Σχολές και τό ΚΕΣΕΝ Άσυρματιστών μετονομάζεται πλέον σε ΑΔΣΕΝ και ΚΕΣΕΝ Ραδιοεπικοινωνιών - Ραδιοηλεκτρονικών και τά διπλώματα των Άσυρματιστών τροποποιούνται ανάλογα.

- Κωδικοποιείται δηλ ή ύπάρχουσα νομοθεσία πού είναι διεσπαρμένη σε πλήθος Π.Δ. και Υπουργικών Άποφάσεων.

Διευκρινίζεται ότι οι παραπάνω μεταβολές δεν άφορούν τούς Άξιωματικούς πού ήδη έχουν άρχισι τή σταδιοδρομία τους στό Έμπορικό Ναυτικό.

Νέα φυλλάδια

Άπό τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ έκδόθηκαν τόν Ιούνιο 472 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ άπόφαση του ύπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή τοποθετήθηκε ύπολιμενάρχης στό προξενικό λιμεναρχείο Άμβούργου ό ύποπλοίαρχος Βασ. Δημητρόπουλος πού ύπηρετούσε στην έπισκευαστική βάση του Λιμενικού Σώματος, ενώ στη θέση του τοποθετήθηκε ό ύποπλοίαρχος Άνέστης Μαργέτης πού ύπηρετούσε στην Διεύθυνση Τεχνικής Υποδομής του ΥΕΝ.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 10.915.660 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο Μάιο οι λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Άπό τά πρόστιμα αυτά, 5.848.660 δρχ. επέβληθηκαν για παραβάσεις του κανονισμού λιμένος, 1.949.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 2.775.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 222.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού άσφαλείας της ναυσιπλοίας, 61.000 δρχ. για παραβάσεις κανονισμών σχετικά μέ τήν όδήγηση ταχυπλών σκαφών και 60.000 δρχ. για τήν μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

Τά σκάφη άναψυχής: Νέοι έθελοντές στη μάχη για τήν προστασία της θάλασσας από τή ρύπανση

Για πέντε συνεχή χρόνια, τά μέλη της HELMEPA, Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες, στρατευμένοι έθελοντικά στην προστασία της θάλασσας, προσπαθούν να διαφυλάξουν τίς θάλασσες και τίς άκτές από τή ρύπανση. Και συνέβαλαν, μαζί μέ κρατικούς φορείς, στό να ανοίξει ό δρόμος για τήν εύαισθητοποίηση και τή συμμετοχή του πλατύτερου κοινού στην πατρίδα μας.

Στην ελληνική όμως ναυτιλιακή οικογένεια ανήκουν και οι λάτρες του θαλάσσιου τουρισμού, επαγγελματικού και μη, και πρέπει να ενώσουν και τίς δικές τους έθελοντικές προσπάθειες. Τό 1986 άρχισε ή έθελοντική συμμετοχή των επαγγελματιών σκαφών. Η νέα έκστρατεία της HELMEPA τώρα τό 1987 άφορά τούς μεμονωμένους ιδιοκτήτες σκαφών άναψυχής. Σάν λάτρες της θάλασσας και γνήσιοι Έλληνες θαλασσινοί, δεν μπορεί παρά να ανταποκριθούν όλόψυχα στη θερμή αυτή έκκληση της Έλληνικής Ένώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος ή όποια ζητάει:

Πρώτα απ' όλα, βέβαια, να μή ρυπαίνουν οι ίδιοι τή θάλασσα και τίς άκτές πού επισκέπτονται. Και να μεταφέρουν πίσω στις μαρίνες τά σκουπίδια τους και άκόμη τά σκορπισμένα πλαστικά, τά κουτιά από άναψυκτικά και τά μπουκάλια κλπ., πού συναντούν στις άκτές πού πηγαίνουν για κολύμπι μέ τά παιδιά και τούς φίλους τους. Επίσης, όπως ήδη κάνουν τά μέλη της HELMEPA έθελοντικά να είδοποιούν τήν Ένωση για περιστατικά ρύπανσης πού τυχόν έπεσαν στην αντίληψή τους, ώστε να ενημερώνονται και να κινητοποιούνται οι άρμόδιοι κρατικοί φορείς πού συνεργάζονται μέ τήν HELMEPA. Για τό σκοπό αυτό τά γραφεία της Ένώσεως δέ-



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN SINGAPORE TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY ...

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS — H.R.S. SURVEYORS

*

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Directors:
• Capt. JOHN A GOROS (Hellene)
• GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 29 Ἰουλίου 1987. Τιμές σέ δολ-
λάρια ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	128/129	132/133	178/184
Νέας Ὑόρκης	120,50/122	122/124	169/175
Φιλαδέλφειας	123/124,50	124/126	170/175
Βαλτιμόρης	123/124	126/127	170/175
Νόρφολκ	120/124	122/126	169/176
Σαβάννας	122/123	125/126	168/169
Τζάνκσονβιλ	123/124	124/125	167,50/168,50
Π. Ἑβεργκλέιτς	124/125	129/130	175/176
Τάμπας	118,50/122,75	122/124,50	162,75/165
Μόμπιλ	116/121	117/123	165/166
Νέας Ὀρλεάνης	116/120	117/122	165/166
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	127/128	131/132	180/182
Χιούστον	116/120	116,50/122	165/166
Κόρπους Κρίστι	115/115,75	116,50/117	164/165
Λός Ἀντζελες	114,50/119	116/121	165/175
Σάν Φραντζίσκο	116/119	117/121	165/168
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	120/124	122/126	175
Σηάττλ	119/124	121/125	170/176
Μόντρεαλ	117/118	119/120	176/177
Βανκούβερ	123/124	125/126	185/186
Ἀγ. Εὐσταθίου	126/129	129/132	180/185
Φρήπορτ	123/124	126/127	175/176
Τρίνιταντ	127/128	131/132	180/182
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	123/125	128/129	175/180
Σαίντ Κρουά	19	19,10	24,35
Βενεζουέλας	19,28	19,53	23,92
Βραζιλίας	125	128	270MTD
Ρόττερταμ	116/117	118,50/119,50	152/153MTD
Ἀμβέρσας	116/117	118/119	154/155MTD
Ἀμβούργου	117/117,50	119/120	160/161MTD
Β. Γαλλίας	118/120	123/125	168/170MTD
Ν. Γαλλίας	115/117	120/121	165/172
Ἰσπανίας	121/123	123/125	190/192
Θέουτας	118/119	118/121	162/170
Γένοβας	124/125	127/128	170/175MTD
Αὐγούστας	124/125	126/128	170/173MTD
Πειραιῶς	118/120	123/125	170/172MTD
Σουέζ Κανάλ	133/135	133/135	203/205MTD
Τζέντας	—	—	162/165MTD
Νταμμάμ	—	117,50/121,50	162/165MTD
Ράς Τανούρα	—	121,50	165MTD
Φουτζέιρα	121,50/122	123/124	165/166MTD
Κουβέιτ	117/125	119/130	170
Ντακάρ	—	—	186/188
Ντῶρμπαν	—	113/114	230/250
Τζιμπουτί	—	125/126	174/176
Σιγκαπούρης	120/122	123/124	160/161
Κορέας	125/128	132/133	180/185
Ἰαπωνίας	131/134	134/138	182/185

χονται σχετικά τηλεφωνήματα ἀπὸ Δευτέρα
μέχρι Παρασκευή 9 π.μ. — 4 μ.μ.

Γιὰ τὴ συμμετοχὴ τοὺς σ' αὐτὸ τὸ ἔργο τὰ
σκάφη ἀναψυχῆς δὲν ἔχουν καμμία ἀπολύ-
τως οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνση. Ἀντίθετα, ἡ
HELMERA τὰ ἐφοδιάζει μὲ Πιστοποιητικὸ Ἑ-
θελοντικῆς Συμμετοχῆς, εἰδικὸ ἐβλημα καὶ
τόν ἐπισείοντα τῆς Ἑνώσεως, πού κυματίζει
στοὺς ἰστούς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων σ' ὅλο
τὸν κόσμο.

Σημειώνεται ὅτι μέσα στὴν πρώτη ἐβδομά-
δα τῆς νέας ἐκστρατείας κάπου 240 σκάφη
ἀποδέχθηκαν τὴν ἐθελοντικὴν τοὺς συμμετο-
χῇ, ὅσοι δὲ θέλουν νὰ συμμετάσχουν καὶ αὐ-
τοὶ σ' αὐτὴν τὴν ἐκστρατεία, μποροῦν νὰ τη-
λεφωνοῦν στὰ τηλέφωνα τῆς Ἑνώσεως
9343.088/ 934.11233, καὶ τὸ ὑλικὸ τῆς HEL-
MERA θὰ τοὺς ἀποσταλεῖ ταχυδρομικά.

Ἡ Ἀθηναϊκὴ Τριήρης

Τὸ πρόγραμμα μετακινήσεων τοῦ ὁμοιώ-
ματος τῆς ἀρχαίας ἀθηναϊκῆς τριήρους, ἡ ὁ-
ποία κατασκευάσθηκε στὸ ναυπηγεῖο Τζανά-
κου στὸ Πέραμα, ἀνήγγειλαν σὲ συνέντευξη
τύπου στίς 23 Ἰουλίου στὸ Ζάππειο Μέγαρο,
ἡ ὑπουργὸς Πολιτισμοῦ κ. Μελίνα Μερκού-
ρη, ὁ ὑφυπουργὸς Ἑθνικῆς Ἀμύνης Ὁρέ-
στης Παπαστρατῆς, ὁ ὑφυπουργὸς Ἀθλητι-
σμοῦ κ. Σήφης Βαλυράκης, ὁ γεν. γραμματέ-
ας τοῦ ΕΟΤ κ. Παντελῆς Λαζαρίδης, ὁ ἀρχη-
γὸς ΓΕΝ κ. Λεωνίδας Βασιλικόπουλος καὶ ὁ
δήμαρχος Πειραιῶς κ. Ἀνδρέας Ἀνοριανό-
πουλος.

Ἡ ναυπήγηση τῆς τριήρους στοίχισε στὸ
Πολεμικὸ Ναυτικὸ περί τὰ 80 ἑκατομ. δραχ-
μές καὶ κατὰ τὸ τρίτο δεκάημερο τοῦ Αὐγού-
στου θὰ πραγματοποιήσῃ τὸ παρθενικὸ τῆς
ταξίδι, ξεκινώντας ἀπὸ τὸ Στάδιο Εἰρήνης
καὶ Φιλίας καὶ ἀκολουθώντας τὴν ἀκτὴ τῆς
Καστέλλας γιὰ νὰ καταλήξῃ στὸ Τροκαντε-
ρὸ, δίπλα στὸ θωρηκτὸ «Ἀβέρωφ».

Τὸ ἐπόμενο καλοκαίρι, ἡ τριήρης θὰ ταξι-
δέψῃ στὸ Αἰγαῖο καὶ «ξεκινώντας ἀπὸ τὸν
Πειραιᾶ θὰ διαπλεύσῃ τὴν Δῆλο καὶ θὰ κατα-
λήξῃ στὴ Λέσβο.

Στὸ ταξίδι αὐτὸ θὰ προσπαθήσῃ νὰ φθά-
σῃ τὸ ρεκόρ ταχύτητος τῶν ἀρχαίων
πλοίων, πού ἦταν 12 κόμβοι τὴν ὥρα, χρόνο
πού κανένα κωπηλατούμενο πλοῖο δὲν ἔχει
πλησιάσῃ μέχρι σήμερα.

Ἡ κατασκευὴ τῆς ξεκίνησε σάν ἰδέα τοῦ
Βρεταννοῦ ἱστορικοῦ κ. Τζῶν Μόρισον, ὁ ὁ-
ποῖος μὲ τὴν συνεργασία τοῦ συμπατριώτη
του ναυπηγοῦ κ. Τζ. Κόουτς ἐργάστηκαν ἐπὶ
σειρά ἐτῶν γιὰ τὴν ὁλοκλήρωση τῶν σχε-
δίων βάσει στοιχείων πού συγκέντρωσαν ἀ-
πὸ διάσπαρτες πηγές πού ἐντόπισθησαν σὲ
ἀρχαῖα κείμενα, παραστάσεις ἀγγείων καὶ
ἄλλου.

Ἡ τριήρης κατασκευάσθηκε ἀπὸ πεῦκο
ὁρεγκόν γιατί τὰ σημερινὰ πεῦκα δὲν ἔ-
χουν τόσο καλὴ ποιότητα. Στὸ σκάφος ἔ-
χουν καρφωθεῖ 25 χιλιάδες μπρούτζινα καρ-
φιά δουλεμένα στὸ χέρι, ἐνῶ τὰ πανιά τῆς
τριήρους εἶναι λινὰ ὅπως ἦταν καὶ πρὶν δύο
χιλιετίες.

Βύθιση θαλαμηγοῦ ἀπὸ πυρκαϊά

Πυρκαγιά στὸ μηχανοστάσιο τῆς μέ ση-
μαία Παναμᾶ θαλαμηγοῦ «Lucky One» ἐκδη-
λώθηκε τὶς πρώτες πρωινῆς ὥρες τῆς περα-
σμένης Τρίτης ἐνῶ τὸ σκάφος ἐπλεε δύο πε-
ρίπου μίλια βορειοανατολικά ἀπὸ τὸ λιμάνι
τῆς Χίου.

Ἡ θαλαμηγὸς εἶχε ἀποπλεύσῃ ἀπὸ τὶς Οἰ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤ'Η ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerenracht 8001, P.O.Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21 st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,

P.O.Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

νούσες με προορισμό τη Χίο μεταφέροντας την Μαρία Πατέρα ή οποία έπρεπε να μπει επείγοντως σε νοσοκομείο και παρά τις προσπάθειες του πληρώματος η φωτιά δεν μπόρεσε να σβηστεί με αποτέλεσμα λίγο αργότερα η θαλαμηγός να εγκαταληφθεί.

Στη θαλαμηγό, η οποία λίγο αργότερα βυθίστηκε, επέβαιναν οι Γιάννης Λιγνός

πλοίαρχος, Δημήτρης Μεταξάς μηχανικός, Είρηνη Λιγνού, Παντελής Πατέρας, Μαρία Πατέρα, Χριστίνα Πατέρα, Μαρία Γεωργίου, Εύφροσύνη Γεωργίου, Είρηνη Πέππα και ο αγροτικός γιατρός Φίλιππος Όργανος, οι οποίοι παραλήφθηκαν από το αλιευτικό «Άγιος Θεόδωρος» που τους μετέφερε στη Χίο.

Η εισαγωγή σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ

Μετά την απόφαση του ύπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή για την εισαγωγή 505 σπουδαστών στις Άνωτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού (210 πλοίαρχων, 205 μηχανικών και 90 ραδιοηλεκτρονικών) το ύπουργείο Ναυτιλίας με ανακοίνωση του υπενθυμίζει και διευκρινίζει:

• Η εισαγωγή των σπουδαστών γίνεται με αξιολόγηση και επιλογή που πραγματοποιείται από την Μηχανογραφική Υπηρεσία του ΥΕΝ.

• Η διάρκεια φοίτησης είναι τρία χρόνια για όλες τις ειδικότητες και οι σπουδαστές και οι απόφοιτοι των Σχολών δικαιούνται με όρισμένες προϋποθέσεις αναβολή στράτευσης και μειωμένη θητεία.

• Η φοίτηση στις Σχολές είναι τελείως δωρεάν.

• Οι ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου, Έλευσίνας και Σκαρामαγκά είναι εξωτερικής φοίτησης ενώ στις υπόλοιπες ΑΔΣΕΝ οι σπουδαστές μπορούν να ακολουθούν εξωτερική ή έσωτερική φοίτηση με ελεύθερη επιλογή τους.

• Τά απαραίτητα δικαιολογητικά οι υποψήφιοι πρέπει να τα καταθέσουν μέχρι τις 14 Σεπτεμβρίου σε οποιαδήποτε ΑΔΣΕΝ.

• Οι υποψήφιοι μπορούν να πάρουν περισσότερες πληροφορίες από την Διεύθυνση Όργάνωσης Λειτουργίας Σχολών του ύπουργείου Ναυτιλίας, Νοταρά 92 στον Πειραιά καθώς και τις Νομαρχίες, Δήμους, Λιμενικές Άρχες και τις ΑΔΣΕΝ όλης της χώρας.

Έξάλλου μέχρι τις 10 Σεπτεμβρίου πρέπει να καταθέσουν τα δικαιολογητικά τους και οι υποψήφιοι που θέλουν να εισαχθούν στα Λύκεια Έμπορικού Ναυτικού για το εκπαιδευτικό έτος 1978-1988. Η επιλογή και ο καθορισμός της σειράς προτεραιότητας έγγραφης των μαθητών στα Λύκεια Ε.Ν. γίνεται με απόλυτη βαθμολογική κατάταξη και σε συνδυασμό με τη σειρά προτίμησης των Λυκείων που έχουν δηλώσει.

Η βαθμολογική κατάταξη των υποψηφίων καθορίζεται από τον μέσο όρο των αναλυτικών βαθμολογιών στα Νέα Έλληνικά, Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία και στις Ξένες γλώσσες που αναγράφονται στον τίτλο σπουδών.

Για να εισαχθεί ένα υποψήφιος στα Λύκεια Ε.Ν. πρέπει:

• Να είναι απόφοιτος Λυκείου ή Σχολής Νέου Τύπου ή Γυμνασίου οποιασδήποτε κατεύθυνσης ή κάτοχος ένδεικτικού Γ' τάξης

παλαιού έξαταξίου Γυμνασίου ή πτυχιούχος Κατώτερης Τεχνικής ή Έπαγγελματικής Σχολής ή Κατώτερης Σχολής Μαθητείας του ΟΑΕΔ ή μαθητής Τεχνικών ή Έπαγγελματικών Σχολών Νέου Τύπου.

• Να έχει την Έλληνική ιθαγένεια και να είναι γραμμένος στα βιβλία Δήμου ή Κοινότητας.

• Να είναι, κατά τη γνωμοδότηση της αρμόδιας υγειονομικής επιτροπής, ικανός σωματικά και πνευματικά, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις που ισχύουν για κάθε ειδικότητα.

Τά δικαιολογητικά τους οι υποψήφιοι πρέπει να τα υποβάλλουν στο πρώτο Λύκειο που δήλωσαν κατά σειρά προτεραιότητας.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να πάρουν περισσότερες πληροφορίες από τη Διεύθυνση Όργάνωσης Λειτουργίας των Σχολών, Τμήμα Ίδιωτικής Ναυτικής Έκπαίδευσης του ΥΕΝ στην οδό Νοταρά 92 Πειραιά ή στο τηλέφωνο 4121211 έσωτ. 429.

Τά Λύκεια Έμπορικού Ναυτικού είναι δημόσια και ιδιωτικά. Τά δημόσια Λύκεια είναι δύο, πλοίαρχων και μηχανικών και στεγάζονται στην οδό Καραϊσκού 104 του Πειραιώς (τηλ. 4525301). Τά ιδιωτικά Λύκεια είναι όκτώ δύο πλοίαρχων και έξι μηχανικών και είναι τά έξης:

Πλοίαρχων:
ΠΡΩΤΕΥΣ, Λεωφ. Β. Γεωργίου 3, Πειραιά (τηλ. 4175502).

ΦΥΤΙΛΑΣ Μεσολογγίου 2, Πάτρα (τηλ. 320891).

Μηχανικών:
ΑΛΕΞ. ΩΝΑΣΗΣ, 25ης Μαρτίου 3, Ν. Σμύρνη Άθήνα (τηλ. 9333753 - 8333702).

ΠΕΙΡ. ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ, Καραϊσκού 104, Πειραιά (τηλ. 4178159 - 4179318).

ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ, Ψαρρών και Παπαφλέσσα 81, Πειραιά (τηλ. 4614194 - 4617207 - 4625251).

ΔΗΜΟΥ ΕΡΜΟΥΠΟΛΕΩΣ, Άκτή Στρατάρχης Παπάγου, Σύρος (τηλ. 22602 - 26002).

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, Άρτεμειού και Σαλαμίνας 4, Πειραιά (τηλ. 4612546 - 4613171).

ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ, Τρυφ. Μουτσοπούλου 6, Πειραιά (τηλ. 4171198).

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ

ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ

Ο έκδοτικός οίκος «ΜΕΛΙΣΣΑ» εξέδωσε πολυτελή τόμο ό οποίος αναφέρεται στην ιστορία του Ναυτικού Μουσείου Γαλαξειδίου και περιλαμβάνει πλήθος έκθεμάτων του Μουσείου.

Όρισμένοι τόμοι της έκδόσεως ανήκουν στο ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ και τό προϊόν των πωλήσεων θά διατεθεί όποκλειστικά για την συντήρηση των έργων του Μουσείου.

Οι ενδιαφερόμενοι να όποκτήσουν τόν τόμο μπορούν να άπευθυνθούν στο Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου, τηλέφ.: 3609691 ή 0265-41577.

Επίσης από τό Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου διατίθενται κάρτ ποστάλ με δώδεκα διαφορετικά θέματα από τά έκθέματα του Μουσείου, οι όποιες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εύχετήριες κάρτες.

ΠΕΝΘΗ

ΑΛΚΙΜΟΣ Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

1907 - 1987

Η έλληνική ναυτιλιακή οίκογένεια έχασε στις 23 Ιουλίου έναν έξαιρετο μέλος της, έναν ένθερμο ύποστηρικτή των συμφερόντων της, έναν δραματιστή της Μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας και έναν από τούς συντελεστές του νεότερου έλληνικού ναυτιλιακού θαύματος. Τόν Άλκιμο Γ. Γράτσο.

Γεννημένος στην Ίθακή, τελείωσε τις γυμνασιακές σπουδές του στην Άθήνα και κατόπιν σπούδασε στο Πανεπιστήμιο της Ζυρίχης από όπου άνακηρύχθηκε Διδάκτωρ της Χημείας.

Επιστρέφοντας στην Άθήνα, εργάστηκε για ένα διάστημα ως χημικός στην εταιρία «ΦΙΞ», ενώ παράλληλα σε συνεργασία με τούς άδελφούς του ίδρυσε τη βιομηχανία χαρουσίων «Βιχάρ».

Σύντομα όμως τό ενδιαφέρον του για τη Ναυτιλία τράβηξε τό σύνολο του δυναμικού του στην οίκογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση, την όποια στήριξε και ανέπτυξε χάρις στην θεωρητική και τεχνική του κατάρτιση και τό μεγάλο του ζήλο.

Από τά πρώτα μεταπολεμικά χρόνια διατέλεσε μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος και τόν Ιούλιο του 1963 ανέλαβε Πρόεδρος διαδεχθείς τόν αλυσμόνητο Άντώνιο Δημάδη.

Ήταν ή εποχή που ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία άλανευε για μία άξιοπρεπή θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο καθώς μόλις τό 1960 είχε ύψωθεί ή Έλληνική σημαία στο χιλιόστο πλοίο.

Η προεδρία του σηματοδότηκε με ιστορικές στιγμές για την Έλληνική Ναυτιλία. Εύεργετικοί για τη Ναυτιλία Νόμοι, όπως ό Α.Ν. 89/67 «περί εισαγωγής Ξένων κεφα-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

λαίων και παροχής κινήτρων», ο Ν. 27/75 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφορής προς ανάπτυξη της Έμπορικης Ναυτιλίας, εγκαταστάσεων άλλοδαπων ναυτιλιακών επιχειρήσεων» και συναφείς ρυθμίσεις θεσπίσθηκαν κατά τη διάρκεια της προεδρίας του, όταν το Ναυτικό Έπιμελητήριο απέκτησε και ιδιόκτητη στέγη.

Διετέλεσε επί 22 χρόνια μέλος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών πολλά από τα όποια ως Αντιπρόεδρος και Έπιτίμος Αντιπρόεδρος αυτής, ενώ υπήρξε επί οκτώ χρόνια σύμβουλος της ΕΤΒΑ επί ναυτιλιακών θεμάτων, από την εποχή που ιδρύθηκε η Τράπεζα από τον ΟΧΟΑ.

Η προσφορά του Άλκιμου Γράτσου στην Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία υπήρξε πολύτιμη και πολύπλευρη, πάντοτε με συνέπεια και ανιδιοτέλεια.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια στη σύζυγό του Ζωή και στους γιούς του Κώστα και Γιώργο, αξίους συνεχιστές των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας και επί σειρά έτων Αντιπρόδρου της Ένώσεως μας καθώς και Έπιτίμου Αντιπρόδρου αυτής

ΑΛΚΙΜΟΥ ΓΡΑΤΣΟΥ

πού επήλθε στις 23 Ιουλίου 1987 και άφου άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξηρε την πολύπλευρη δραστηριότητα και δράση του μεταστάντος

Άπεφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβασθουν προς τούς οικείους του αποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθει στεφάνι.
- Νά διατεθει υπέρ αγαθοεργών σκοπων τό ποσόν των είκοσι χιλιάδων (20.000 δρχ.).
- Νά δημοσιευθει τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 24 Ιουλίου 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Κύπρου	9.284	1971	Στά χωρικά ύδατα της Πορτογαλίας ανέφερε ότι υπέστη γενική άβαρα.
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	Έλληνική	11.500	1982	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Guarico» στις 17/7 και ζήτησε επιθεώρηση στη Βενεζουέλα.
ΜΑΡΕΣΟΛ	Έλληνική	9.623	1969	Έπιθεωρήθηκε στό Κόμπε στις 26/7 συνεπεία ζημιών από σύγκρουση μέ φορτηγίδα. Άναγκαία έκτέλεση έπισκευών στα πλευρικά ελάσματα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	13.889	1978	Στό Κόμπε στις 23/7 έζήτησε επιθεώρηση ζημιών στη προπέλλα από προσάραξη.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	Έλληνική	13.633	1974	Προσέκρουσε σέ πλωτό γερανό στό Μπουσάν στις 15/7 λόγω κακοκαιρίας. Δέν έγνώσθη έκταση ζημιών.
ΛΕΟ ΟΥΑΝ	Κύπρου	10.194	1972	Ρίο Γκράντε γιά Άλγερία έμφορτο, ανέφερε ζημία στην ηλεκτρομηχανή στό Λάς Πάλμας στις 18/7.
ΦΗΑΡΛΕΣΣ	Κύπρου	22.523	1971	Άνέφερε ότι υπέστη πυρκαγιά στη θέση 37 09 Β. - 122 41 Α, στις 28/7 και έν συνεχεία ότι προσάραξε. Δέν έγνώσθησαν λεπτομέρειες της έκτάσεως των ζημιών.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΦΙΛΟΘΕΗ	Κύπρου	54.322	1967	Τζεμπέλ Ντάννα γιά Τσιταγκόγκ ανέφερε ζημία από πρόσκρουση μέ τό δεξαμενόπλοιο «Banglar Alo» στη Κουτούμπδια στις 17/7.



1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"



THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
· GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS · MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW · SHIP MANAGEMENT · REPAIR SUPERINTENDENCE · BROKERS SPECIALISED IN CRUISE
VESSELS · OIL AND BUNKER SUPPLIERS · CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460

Phones: { 541361 Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
 268532 270070 - 283836 (OPR.)
 270346 - 275586 (PAX.)
Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ATTENTION!
As from October 1987
Phone: (010) 54901

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8900111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0506 S.M.T.

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με σημαντική άνοδο των επιπέδων των συμφωνουμένων ναύλων, για μία ακόμη φορά η βελτίωση της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου έδωκε τις πρόσφατες μάλλον αισιόδοξες προβλέψεις μας. Καί, μαζι, κατέστησε φανερό ότι κάτι πράγματι ουσιαστικά αλλάζει στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο, ότι, δηλαδή, ο όγκος των πραγματοποιηθεισών κατά τα τελευταία μερικά χρόνια διαλύσεων σε συνδυασμό με την συγκράτηση του αριθμού και όγκου νέων παραγγελιών σε χαμηλά επίπεδα φαίνονται να αποδίδουν τους πρώτους καρπούς, γεγονός που εκδηλώνεται και γίνεται φανερό μόλις η αγορά ξεφεύγει από την υποτονικότητα ως προς τη ζήτηση χωρητικότητας.

Τεχνητή ως ένα βαθμό ή πρόσφατη κάμψη, δημιουργήματα σκόπιμης συγκράτησης και όρισμένων δυσμενών συγκυριών, δεν άργησε να παραχωρήσει τη θέση της σε μία νέα άνοδο που όσο και εάν, ενώπιον του κατά παράδοση «νεκρού» Αύγουστου, δείχνει σημεία κοπώσεως δεν μπορεί παρά να θεωρηθεί νίκη του πλοίου και της πλοιοκτησίας έναντι των ναυλωτών. Άψευδης μάρτυς η συρροή ναυλώσεων, ιδίως από Κόλπο για Ιαπωνία στα δολ. 15-16.30 ανά τόνο για πάναμαξ, ή σαφής βελτίωση του προς Κόντινεντ αντίστοιχου ναύλου και, κυρίως, η σπουδή με την οποία πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς (τά λεγόμενα «capesize») όσο και τα πάναμαξ κλείνονται για χρονοναύλωση περιόδου σε μισθώματα που δεν θα μπορούσε κανείς να διανοηθεί πρό δεκαπενθημέρου.

Μία δυνατή ζήτηση από ΗΠΑ για Αίγυπτο, φορτώσεις προς Βενεζουέλα, ναυλώσεις από Βόρειο Ειρηνικό για Ιαπωνία (άνω των δολ. 9 για πάναμαξ) και μία όχι πυρετώδης αλλά, εν πάση περιπτώσει, σταθερή ζήτηση από Λίμνες ανέδειξαν για μία ακόμη φορά τα σιτηρά πρωταγωνιστή των τρεχουσών εξελίξεων.

Ανθρακες και σιδηρομεταλλεύματα ακολουθήσαν την ανοδική πορεία, όχι τόσο ως προς τον όγκο αλλά ως προς τους ναύλους, αφού άμεσα αυτοί βρίσκονταν σε εξάρτηση από την όλη πορεία της αγοράς, από την οποία, σημειωτέον, απουσίαζε μεγάλος αριθμός μικτών πλοίων που, επωφελούμενα μιάς εξαιρετικά καλής στιγμής στη ναυλαγορά

των πετρελαιοειδών, ελάχιστη έδειχναν διάθεση να προσέξουν το ξηρό φορτίο.

Αυτή τη στιγμή των διακυμάνσεων μέσω λεπτών ισορροπιών που υπόκεινται σε συνεχείς αλλαγές, δεν θα υποθέσουμε στο σφάλμα αναφοράς σε ειδικούς τομείς και εξειδικευμένα φορτία. Απλώς θα σημειώσουμε ότι με δεδομένους σχετικά ικανοποιητικούς ναύλους για Αύγουστο και, μερικώς, αρχές Σεπτεμβρίου, και με έναν ακόμη αριθμό πλοίων κλεισμένο για τους επόμενους τρεις ως πέντε μήνες σε μάλλον υψηλά μισθώματα, τό εγγύς μέλλον δεν φαίνεται να υποκρύπτει δυσάρεστες εκπλήξεις.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Δείκτης της αγοράς και, εν πολλοίς, της πορείας της, οι χρονοναυλώσεις έδειξαν ουσιαστική βελτίωση με έμφαση στα capesize και πάναμαξ όπου, πράγματι, όπως ήδη αναφέραμε τα κέρδη της πλοιοκτησίας είναι σημαντικά.

Τό γεγονός δε ότι υψηλά μισθώματα πληρώθηκαν και από τον χώρο της Άπω Ανατολής για κυκλικά ταξίδια στην περιοχή ή επιστροφή στη δύση, δείχνει σαφείς τάσεις εξισορροπήσεως της ζήτησεως σε παγκόσμια βάση, πράγμα πολύ θετικό για την παραπέρα σταθεροποίηση της ναυλαγοράς.

Απομένει κάποια ουσιαστική αλλαγή και στο handy size καθώς και στα πλοία πολλής χρήσεως, που όμολογουμένως παραμένουν ακόμη σε όριακά επίπεδα ναύλων ή μισθωμάτων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η προσοχή των παρατηρητών της ναυλαγοράς των πετρελαίων κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου ήταν σχεδόν απο-

κλειστικά έστραμμένη προς την περιοχή του Περσικού, όπου η πολεμική και πολιτική ένταση, σε συνδυασμό με τό φόβο διακοπής της ροής του μαύρου χρυσού και, ακόμη, η δραστική μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας με άμεση ετοιμότητα, δημιουργούσε τις προοπτικές εκρήξεως των ναύλων. Τελικά, φαίνεται ότι οι προσδοκίες της πλοιοκτησίας εν μέρει μόνο ικανοποιούνται, αφού η ούρα των μέχρι πρόσφάτως αναμενόντων πλοίων βαθμυδόν εξαφανιζόταν από τό προακνήνιο, και οι ναύλοι παρέμεναν σταθεροί σε ύψηλά επίπεδα, από την άλλη πλευρά, όμως, η ζήτηση για φόρτωση τόν Αύγουστο δεν έδειχνε εξίσου ζωηρή.

Ναύλοι μεταξύ WS 50-55 πληρώθηκαν σε VLCC για Δυτικές όψιόν με έξαρση μέχρι τα WS 60, ενώ τό WS 75 για Ανατολή, σάν ακραία περίπτωση, φαινόταν μάλλον να υποχωρεί σε πιο συγκρατημένα επίπεδα. Σε WS 80 έφθανε ο ναύλος για 100.000 τόννους περίπου με προορισμό Κόντινεντ ενώ ποικιλία μεγεθών εύρισκε από την ίδια περιοχή άνετη απασχόληση για όλους τους προορισμούς.

Τό τελευταίο αποτελεί και τό κλειδί για την αξιολόγηση των λοιπών, ιδίως, γειτονικών περιοχών, όπως η Μεσόγειος, η Δυτική Αφρική και η Ν.Α. Ασία, όπου, παρά την απουσία ανοδικών τάσεων στη ζήτηση, η αγορά κρατήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα λόγω της στροφής αριθμού πλοίων προς Κόλπο.

Χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις η Βόρεια Θάλασσα και η Καραϊβική όπου οι ναύλοι κρατήθηκαν σε σταθερά επίσης επίπεδα.

Κάπως περιορισμένη η κίνηση των καθάρων φορτίων, δεν έφθασε να δημιουργήσει κρίση και η αγορά κινήθηκε σε ρυθμούς που θα μπορούσαν να περιγραφούν σάν «ομαλοί».

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΛΗΤΩ: Λός Αντζελες 28.000 τόν. σκράπ Δυτική

άκτ η Ινδίας, δολ. 23,50, όψιόν Ανατολ. άκτ η Ινδίας δολ. 22 φίο, 8.000/800 τόν. φόρτωση, Ιουλίου 15-20.

ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν.

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

γεννήματα 'Ανατολική άκτή Μεξικού δολ. 7,75 φίο 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 18-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τον. γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 12,50 φίο, 25 ημέρες, 'Ιουλίου 15-17.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 24.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 12 φίο, 5 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-28.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14,25 φίο, 11 ημέρες, Αύγουστου 10-20.

ΣΗΡΟΒΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. καλαμπόκι Δομινικανική Δημοκρατία, δολ. 11, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 20 - 22.

ΒΟΜΑΡ: Ρίο Γκράντε 25.000 τον. δημητριακά Βαλένσια καί Σεβίλλη, δολ. 15,30 φίο, δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 10 ημέρες, 'Ιουλίου 25-31.

ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.: 'Αμερ. Κόλπο 8.500 τον. σιτηρά χύδην Κίγκστον, δολ. 13,65, 3.000 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 14-18.

ΝΤΕΣΕΡΤ ΚΟΥΗΝ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 19,75 φίο, 5.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 26-31.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 63.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα, δολ. 520.000 κατ' άποκοπή φίο, 11 ημέρες, 'Ιουλίου 29 — Αύγουστου 7.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Ποταμό Μισισσιππή 57.500 τον. δημητριακά 'Ολλανδία, δολ. 450.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, Αύγουστου 10-15.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Γουάνακ 90.000 τον. γαϊνθρακε Τάραντο, δολ. 4 φίο, 18.000 / 2 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 16-22.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μονρόβια 65.000 τον. περίπου σιδηρομεταλλευμα Μπαγκνόνι ή Τριέστη δολ. 4,25, εάν εκφόρτωση Τριέστη δολ. 4,75 φίο, 2 1/2 / 2 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 23-28.

ΣΑΟΥΘ ΣΗ: Τήσπορτ 25.000 τον. σιτηρά Πολωνία, δολ. 7,75 φίο, 5.000 / 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 16-18.

ΛΑΙΔΗ ΛΑ'Ι'Κ: Ρότερνταμ 19.500 τον. σκράπ Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 21,75 φίο, 8.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 15-20.

ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ: Άκαμπα 13.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 12,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-25.

ΠΑΣΙΘΕΑ: Τουμπαρό 140.000 τον. σιδηρομεταλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 6,75 φίο, φόρτωση κλίμακας / 35.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 12-13.

ΝΑΤΑ: Ντάρμπαν 14.000 τον. ζάχαρη χύδην 'Ιν-

τσόν, δολ. 19,50 φίο, 2.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Αύγουστου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΑΛΟΜΑ: 57.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 13, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Ιουλίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΣΑΞΕΣΟΡ III: 30.242 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ροστόκ Αύγουστο, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 4.650 την ημέρα.

ΜΑΡΕΣΟΛ: 15.757 τον. d.w. του 1969, παράδοση Μπουκπαγκιόγκ 'Ιουλίου 29 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΙΛΟΝΑ: 54.615 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόντινεντ 'Ιούλιο, ταξίδι μέσω 'Αμερικ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 42.187 τον. d.w. του 1987 παράδοση Λισσαβώνα 'Ιουλίου 28-31, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗ: 58.717 τον. d.w. του 1969, παράδοση Κόντινεντ άρχές Αύγουστου δύο / τρεις μήνες άπασχόληση, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ: 41.150 τον. d.w. του 1966, παράδοση Γιβραλτάρ μέχρι 20/7, ταξίδι 3-5 μηνών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ: 64.657 τον. d.w. του 1977, παράδοση Φός 'Ιουλίου 27 — Αύγουστου 6, ταξίδι με παράδοση Πόρτ Άλφρεντ, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΘΩΣ: 37.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βενεζουέλας με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ: 21.793 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ντάρμπαν Αύγουστου 2-6, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Αμερικανικού Κόλπου διάρκειας 90 ημερών, δολ. 4.850 την ημέρα.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: 16.897 τον. d.w. του 1980, παράδοση Άμερ. Κόλπο 'Ιουλίου 24-28, έπαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 5.325 την ημέρα.

ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ: 41.262 τον. d.w. του 1971, παράδοση Τζάκσονβιλ 'Ιουλίου 26 — Αύγουστου 5, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 7.000.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.950 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Αύγουστου 1-10, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.700 πλέον δολ. 120.000 για πλού υπό έρμα.

ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ: 15.000 τον. d.w. του 1974 παρά-

δοση στόν πιλότο ποταμού Έλμπε Νο. 1, 'Ιουλίου 23, ταξίδι Άνατολ. άκτής Κεντρικής Άμερικής/ Καριβικής, δολ. 2.100 την ημέρα.

ΕΛΕΝΑ Β.: 38.046 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας/ Άργεντινής με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: 61.349 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ταυλάνδη 'Ιουλίου 16-17, ταξίδι Βαρκελώνης/ Άμβούργου, δολ. 4.650 την ημέρα.

ΦΡΗΝΤΟΜ ΑΣ: 14.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κή Γουέστ 'Ιούλιο, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Δυτ. Άφρική, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.: 37.637 τον. d.w. του 1983, παράδοση Βιτόρια Αύγουστου 2-8, ταξίδι με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη διάρκειας περίπου 80 ημερών, δολ. 6.150 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.828 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σάντος Αύγουστο, ταξίδι Άπω Άνατολής διάρκειας 90/100 ημερών, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω Άμερικ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 50.550 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κέιπ Πάσσερο άρχές Αύγουστου, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. άκτής Νοτ. Άμερικής με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΣΚΕΥ: 26.993 τον. d.w. του 1975, παράδοση Άμερ. Κόλπο άμεση, ταξίδι με έπαναπαράδοση Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσσηνίου, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.400 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χιούστον Αύγουστου 10-20, ταξίδι με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.575 την ημέρα.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: 46.134 τον. d.w. του 1986, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Αύγουστου 5-20, έπαναπαράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 4.950 την ημέρα, πλέον δολ. 110.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ: 25.630 τον. d.w. του 1980, παράδοση Φλάσιγκ 'Ιουλίου 22-26, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 3.175 την ημέρα.

ΑΔΑΜΑΣ: 80.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κέιπ Χένρυ 'Ιουλίου 25-31, έπαναπαράδοση Μπορντώ/ Άμβούργο, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 45.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βέντσπιλς 38.000 τον. καθαρά ΗΠΑ



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN



WS 137,5, όψιόν Νότιο 'Αμερική WS 132,5, όψιόν Μεσόγειο WS 120, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, 'Ιουλίου 16.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 85, 'Ιουλίου 15.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Κοβένας 68.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 79,5, 'Ιουλίου 19.

ΚΙΤΙΟΝ: Περισκό Κόλπο 126.000 τον. μέρος φορτίου Τουρκία, WS 82,5, 'Ιουλίου.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Ράς Λανούφ 82.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 81,25, όψιόν Μεσόγειο WS 86,25, 'Ιουλίου.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Δυτική 'Ακτή ΗΠΑ 30.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 500.000 κατ' άποκοπή, όψιόν 'Ιαπωνία δολ. 450.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλίου 28.

ΕΥΡΟΣ: Καραϊβική 38.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 117, 'Ιουλίου 20.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 145, άμεση.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Κωνσταντίνα 28.500 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 157,5, 'Ιουλίου.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Γίεμπο 76.000 τον. 'Ιταλία, WS 80, 'Ιουλίου 31.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 52,5, 'Ιουλίου.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 51,5, 'Ιουλίου.

ΠΑΤΡΙΑ: Περισκό Κόλπο 270.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 50, 'Ιουλίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: 'Αμπου Ντάμπι 282.000 τον. μέρος φορτίου Σαίντ Κρούα, WS 50, 'Ιουλίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 52,5, 'Ιουλίου 30.

ΑΙΝΙΑΣ: Δυτική 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 55, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 57,5, 'Ιουλίου 31.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: 'Ινδονησία 91.000 τον. Αυστραλία WS 67,5, 'Ιουλίου 25.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Περισκό Κόλπο 100.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 80, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 77,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 75, όψιόν Μεσόγειο 82,5, 'Ιουλίου.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 62, 'Ιουλίου 28.

ΓΚΑΛΕΡ: Περισκό Κόλπο 135.000 τον. Μεσόγειο WS 70, 'Ιουλίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Φορκαντός 125.000 τον. μέρος φορτίου, Λουϊσιάνα 'Οφσορ Τέρμιναλ WS 66, Αύγουστου 5.

ΦΑΣΣΑ: Μπόνου 118.000 τον. ΗΠΑ, WS 70, Αύγουστου 7.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Ούμ Σαϊδ 73.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 110, όψιόν 'Ερυθρά Θάλασσα WS 122,5, 'Ιουλίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Δύση WS 62,5, 'Ιουλίου.

ΕΙΡΗΝΗ: Νοβοροσίσκ 110.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 100, 'Ιουλίου.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 79, όψιόν Χιλή WS 85, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 92,5, 'Ιουλίου.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Μπετζάια 30.000 τον. κοντενσέϊτ, μέρος φορτίου, Γαλλικό λιμάνι 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 150, όψιόν Λαβέρα WS 160, 'Ιουλίου 29.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Ράς Τανούρα 90.000 τον. μέρος φορτίου WS 105, 'Ιουλίου.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Κωνσταντίνα 28.500 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 150, 'Ιουλίου 28.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 170, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 152,5, 'Ιουλίου.

ΜΑΡΙΚΑ Π.: Πουέρτο Λά Κρούζ 63.000 τον. μέρος φορτίου Γουίλσχιλσάβεν, WS 62,5, 'Ιουλίου 28.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περισκό Κόλπο 300.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία WS 64, 'Ιουλίου.

ΝΕΣΤΩΡ: Σιγκαπούρη 47.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 142,5 άμεση.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Κχόρ Φακάν 260.000 τον. Δυτικές όψιόν WS 50, 'Ιουλίου.

ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ: Μπετζάια 80.000 τον. Μεσόγειο WS 112,5, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 110, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 105, 'Ιουλίου.

ΟΧΑ'Ι'Ο: 'Αλγερία 112.000 τον. Βραζιλία WS 87,5 'Ιουλίου 24.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 80.000 τον.

ΗΒ/Κόντινεντ WS 88, όψιόν φόρτωση Τής WS 92,5, 'Ιουλίου 24.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 82,5, 'Ιουλίου 26.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 68, Αύγουστου 5.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη WS 110, Αύγουστου 1.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Μόγκσταντ WS 80, 'Ιουλίου 29.

Οι αγοραπωλησίες

Καθώς ή ναυλαγορά των πειρελαιοειδών φαινόταν νά περνά περίοδο παχέων αγελάδων καί τό ξηρό φορτίο δέν φαινόταν νά ύστερεί σέ ενδιαφέρον, ή ζήτηση καί στίς δύο κατηγορίες καί, έπομένως, οί άξίεις άκολουθούσαν άνοδική τάση.

Τά ULCC/VLCC καί, γενικώς, μεγάλα δεξαμενόπλοια βρίσκονταν στήν πρώτη γραμμή του ενδιαφέροντος μέ ύψηλές πληρωθεϊσες τιμές πού, σέ πολλές περιπτώσεις, σημαίνουν μεγάλα κέρδη γιά τούς πωλητές, άν ληφθούν ύπ' όψη οί σχεδόν πρόσφατες τιμές αγοράς.

Μέ προσθήκη μερικών «παραλειπομένων» του περασμένου δεκαπενθημέρου, θά σημειώσουμε τίς έξης πράξεις:

— T/T SEA SONG (350.000/77) δολ. 16.500.000 (περίπου) μέ 3 χρόνια χροναύλωση στά δολ. 12.500 ήμερησίως.

— T/T MATHILDE R (310.700) δολ. 15.250.000 (τιμή πρό τριετίας δολ. 6.500.000).

— T/T NICHIHARU MARU (237.300/73) δολ. 10.000.000.

— T/T RIO HORIZONTE (232.680) δολ. 10.000.000.

— M/T ANIA (130.250/73) δολ. 8.000.000.

— M/T CAPELLA (124.00/75) δολ. 9.300.000.

'Αριθμός μικτών πλοίων άξίζει επίσης νά μνημονευθεί:

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: 'Ες Σαίντερ 85.000 τον. Τριεστ WS 95, 'Ιουλίου 26.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 48.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 105, Αύγουστου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περισκό Κόλπο 260.000 τον. μέρος φορτίου Δυτικές όψιόν WS 55/56, 'Ιουλίου.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 120, Αύγουστου 3.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Γίεμπο 30.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 150, Αύγουστου 3.

— M/T LICORNE ATLANTIQUE (ORE/OIL, 258.000/73) δολ. 10.600.000.

— T/T ALSTER ORE (ORE/OIL, 217.250/72) δολ. 7.350.000 σέ "Ελληνες του Λονδίνου.

— T/T SILASKA (ORE/BULK/ OIL, 103.100/73) δολ. 5.250.00 σέ "Ελληνες του Λονδίνου.

— M/T PORT JOINVILLE (Product) 25.228/72, δολ. 4.250.000 σέ "Ελληνες.

'Αξιόλογος αριθμός μπάλκ κάρριερς κάθε μεγέθους άλλες χέρια άντί μάλλον ύψηλών τιμών:

— M/V POLYCLIPPER (118.000/75) δολ. 8.200.000.

— M/V THETIS (72.063/74) δολ. 4.750.000 σέ "Ελληνες.

— M/V ASTRO BELL (58.225/70) δολ. 1.800.000.

— M/V MEXICAN GULF (57.200/71) δολ. 2.900.000 σέ "Ελληνες.

— M/V GENERAL GUIAN (55.070/73) δολ. 3.250.000 σέ "Ελληνες του Λονδίνου.

— M/V FEDERAL FRASER (40.100/77) δολ. 4.750.000 σέ "Ελληνες.

— M/V LA LIBERTE (28.186/83) δολ. 5.000.000.

— M/V OCEAN FAME (23.980/81) δολ. 4.500.000.

— M/V KEIYO MARU (20.300/77) δολ. 2.300.000.

TITAN INSURANCES LTD.

BUSINESS & COMMERCIAL INSURANCES

COMMERCIAL MORTGAGES & LOANS

PERSONAL HOUSEHOLD INSURANCES

MARINE INSURANCE "LLOYDS" THE BUSINESS

FINANCIAL SERVICES

RESIDENTIAL MORTGAGES & REMORTGAGES

**EUSTON HOUSE
81/103 EUSTON STREET
LONDON NW1 2ET**

TEL.: 01-388311 — TELEX 262562

FAX: 01-3880505

**Directors: B. TSAPRALIS BA, MBA
C. TSAPRALIS**

— M/V MOUNT RAINIER (16.570/76) δολ. 1.900.000.

Ἀριθμός πλοίων γενικού φορτίου, δ-χι κατ' ἀνάγκην πρώτης διαλογῆς, ἀλ-λαξε ἐπίσης χέρια:

— M/S THAMATHAI (18.500/78) δολ. 2.800.000.

— M/S SOUTHER LADY (17.000/78) δολ. 1.000.000.

— M/S NEDERBURG (13.860/67) δολ. 1.400.000.

Μερικά RO/RO ἔγιναν ἐπίσης ἀντικείμενο διαπραγμάτευσης ἢ ἐπωλήθησαν σὲ πλει-στηριασμό, ὅπως τὸ M/S NORLANDIA (4.250 TDW/1984) στὰ φλορίνια 10.100.000.

Ἀξίζει ἐπίσης νὰ σημειώσουμε τὴν πώλη-ση τριῶν πλοίων - ψυγείων ἐκ τῶν ὁποίων τὸ M/S FRIO SANTOS (7.650 TDW, 345.000 κυβ. ποδῶν, κατασκευῆς 1978 στὴν Ἰαπωνία) ἀ-γοράστηκε ἀπὸ Γάλλους ἀντὶ δολ. 4.750.000 ἐνῶ τὰ παλαιὰ Γαλλικῆς κατασκευῆς καὶ Γερμανικῆς πλοιοκτησίας M/V HORNBYAY καὶ HORNCAP (6.600 TDW, 362.000 κυβ. πό-δια, κατασκευῆς 1969 καὶ 1968, ἀντίστοιχα) πουλήθηκαν σὲ Ἑλλήνες ἀντὶ συνολικῆς τι-μῆς δολ. 3.400.000 περίπου.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Χαρακτηριστικὴ ἢ οὐσιαστικὴ ἀπου-σία τῆς Ταϊβάν ἀπὸ τὸν κατάλογο τῶν ἀ-

γοραστριῶν χωρῶν. Πλήθος οἱ λόγοι τοῦ φαινομένου, ἀπὸ τὴν ὑπερβολικὴ συγκέντρωση χωρητικότητος πρὸς διά-λυση στὸ Kaohsiung καὶ τὴν ἀναμενόμε-νη μέσα στὶς λίγες προσεχεῖς ἐβδομά-δες, τὴν εἰσαγωγή τοῦ ἐκ δολ. 5 τέλους μέχρι τὴν ἀνοδο τῆς ἱσοτιμίας τοῦ ἐντο-πίου νομίσματος ὡς πρὸς τὸ δολλάριο.

Καλύτερα, ὅμως, νὰ ρίξουμε μιὰ μα-τιά σὲ ἀριθμὸ γεγονότων πράξεων (ση-μειώνεται LDT καὶ τιμὴ σὲ δολλάρια):

Ταϊβάν:

— THALIA (12.558) δολ. 144.50 μέσω trading house.

— URANIA (11.650) δολ. 143 ὅπως ἀ-νωτέρω.

— HOIAN (4.229) δολ. 134

Κίνα:

— SEDCO 135 (πλατφόρμα 9.856 LDT) δολ. 131

— TP 009 (ἀλιευτικὸ συνεργεῖο 7214 LDT) δολ. 128.

— VYSOKOGORSK (5.712) δολ. 136.

— VITIM (5.708) δολ. 136.

— MANYCH (2.387) δολ. 123

Κόρεα:

— FORMOSA FORTUNE (ORE/OIL, 30.093 LDT) δολ. 158.50, ἐπαναπώληση ἀπὸ Ταϊβάν.

Ἰνδία:

— NIK (4.750) δολ. 131.

Πακιστάν:

VOLZHSK (ψυγεῖο, 2.554 LDT) δολ. 123.50

Τουρκία:

— CHAMPLAIN (5.290) καὶ CADILLAC (5.271) δολ. 51 ὡς εὐρίσκονται στὸ Κεμ-πέκ με ἐπαναπώληση στὴν Τουρκία ἀντὶ δολ. 90.

Διάφορες πράξεις

— MT MARIZINA (15.828) δολ. 127.50 με παράδοση Πειραιᾶ σὲ Ἰαπωνικὸ tra-
ding house.

— SEVEN SEAS (7.530) δολ. 112 με παράδοση Σουέζ.

— MARACAIBO (6.668) καὶ CARACAS (5.712) δολ. 66.70 με παράδοση Βενε-
ζουέλα.

— GABY (τσιμεντάδικο, 3.000 LDT) δολ. 44.50 παράδοση ΗΠΑ.

— BULKVELA (16.965) καὶ PLOTUS (14.321) ἐντὸς τῆς Ἰταλίας με πριμοδό-
τηση.

Ὅλα δεῖχνουν ἀνοδικὲς τάσεις τῶν τιμῶν τοῦ σκράπ στὸ ἐγγὺς μέλλον.

COFFIN TURBO PUMP SPECIALIST

SINCE 1956

MAMI S.A.

SPARES

REPAIRS

ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ 20 ΚΡΑΤΗ ΚΑΙ

ΕΧΟΝΤΑΣ ΣΤΙΣ ΤΑΞΕΙΣ ΜΑΣ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΠΕΣΙΑΛΙΣΤΑ **Φ. ΒΡΕΤΤΟΣ**

A.D.M.E. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΜΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

ΜΕ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ: ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ — ΚΑΝΑΔΑ

Υπενθυμιζουμε:

- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΤΑΧΥΤΑΤΗ — ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΣ
- ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ — ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ
- ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ — ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ
- COMPUTERIZED STORAGE MANAGEMENT SYSTEM

- A) ΤΙΜΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ, PER UNIT
- B) ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ: ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΙΔΟΣ
- Γ) ΜΗ ΧΡΕΩΣΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ
- ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ — ΕΥΡΩΠΗ
- Δ) ΕΚΠΤΩΣΙΣ 15%
- Ε) ΣΕ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ — COMPLETE UNIT'S —
- ΕΚΠΤΩΣΙΣ 40%. ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΜΕ ABS
- CERTIFICATE.

STOCK AVAILABLE DUBAI - P. GULF

MAIN OFFICE:

FRANCE

MAMI S.A.

72 TER AVENUE FOCH

92250

LA GARENNE COLOMPES

TEL: 01 - 47.82.80.80

TLX: 612321 MAMICO

Man. Dir. Mr. LECHÉLON

F. VRETTOS

PRIVATE

HOLLAD — HELLAS

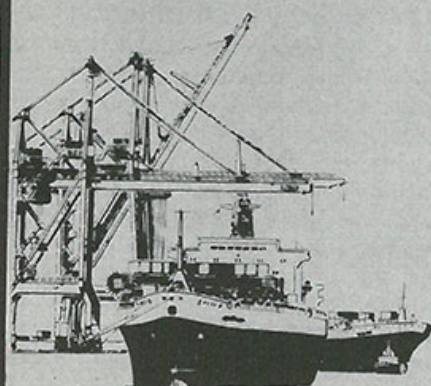
010-471.36.54 — 01-45.10.548

ΕΚΑΣΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΣΑΣ ΚΑΘΙΣΤΑ ΑΝΕΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

Sing. F. VRETTOS - LECHÉLON



NAFTIKA CHRONIKA



SHIP IDENTIFICATION NUMBER

At the 53rd session of the IMO Maritime Safety Committee, the UK delegation agreed to prepare in consultation with the Secretariat a more detailed proposal for an IMO ship identification number. According to the proposal the scheme will apply initially on a voluntary basis. So there would be no need to develop any legal instrument other than an Assembly resolution recommending Governments to implement the scheme.

The draft is based on the following points:

a) The IMO number would be indelible to the Lloyd's Register number allocated at the time of build.

b) The scheme would apply to ships of 100 grt. and above with the exception of fishing vessels, pleasure yachts, miscellaneous vessels and equipment etc.

c) Administration which have decided to implement the scheme would be invited to assign ships flying their flags the IMO number and insert them on the ship's certificate.

THE HAMBURG RULES AND BULK SHIPPING

The Hague/Visby Rules remain as much a corner stone in the carriage of bulk cargoes as in the liner trades. Any abandonment of the well established Hague Rules system in favour of the Hamburg rules would, according to the International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), be even more damaging to dry bulk shipowners than to liner operators.

"The current pressure" explained Bruce Farthing, Intercargo's Consultant Director, "by shippers on governments and in UNCTAD to implement the Hamburg Rules, has been led by those involved in the carriage of 'packages', whether in containers or otherwise. It must not be forgotten that homogeneous cargoes carried in bulk are also covered by bills of lading and responsibilities between ship and cargo are subject to the well defined and long established principles in the Hague/Visby Rules. There is no question in the dry bulk trades of freights being increased at all, let alone suffi-

ciently, to compensate for increased costs of insurance with market conditions as they are".

"There is also", added Peter Wallis, the Association's Assistant Director, "ample evidence that dry bulk shipowners in some trades are considered 'fair game' for cargo claims of doubtful validity. The existing regime does not afford them the overwhelming degree of protection the Hamburg Rules lobby suggests, especially, in today's harsh commercial climate, where the pressure is on to issue clean bills of lading when circumstances do not really so justify".

"Intercargo", said Bruce Farthing, "stands firmly alongside other Associations such as ICS, BIMCO and CENSA in opposition to the Hamburg Rules because of the upset their implementation would mean to a well established and reasonably certain regime. A plethora of new litigation would be in neither the owners' nor the charterers' interests and would be yet a further cost pressure for the already hard hit dry bulk shipowner".

d) In new buildings the IMO number can be obtained by weekly reports on shipyard orders published by L.R.

In ships on service can be obtained by the Register of Ships and the cumulative monthly supplements to it, published by IMO.

e) The IMO number might be inserted on the ship's certificate of registry, the International Load Line certificate, the International Tonnage certificate, the SOLAS and MARPOL certificates.

USEFUL REMINDER FOR FITTING RADAR PLOTTING AIDS AND OIL DISCHARGE MONITORING SYSTEMS

We feel this is a good opportunity to remind shipowners of the dates to install an automatic radar plotting aid (ARPA) on ships, other than tankers, and constructed before 1 September 1984, in accordance with Regulations of Chapter V of the 1981 Amendments to

SOLAS 1974. The regulation required an ARPA on ships of 40,000 gross tons and larger by 1 September 1986 and will require such an aid on ships of 20,000 gross tons and larger, but less than 40,000 gross tons, the requirements date is 1 September 1988. Ships constructed before 1 September 1984 are those ships whose keels were laid, or were at a similar stage of construction before that date. All ships of 10,000 gross tons and upwards, constructed on or after 1 September 1984, are required to be fitted with an automatic radar plotting aid.

Existing oil tankers should have installed a discharge monitoring and control system by 2 October 1986. However, administrations may accept the fitting of oil discharge monitoring and control systems (Regulation 15) on existing tankers not later than 2 October 1987.

This latter date applies only if a purchase contract was made before 2 October 1986 for an oil discharge moni-

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

toring and control system with an oil content meter approved according to the revised test and performance specification developed by IMO if, before the same date, a time schedule has been established for the installation of the monitoring system. A third stipulation is that the IOPP Certificate is endorsed accordingly, but will cease to be valid if the installation has not been fitted and approved by 2 October 1987.

ALLOWING FRENCH UNDERWRITERS TO INSURE U.S. SHIPS BLATANT DISREGARD OF PUBLIC POLICY, AIMU TELLS MARAD

U.S. marine insurers charged the Maritime Administration (MARAD) with "an extraordinary display of ignorance" and "bad faith" in suddenly permitting French government - controlled insurers to write hull coverage for U.S. flag ships.

G. Zacharkow, chairman of the American Institute of Marine Underwriters (AIMU) accused MARAD that with this decision has completely disregarded sound advice on the fair and safe method of approving insurers not subject to U.S. law. The concept of a level playing field on which both the domestic marine insurance industry and foreign insurers can compete has been ignored. MARAD recently departed from established policy to allow seven French marine insurance companies, many of which are government - owned or controlled and not subject to U.S. insurance regulations, to participate in the renewal of a hull insurance policy on eight ships owned by the Energy Transport Corporation of New York City.

MARAD's action comes in the midst

of continuing debate over whether or not unregulated foreign marine underwriters should be permitted to insure U.S. merchant marine vessels constructed or operated under federal subsidy programs.

Previously, MARAD allowed only American and British underwriters to provide hull insurance for federally subsidized ships in recognition of the self-enforced financial stability and firm regulatory oversight of insurers in those countries.

LLOYD'S REGISTER AUTHORISED TO SURVEY VESSELS IN NEW NORWEGIAN INTERNATIONAL SHIP REGISTER

The Norwegian Maritime Directorate (NMD) has authorised Lloyd's Register, on an equal basis with other major classification societies, to carry out a wide range of statutory survey and control functions for ships registered in the new Norwegian International Ship Register (NIS), with immediate effect.

LR's authorisation relates to all categories of LR-classed cargo ships in the NIS, with the exception of offshore supply/ service/ standby vessels. It fully empowers LR to act on behalf of the NMD in respect of the International Conventions adopted by Norway and all the relevant Norwegian Acts and Regulations for such ships.

The regulations include the 1966 Load Line requirements (all ships of 24 metres in length and above) and other statutory requirements affecting ships of 500 gross tons and above, including SOLAS Convention 1974 and Protocol 1978, with their 1981 and 1983 amendments.

LR is also fully authorised to act on behalf of the NMD in carrying out additional or unscheduled inspections as considered appropriate on LR-classed ships. Guidelines for such inspections are being prepared for use by each of the delegated societies.

NEW CHAIRMAN FOR JAPANESE SHIPBUILDERS' ASSOCIATION

Mr Kenko Hasegawa, President of Kawasaki Heavy Industries Ltd., was appointed Chairman of the Shipbuilders' Association of Japan during the Association's annual general meeting held in Tokyo on June 24, 1987.

Mr. Hasegawa takes over as SAJ chairman from Dr. Kazuo Maeda, Chairman and Executive Director of Mitsui Engineering and Shipbuilding Co. who was appointed President of the Japan Ship Exporters' Association (JSEA) on May 27.

At the same meeting, Mr. Toshio Murayama (President of Hitachi Zosen Corporation), Mr. Kousaku Inaba (President of Ishikawajima Harima Heavy Industries) and Mr. Yotaro Iida (President of Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.) were reappointed as Vice-Chairmen of SAJ. They were joined by Mr. Shigeru Gouda (President of Sumitomo Heavy Industries, Ltd.) and Mr. Takeo Watanaabe (President of Oshima Shipbuilding Co.).

Also reappointed were Mr. Takashi Nakaso as Executive Managing Director, Mr. Katsuro Horinokita and Mr. Tatsuo Hayashi as Managing Directors.

The SAJ was established in 1947 to represent and promote the general interests of its members shipbuilding com-

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

panies domestically and internationally.

BLACK BOX MONITORS OIL DISCHARGES FROM TANKERS

An oil - discharge monitor controlling that tankers do not emit more than a maximum of 60 l/nm oil into the sea, has been developed by Consilium Marine AB, Stockholm. The monitor, which is described as the "black box" of a ship, detects oil particles using de-aeration, mechanical emulsification and light measuring in combination with sophisticated computer software.

The control of oil discharge is achieved through a continuous flow of sample water which is preconditioned by a de-aerator operating under pressure followed by a high shear emulsification process. The sample water then enters a cylindrical glass cell through which light within the red spectrum is passed.

The wavelength of the light is chosen to correspond with the oil droplet size. The transmitted light and light scattered at two angles is detected by sensitive photodiodes and the signals are treated in a micro-processor for identification of the content and measuring of the oil contamination.

The product, called Marpoil, is a further development of a black box manufactured by Salen & Wicander, a company within the Consilium group.

MAJOR SHIPREPAIR CONFERENCE

Methods for cutting the costs of ship operation and repair will be high on the agenda at the third International Shiprepair, Spares and Maintenance Conference to be held at the Royal Garden Hotel, London, on September 3 and 4, 1987.

This biannual conference, organised by Meon Conference Services on behalf of leading marine technical journal, the Motor Ship, provides a unique forum for debate between the world's shipowners and shiprepairers and those offering se-

rvices and equipment to both.

This year the focus will be on the advanced maintenance techniques which are becoming particularly important as shipowners and repair yards alike struggle to improve their cost savings.

REPAIRS OF SMALLER VESSELS AT PUNTA ARENAS

ASMAR and SANDOCK - AUSTRAL Ltd. of South Africa have formed a joint venture company to build and operate a new shiprepair yard in the port of Punta Arenas. The facilities of the shipyard include a railway drydocking system, with a lifting capacity of 4,000 short tons, that can receive two 130 metre vessels for simultaneous repair. The new yard was commissioned in November 1986 and has already drydocked four vessels.

The new shiprepair yard, called Astillero Estrecho de Magallanes, (Strait of Magellan Shipyard), is in the stages of organizing its administrative structure and has recently appointed the Piraeus company SSRS Ltd, as their agents for Greece.

SMIT FORMS NEW MALTA - BASED TOWAGE SALVAGE COMPANY

A new joint venture towage and salvage company, headquartered in Malta and offering services throughout the central Mediterranean region, has been established by Rotterdam - based Smit Tak International Ocean Towage and Salvage Company and three Maltese partners.

Smit Tak Valetta Co. Ltd. is operating the "Smit Floriana", a 2,500 hp tug with a 34 tonnes bollard pull and full firefighting equipment outfit.

The vessel is at work outside the port of Valetta and off Malta, transporting crews and equipment. Tasks have included a diving survey.

Smit Tak's joint venture partners are: Kirton & Co. Ltd., shipping agents, Euclid, Zammit and Sons Ltd., a shipowner operating inter-island ferry services and

50 YEARS AGO

From this number Naftika Chronika is selling at the price of 10 drs. We apologise for the small overcharge which is due to the rise of prices of paper and other printing material.

According to the Lloyd's Register annual Report, the world fleet now stands at 66.286.024 gross tonnage. This total includes 65.271.440 grt. motorships and 1.014.584 grt. sailing ships.

The Merchant Marine Secretariat determined for the 6th of September the written entrance examination for the Maritime School of Hydra. The vacancies for each class of the school are as follows: A class 8 students, B class 2 students and C class 2 students.

Greek s/s "Aikaterini Koumantarou" sailed from Houston Texas with 10.400 tons scrap iron for Japan. This was the largest scrap cargo loaded up on a single ship, as compared with the 9.900 tons loaded until now.

"Naftika Chronika" No 159/1-8-1937

regular sailings and the Malta Drydocks.

Kirton and Co. Ltd. have been agents for Smit International for many years and they are now also managing agents for the "Smit Floriana."

FURTHER DECENTRALISATION BY GERMANISCHER LLOYD'S

Germanischer Lloyd has effected further organisational changes to its external services, aimed at decentralising its international operations: With effect from 1 July 1987, three senior principal surveyors have been appointed to act as area representatives in their respective regions, among which Dipl. - Ing. D. Lemonidis, based in Piraeus, will be the new representative for Greece, Albania, Bulgaria, Turkey, Cyprus, Syria and Israel.

It is also worth noting that the latest version of "GL Rules" computer program for the construction of steel hulls is now available from the classification society, Germanischer Lloyd.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ
Α' ΠΑΓΙΟ

	Κ.Υ.	Ξ.	Σ.Μ.	ΕΛΟΕΝ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα Οικόπεδο Κτίριο	27.184.802 407.665.826				434.850.628				434.850.628
Εγκαταστάσεις Μείον: αποσβέσεις	951.785 556.973	4.079.284 2.830.754	5.018.863 3.473.043	1.197.878 178.448	394.812	1.248.530	1.545.820	1.019.430	4.208.500
Έπιπλα & Σκεύη Μείον: αποσβέσεις	790.772 675.840	1.835.082 1.630.654	2.012.254 1.796.961	1.613.200 257.698	114.932	204.428	215.293	1.355.502	1.890.100
Μηχανήματα Μείον: αποσβέσεις	336.928 238.869	1.012.890 908.716	3.471.216 3.242.349	113.467 18.152	98.059	104.174	228.867	95.315	526.400
Μηχανές Γραφείων Μείον: αποσβέσεις	198.992 198.990	39.939 39.938		147.526 89.952	2	1		57.574	57.500
Εργαλεία - Όργανα Μείον: αποσβέσεις	36.812 17.570	134.203 118.043		49.412 8.778	19.242	16.160		40.634	76.000
Βιβλιοθήκη Οργανι- σμού Μείον: αποσβέσεις	190.381 114.368	14.713 10.862			76.013	3.851			79.800
Έξοδα Έδρυσης & Οργάνωσης					1				
Εγγυήσεις					187.831			115.200	303.000
Εξοπλισμός Κυλι- κείου					26.615				26.600
Ιματισμός Μείον: αποσβέσεις		3.561.393 2.866.126				695.267			695.200
Είδη Ψυχαγωγίας Μείον: αποσβέσεις		107.711 107.411				300			300
Μεταφορικά Μέσα Μείον: αποσβέσεις			504.701 269.173				235.528		235.500
Διαμορφώσεις Χώ- ρων Μείον: αποσβέσεις			214.836 214.835				1		
ΣΥΝΟΛΑ:					435.768.135	2.272.711	2.225.509	2.683.655	442.950.000

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Προσωρινοί Χρεωστ. Λογ/σμοί	50.000	20.000	2.900.000	124.101	3.094.100
Επιχορήγ. Ξενώνα	197.553.347				197.553.300
Επιχορήγ. Πρατ. Τροφίμων	47.574.883				47.574.800
Δοσοληψίες Κλάδου ΕΛΟΕΝ	11.284.010				11.284.000
Εμπορεύματα		282.077	37.348		319.400
Ηλεκτρολ. Υλικό		76.090			76.000
Κάυσιμα		339.173			339.100
Συμμετοχή από Εστία		122.871.278	36.627.704		159.498.900
Χρεώστες			453.869		453.800
ΣΥΝΟΛΑ:	256.462.240	123.588.618	40.018.921	124.101	420.193.800

Πάγια NAT (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.) (Χρήσης Παγίων)	1	1
--	---	---

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1986

ΧΡΕΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες Διοίκησης	3.465.397	11.804.520	65.772	70.656.173	85.991.862
Αμοιβές ΔΣ — Επιτροπών	741.550			476.519	1.218.069
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών	3.530.108	6.334		3.000	3.539.442
Μισθοδοσία Τακτικού Προσωπικού	18.097.217	31.395.243			49.492.460
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών Έκτακτου Προσωπικού	168.534	340.848			509.382
Κρατήσεις και εισφορές υ/τρίτων	4.627.472	7.541.497		107.835.394	120.004.363
Έξοδα συντήρησης	89.617	3.921.546	139.248	9.986	4.160.397
Συναλλαγματικές διαφορές	14.861.414			8.986.780	23.848.194
Αποσβέσεις	258.611	1.140.143		292.551	1.691.305
Δαπάνες ψυχαγωγίας Ναυτικών	14.802.996				14.802.996
Δαπάνες νομικής συμπίσης Ναυτικών	113.102				113.102
Δαπάνες γαμηλίων δώρων	14.707.000				14.707.000
Δαπάνες έκτακτης Οικον. ενίσχυσης	15.090.000				15.090.000
Δαπάνες παλιννόστησης	1.847.320				1.847.320
Δαπάνες συμπίσης στις Οικον. Ναυτικών	815.000				815.000
Εμπορεύματα αναλωθέντα		1.942.944			1.942.944
Ηλεκτρολογικό υλικό αναλωθέν		132.808			132.808
Καύσιμα αναλωθέντα		1.709.505			1.709.505
Παροχές προσ/κού		1.337.903			1.337.903
Φθορές απώλειες χρήσης		931.934			931.934
Εμπορεύματα πωληθέντα			1.342.619		1.342.619
Υλικά συσκευασίας πωληθέντα			893.825		893.825
Εμπορεύματα καταστραφέντα			449.100		449.100
Υλικά συσκευασίας καταστραφέντα			40.595		40.595
Μισθοδοσία Έκτακτου Προσ/κού				14.671.569	14.671.569
Χορήγηση Οικον. Επιδομάτων				1.221.078.919	1.221.078.919
Διαφορά Εσόδων — Δαπανών Χρήσης	41.491.770	1.628.097	477.392		43.597.259
	134.707.108	63.833.322	3.408.551	1.424.010.891	1.625.959.872

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδα από NAT	117.133.353			1.170.203.400	1.287.336.753
Έκτακτα Έσοδα	17.573.755	298.388	592.438	76.931.110	95.395.691
Έσοδα Ξενώνα		63.534.934			63.534.934
Πωλήσεις Εμπορευμάτων			1.282.030		1.282.030
Πωλήσεις Υλικών Συσκευασίας			767.626		767.626
Ανόργανα Έσοδα			766.456		766.456
Χαρτόσημο τιμολ. πωλήσεων			1		1
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών χρήσης				176.876.381	176.876.381
	134.707.108	63.833.322	3.408.551	1.424.010.891	1.625.959.872

Πειραιάς 29 Μάη 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.
ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΕΦΥΛΛΗΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΝΟ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΟΙΚΟΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μκτόν)

ΑΒΙΝ ΟΥΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΛΩΝ	79	10428
ΑΙΓΙΩΝ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΙΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΙΓΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙΓΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙΓΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΙΓΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

ΑΙΓΑΝΤ ΓΚΑΛΦ	68	9441
ΑΙΓΑΝΤ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
ΑΙΓΑΝΤ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714
ΑΙΓΑΝΤ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΡΙΟΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	1800	
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΦ	86	12963
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173

α. Τζουμπάιλ 7/6	
α. Σύνδεσ 10/6	
α. Νταμύ 16/6	
α. Νταλίν 1/6	
α. Ρεϊνόν 14/6	
α. Βαλένθια 16/6	
α. Σιγκαπούρη 16/6	
μετ. «Πρώτος» (Ονδ)	
α. Κολόμπο 18/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ραβέννα 15/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Τσιταγκόγκ 15/6	
ε. Τόκυο 12/6	
ε. Γάνδη 2/6	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 11/5	
μεσογειακές μεταφορές	
επώληση άλλοδασιών	
στη Σιγκαπούρη 19/6	
δ. Σουέζ 10/6	
ε. Πειραιά 14/6	
ε. Χιουσόν 4/6	
μετ. «Πάνορμος Βίκτορου» (κ.)	
στο «Αμστερνταμ 6/6	
α. Ρίο Γκράντε 3/4	
δ. Πειραιά 14/6	
δ. Παναμά 10/6	
ε. Άμβερσα 20/6	
α. Άλγκεκίρας 9/6	
ε. Τέξας Σίτυ 30/5	
ε. Φουτζέιρα 10/5	
αργεί Χαλκίδα	
προς Κομόρος 31/5	
δ. Γιβραλτάρ 8/6	
α. Σιγκάγκ 3/6	
ε. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Θάντερ Μπαϊ 15/6	
α. Σλάγκεν 12/6	
α. Σαβόνα 15/6	

δ. Ντόβερ 6/6	
ε. Σύνδεσ 14/6	
επισκευές Πειραιά	
δ. Μπρανμπούτελ 10/6	
α. Τέμα 18/5	
α. Πόρτ Κέμπλα 8/6	
δ. Παναμά 8/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Άδελαιδα 4/6	
προς Γιοκχαμά 25/3	
δ. Κων/πολη 5/5	
ε. Ταγκονούρα 31/5	
στον Πειραιά 24/4	
ε. Μονφαλκόκε 10/6	
προς Πόρτ Κέμπλα 6/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 4/6	
α. Μασσαλία 12/6	
ε. Πειραιά 30/5	
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/6	
αργεί Χαλκίδα	
ύψωση παναμαϊκή	
στο Μπαντάρ Άμπας	
ε. Ιντσόν 11/6	
πρ. «Yüksel Güler»	
δ. Π. Σαϊδ 11/6	
α. Καζαμπλάνκα 6/6	
προς Μπ. Άϊρες 24/5	
ε. Μπαγκκόγκ 7/6	
ε. Ρίο Γκράντε 8/6	
α. Φερμάντ 12/6	
ε. Λά Γκουέρα 27/5	
ε. Χονολουλού 15/6	
ναυπηγ. Καβαχίρι	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 5/6	
ε. Μπαρλέττα 8/6	
προς Γισού 25/5	
α. Ντάρμπαν 3/6	
προς Γιβραλτάρ 13/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Μαδράς 14/6	
α. Σκάτλ 29/5	
α. Σάντα Μάρτα 27/5	
α. Ταϊτσούγκ 4/5	
ε. Νταμύ 8/6	

προς Ίαπωνία 17/6	
α. Κορούνα 16/6	
α. Λά Γκουέρα 26/5	
α. Τζέντα 7/6	
α. Σάντος 13/6	
ε. Μπέλφαστ 15/6	
προς ΕΣΣΔ 26/5	
δ. Σουέζ 8/6	
ε. Μοντεβιδέο 11/6	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ		
(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13831
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι Α	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΧΙΛ	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144

α. Σάν Νικόλας 12/6	
προς Σουραμπάγια 3/5	
α. Ν. Όρλεάνη 11/6	
προς Λά Γκουέρα 26/5	
ε. Σιγκαπούρη 16/6	
ε. Πόρτ Πίρι 17/6	
α. Λέγκχορν 30/5	
ε. Ταϊτακόγκ 14/6	
α. Κούε Μπαϊ 25/5	
α. Τζέντα 8/6	
δ. Κων/πολη 25/5	
α. Χόγκ Κόγκ 15/6	
ε. Λός Άντζελες 15/6	
δ. Παναμά 2/6	
ε. Καμπεντέλο 7/5	
δ. Ντόβερ 11/6	
ε. Μπορντώ 5/6	
δ. Σουέζ 17/6	
α. Κινούρα 10/6	
α. Ίταζι 5/6	
ε. Νάπολη 17/6	
προς Σιγκαπούρη 21/5	
ε. Κίγκστον 4/6	
δ. Παναμά 10/6	
δ. Ντάρμπαν 2/6	
δ. Π. Σαϊδ 17/6	
α. Ρίο Γκράντε 7/6	
α. Βαλένθια 16/6	
α. Κοτονό 12/6	
προς Βομβάη 3/4	
ε. Σιγκαπούρη 13/6	
α. Νταβά 1/6	
α. Φός 16/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιοκαΐτι 17/6	
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 14/6	
α. Μαδράς 12/6	
προς ΕΣΣΔ 28/5	
δ. Παναμά 28/5	
προς Φός 16/5	
προς Ποχάγκ 15/4	
αργεί Τάραντα	
ε. Λός Άντζελες 15/6	
ε. Χιουσόν 12/6	

α. Μπαχραϊν 20/6	
α. Όκλαντ 10/6	
ε. Μονφαλκόκε 9/6	
α. Λός Άντζελες 14/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μομπάσα 31/5	
μετ. «Advance» (Μ.)	
ε. Μπαγκκόγκ Μπάρ 24/5	
α. Μπορντώ 23/5	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 18/6	
α. Γάνδη 7/6	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/6	
δ. Κων/πολη 18/5	
α. Ροζάριο 13/6	
ε. Ναγκόγια 15/6	
ε. Σχέζον 12/6	
ε. Μίλεν Μπαϊ 14/6	
μετ. «Αντιγόνη Σ.Β.» (Μ.)	
α. Πόρτ οφ Σπαϊν 10/6	
ε. Τάουν 20/6	
α. Καρατί 14/6	
α. Χιουσόν 9/6	
α. Σάν Λορέντζο 9/6	
ε. Παναμά 9/6	
ε. Πασαγιές 29/1	
δ. Σουέζ 17/6	
α. Τσίμπα 16/6	
α. Γιβραλτάρ 30/5	
πρ. «Φαίδρα»	
ε. Σιγκάγο 7/6	
α. Μπιλμπάο 12/6	
δ. Σουέζ 15/6	
αργεί Πειραιά	

προς Μανίλα 29/5	
προς Ρουμανία 12/5	
ε. Μογκαντίσου 23/5	
ε. Σαντάν Τέρμιναλ 16/6	
πρς Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/5	
μετ. «Πάνορμος Χάρμον» (κ.)	
στη Τσιταγκόγκ 20/6	
α. Μαντράς 11/6	
ε. Στέφανβιλ 27/5	
α. Κόμπε 3/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Σικάγο 7/6	
α. Μίνα Σάκρ 13/6	

ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	78	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	33178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14588
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'Ι'Λ (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΤΖΑΞ	75	19451

α. 'Ιντσόν 11/6		
υπό ναυπήγηση		
ε. Λέ Χάβερ 15/6		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5		
α. Σιγκαπούρη 12/6		
α. Βανκούβερ 7/6		
πρόσ Ρίτσαρντς Μπαί 3/4		
ε. 'Ηστ Λόντον 13/6		
ναυπηγ. 'Αϊδί		
α. Χάμπτον 9/6		
ε. Σιγκαπούρη 10/6		
α. Χόβικ 4/6		
ε. Σάλλομ Βόε 6/6		
α. Σουέμα 16/5		
επωλήθη άλλοδαπούς		
α. 'Αννα Μπαί 28/5		
στον Πειραιά		
α. Θάντερ Μπαί 8/6		
ε. Φουτζέιρα 6/6		
πρόσ Εύξεινο Πόντο 18/5		
ε. Θόρολντ 15/6		
επωλήθη άλλοδαπούς		
άρχει Πειραιά		
α. Τερνόντι 6/6		
ε. Πειραιά 18/5		
α. Τζέντα 30/4		
επωλήθη		
πρόσ Μπουσάν 7/6		
α. Σ. Φραντσέσκο 6/6		
ε. Μομπά 12/6		
ε. 'Αμστερνταμ 11/6		
πρόσ Κάντλα		
στή Καλκούτα 7/1		
α. Μερσίν 27/5		
α. Γιοκοχάμα 3/6		
ε. Ρόττερταμ 19/6		
επωλήθη άλλοδαπούς		
στο Λάγος 14/6		
ε. Ρουέν 17/6		
δ. Σουέζ 18/6		
πρόσ 'Αγλερία		
πρόσ Γιουρόπορτ 18/5		
α. Φιλιάδελφία 9/6		
άρχει Πειραιά		
α. Φόξ 4/6		
ε. Π. Μαντρίν 7/6		
ε. Πειραιά 13/6		
άρχει Πειραιά		
α. Λά Γκουέρα 26/5		
α. Φόξ 17/6		
άρχει Πειραιά		
ε. 'Αμστερνταμ 18/6		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Μόντρεαλ 31/5		
άρχει Στουάδα		
άρχει Στουάδα		
α. Ν. 'Υόρκη 27/5		
πρόσ Τζέντα		
ε. Κινούρα 14/6		
ε. Κολόμπο 17/6		
διάλυση Κίνα		
πρόσ Φουτζέιρα 28/5		
πρόσ Τουρκία 19/5		
άρχει Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
πρόσ Γόνα 26/5		
δ. Γιβραλτάρ 12/6		
α. 'Αμπτζάν 8/5		
δ. Γιβραλτάρ 1/6		
α. 'Ρίο 'Ιανέρο 3/6		
α. 'Ιτακού 24/5		
ε. Πόρτ 'Εβερνκλέιτς 11/6		
δ. Θερνόντι δ.α. 15/6		
α. 'Ιτακού 29/5		
ε. Αύγουστα 15/6		
πρόσ Τζιμπουτί 15/5		
ε. Ρίο Γκράντε 7/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/5		
πρ. 'Αριζο		
ε. Σάντος 13/6		
στή Λά Γκουέρα 28/5		
ε. Μόντρεαλ 14/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/5		
ε. Πρίνς Ρούπερτ 15/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5		
α. Ταμπίκο 5/6		
α. 'Αμβούργο 12/6		
στον Πειραιά		
α. Μομπά 13/6		
α. Σιγκαπούρη 1/6		
πρόσ 'Ανκόνα 27/5		
α. Ντάρμπαν 1/6		
ε. Π. Κουετζά 15/5		
ε. Πειραιά 4/5		
άρχει Πειραιά		
α. Τενερφί 1/6		
στον Πειραιά		
δ. Παναμά 11/6		
α. Πιομπίνο 16/6		
α. Βανκούβερ 4/6		

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60857
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗΝ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16805
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ	73	18892
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΝΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΕΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΣΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΣΥΔΕ'Υ	72	13098
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719

δ. Ντόβερ 18/6
ε. Καοσιούγκ 2/6
α. Λός Πάμας 27/5
α. Γκάλβεστον 3/6
α. Πόρτ Κελάγκ 6/6
πρόσ Κίνα 26/5
ε. Μπάνμπορτυ 12/6
ε. Σουέζ 18/6
δ. Γιβραλτάρ 5/6
πρόσ Τζιμπουτί 24/5
α. Τζουμπάι 3/6
δ. Γιβραλτάρ 15/6
α. Γιβραλτάρ 11/6

ε. Πειραιά 14/6
δ. Π. Σαϊό 12/6
πρόσ 'Ιαπωνία 31/5
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 6/6
ε. Φόξ 14/6
α. Τσαγκουαράμας 7/6
α. Κόρπους Κρίστι 26/5
μετ. «Θαλασσινή 'Αξία» (κ.)
α. Λός 'Αντζέλες 7/6
α. 'Αμστερνταμ 14/6
πρόσ 'Αλγίς Μπαλτικα
α. Γιβραλτάρ 17/6
α. ΝΤαλιν 6/6
ε. Τζέντα 4/6
α. Σιγκαπούρη 5/6
ε. Σιγκαπούρη 21/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λάρνακα 17/6
δ. Δαρδανέλλια 27/5
ε. 'Ικόνια 25/5
πρόσ 'Οδησσό 14/5

άρχει Βασόρα
στή Τζέντα 25/2
πρόσ Μπαγκλαντές 25/5
δ. Π. Σαϊό 25/5
πρόσ Ντάρμπαν 30/5
στή Σιβιταβέτσια
μετ. «Andrew H» (κ.)
άρχει Πειραιά
ε. Βενετία 15/6
α. Ροζάριο 10/6
άρχει Πειραιά
ε. Ροζάριο 3/6
ε. Σαβόνα 10/6
πρόσ Α. 'Ανατολή 22/5
μεσογειακές μεταφορές
πρόσ Μπαγκκόχ 27/5
δ. Ντόβερ 19/6
πρόσ Γιβραλτάρ 4/5
άρχει Πειραιά
στήν Πάχη (αποθήκη)
στής Μπίτερ Λέικς
α. Χιούστον 13/6
ε. Βομβάϊ 7/6
δ. Παναμά 16/6

α. 'Ηστ Λόντον 4/6
α. Κεμπέκ 12/6
α. Π. Τάμπος 13/6
δ. Θέραντυ διλ. 16/6
ε. Ν. 'Ορλεάν 12/6
α. Τσουρούγκα 21/5
α. Χουάγκου 7/6
πρόσ Καοσιούγκ 2/6
α. Ν. 'Ορλεάν 13/6
α. Πειραιά 13/6
πρόσ 'Ιαπωνία
α. 'Όχος Ριός Μπαϊ 3/6
α. Γιοχοχάμα 16/6
α. Πειραιά 14/6
α. Καν/πολη 24/5
ε. Σουέζ 8/6
α. Φρημάντλ 1/5
α. 'Ικόνια 1/6
α. Ν. 'Ορλεάν 11/6
πωληθή άλλοδαπούς
α. 'Sunderland City» (κ.)
τήν Πάχη (αποθήκη)
Πρίν Ρούπερτ 25/5
πρόσ Πειραιά 13/6
Μπ. 'Αρις 6/6
ετ. «Margarita M.» (κ.)
Θέραντυ διλ. 10/5
Καρμπονέρας 2/6
Τζέντα 16/6
Νιούπορτ 12/6
πωληθή διάλυση
Τσάρλεστον 12/6
ογιέ Στυλίδα
πρόσ Τομασσίν 27/5
Λισαββάνα 2/6
Τέξας Σ+ιτυ 12/6

α. Άμβουρνο 18/6
α. 'Ηστ Λόντον 17/6
ετ. «Μαίρη Λού 2» (κ.)
ψωσε κυπριακή
Πόρτ Καρμέλ/Μό 26/5
Σιγκαπούρη 15/6
'Εϊλτ 18/6
Σουέζ 11/6
Χόγκ Κόγκ 15/6
'Οζόκα 17/6
Κοτονό 24/5
Λός 'Αντζέλες 10/6

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΤΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ	84	25083
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15860
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15860
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12860
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΥΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΩ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΥΨΩ (δ.)	68	35450
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΤΟΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'Ι'Σ	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ	73	62311
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΦΩΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΔΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470

ε. Βρέστη 12/6		
α. Λέ Χάβρη 5/6		
α. Χάντερστον 3/6		
α. Ρότερνταμ 20/6		
επιβλήθη "Ελληνες		
ύψωσε Κυπριακή		
ε. Βόλο 8/5		
δ. Σουέζ 12/6		
α. Πειραιά 4/6		
α. Ν. "Ορλεάνη 8/5		
πρός "Ιαπωνία 29/6		
μετ. "Εόλη" (ε.)		
στό Σάλλου Βόε 20/6		
α. Πειραιά 11/6		
πρός Πακιστάν 21/5		
ε. Γιβραλτάρ 23/5		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Σιγκαπούρη 26/5		
πρός Λός "Αντζελες 13/5		
α. Κόρπους Κρίστι 22/5		
στό Μπυμπό		
α. Σιγκαπούρη 25/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ν. "Υόρκη 7/6		
πρός Κωνσταντινίτσα 9/5		
ε. Πειραιά 22/5		
πρ. "Αρμενιστής"		
α. Σιγκαπούρη 10/6		
α. Κήλαγκ 5/6		
ε. "Αλεξάνδρεια 3/5		
ε. Ρίο Γκράντε 18/5		

δ. Παναμά 18/5

μετ. "Γιάκι" (κ.)		
δ. Παναμά 8/5		
ε. Μπαγκόκ 26/5		
α. Σαγκή 17/5		
α. Ν. "Ορλεάνη 1/5		
α. Ντάρμπαν 1/6		
ε. Λά Πλάτα 2/6		
στη Λουάντα		
πρός Περαικό 5/6		
πρός "Οράν 27/3		
ε. Ν. "Ορλεάνη 15/6		
ε. Βανκούβερ 14/6		
στό Ούμ Κουάρ		
πρός Κωνσταντινίτσα 31/5		
πρός Ουλσάν 13/5		
πρός "Αλγέρι 8/5		
α. Φρήπορτ 12/6		
δ. Π. Σαίδη 3/6		
στη Μπαγκόκ 29/5		
στό Χώρα Φακάν 23/3		

α. "Αμβέρσα 11/6
ἀργεί Πειραιά

α. Σιγκαπούρη 4/6		
δ. Π. Σαίδη 13/6		
ε. Ριγέκα 16/6		
α. Λίβερπουλ 20/6		
α. Σαουθάμπτον 10/6		
α. "Ήστ Λόντον 13/5		
ε. Πειραιά 6/6		
ε. Μοντεβιδέο 13/6		
α. Τζέντα 2/6		
δ. Γιβραλτάρ 10/6		
α. Ντάρμπαν 8/6		
α. "Αμβέρσα 30/5		
α. Μονόπολη 29/5		
α. Μπανίνας 2/6		

α. Μπυμπό 6/6		
ναυπηγ. Τόκου		
πρ. "Kohwa Maru"		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Δρέπανον 3/6		
α. Ρίο "Ιανέριο 7/6		
πρός Μπόου		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ντάρμπαν 26/2		
α. Λίβερπουλ 9/6		
ε. Μαζατλάν 27/5		
α. Βανκούβερ 18/5		
ε. Φιλαδέλφεια 11/6		
α. "Ήστ Λόντον 13/6		
πρός Σιγκαντίγκ		
ε. Σακάντε 12/6		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 26/4		
πρός Γιοκοχάμα 9/6		
πρός "Cassiopeia"		
δ. Παναμά 7/6		
α. Τέμα 19/5		
ε. Καρταγένα 10/6		
ε. Κόρινθο 24/5		
στη Φουτζέιρα		
πρός "Ιαπωνία 28/5		
δ. Σέβεν "Αίλιαντ 30/4		
πρός "Αρούμπα 3/6		
α. Πόρτ ντε Μπουκ 17/6		
α. Λέ Χάβρη 18/6		
α. Φέλιξτοου 12/6		
δ. Σουέζ 16/6		
α. Κόμπε 8/6		
πρός Χουέβα 20/6		
ναυπηγ. Σπλίτ		
ε. Σιγκάγκ 1/6		
α. Τσραγκόνα 4/6		

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΑΝΑΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	76	11049
ΛΕΟΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	72	10098
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8085
ΜΑΚΡΟΡΟΣΤ	69	8084
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29781
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	84	19800
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	70	51802
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	79	5700
ΜΑΡΙΓΩ	75	68411
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	65	8344
ΜΑΡΙΛΥ	67	40075
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	71	16289
ΜΑΡΙΝΑ	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ	70	18024
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	48	19974
ΜΑΡΣ	78	3368
ΜΑΡΣ Α.	85	25000
ΜΑΡΤΟΣ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

α. Βοστώνη 7/6
α. Γιοκοχάμα 12/6
στό Σουέζ 18/6
α. Μουμπάσσα 28/5
α. Τορόντο 8/6
πρός Λένινγκραντ 14/6
πρός "Αρούμπα
πρός Ν. "Υόρκη 4/6
ε. Ντάρμπαν 15/6
δ. Π. Σαίδη 15/6
δ. Σουέζ 3/6
δ. Π. Σαίδη 1/6
δ. Π. Σαίδη 4/6
α. Ρότερνταμ 20/6

α. Φουτζέιρα 28/5
ναυπηγ. Ναγκασάκι
πρ. "Scan Venture"
α. "Αμβέρσα 20/6
πρός Τρίπολη 29/4
α. Ν. "Ορλεάνη 13/6
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 6/11
α. "Ιμνιγκχαμ 3/6
ε. Τζέντα 7/5
ε. Παρανάγουα 8/6
α. "Υμουίντεν 8/6
ε. Λός "Αντζελες 15/6

επιβλήθη Λιβερία
α. Γιούροπουρτ 20/6
δ. Ντόβερ 13/6
ε. Γκρήνοκ 15/6
ἀργεί Πειραιά
πρός "Ιαπωνία 22/5
α. Βανκούβερ 8/6
ε. Ν. "Ορλεάνη 16/6
πρός Αίγυπτο
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Σετουμπάλ
υπέστειλε κυπριακή
πρ. "Φανή "Αννα"
στη Φορταλέζα
πρός Πειραιά 13/6
πρός Κολούμπια 10/6
α. Σιγκαπούρη 4/6
πρός Δακάρ 31/5
πρός Κήλαγκ 17/4
ε. Μουμπάσσα 25/5
ε. Ρότερνταμ 20/6
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Βασώρα
δ. Π. Σαίδη 17/6
α. Μπυμπό 15/6
πρός "Αζόρες

ME'I'ZOP MΠAZIA	78	15688
MEΛETH	75	35516
MENEΛAOS	69	12748
MIENT SAN (δ.)	74	75573
MENTITER KAPPIEP	62	14483
MENTISHMENT KAPPIEP	62	11940
MEPAKANH	75	28082
METEΩPA (δ.)	79	43957
METZOBON (δ.)	80	45000
MHΛOZ	84	28100
MHΛOZ A'I'ΛANT	79	10991

MILENAKI	70	15345
MINI ΛAΓKOYN	70	1591
MINI ΛA'I'NEP	71	15998
MINI ΛA'I'ONEZ	72	1583
MINI ΛA'I'T	70	1585
MINI ΛAMA	70	1591
MINI ΛANZ	69	1569
MINI ΛANT	70	1592
MINI ΛANTERN	71	1566
MINI ΛAP	70	1592
MINI ΛAZ	70	1592
MINI ΛATPIA	70	1591
MINI ΛE'I'MΠOP	71	1583
MINI ΛE'I'N	70	1582
MINI ΛE'I'Z	69	1570
MINI ΛENZ	71	1557
MINI ΛH	71	1557
MINI ΛHΓK	70	1592
MINI ΛHTZENT	74	1588
MINI ΛHF	71	1584
MINI ΛIZAPNT	72	1562
MINI ΛIAAK (δ.)	70	1598
MINI ΛIMPIA	70	1592
MINI ΛINK	71	1592
MINI ΛINT	70	1592
MINI ΛIOT	70	1582
MINI ΛOOUΦ	71	1563
MINI ΛOPY	71	1598
MINI ΛOT	71	1584
MINI ΛOTZIK	70	1587
MINI ΛOTOYΣ	70	1591
MINI ΛOYM	74	1577
MINI ΛOYNAP	70	1592
MINI ΛYMO	75	1587
MINI ΛQ	71	1594
MINI ΛQNT	70	1592
MINI ΣAKOYPA	70	1580
MINGOZ	75	28082
MIZ MAPIETTA	66	22217
MIZTEP MIXANA	74	28082
MIXANA (δ.)	76	51977
MIXANA K. (δ.)	75	60930
MIXALAKHIZ	68	23067
MIXALHIZ (μ.)	72	55204
MIXALHIZ	69	12748
MIXALHIZ	74	8825
MIXALHIZ B.	72	20715
MIXALHIZ ΛEMOZ	78	18726
MONEMBAZIA (δ.)	73	61172
MONTANA	73	19818
MONTOMPA	82	18011
MΠAAK BENTIOYPER	83	31500
MΠAAK TP'E'NTEP	83	32129
MΠAΛMAP	72	6680
MΠAPMΠANIKOZ	72	13686
MΠATHZ	73	78373
MΠETTY	70	10495
MΠIA	75	7246
MΠIAKKA A.	73	9771
MΠONITO (δ.)	69	63357
MΠOYENA BENTIOYPA (δ.)	81	29910
MΠOYENA EMΠPEZZA (δ.)	82	34000
MΠOYENA ΦOPTOYNA	79	16935
MΠPABO KATEPINA	61	6155
MΠPABO TZOPITZ	66	9085
MΠPAZILIAN CTAP	65	5050
MΠPHZ	64	35082
MΠPHM	85	25227
MΠPOMONT (δ.)	75	68637
MYKON ΓOYAIHΘ	77	13382
MYKONOZ	67	12277
MYCTPAZ (δ.)	69	51705

NA'I'ANT	75	35561
NATA	77	9359
NATALIA K.	53	3577
NATAZZA I.	78	9773
NAYKPATIZ (δ.)	75	115207
NEA EΛΠIZ	78	16478
NEA TYXH	78	16478
NEAΠOΛIZ (δ.)	81	29700
NE'I'BY ΠPOΓKPEZZ	71	1997
NEAA	66	12259
NEMEA	79	10993
NENA	74	39866
NEOTHZ	71	9082
NECTOP	82	37000
NECTOP SKA'Y	72	9606
NEΦEΛH	70	14096
NEΦEΛH	83	39773
NHPPEY	56	9942
NHPOZ AMOPPOZ (δ.)	75	44605
NHPOZ ΔHΛOZ (δ.)	76	64631
NHPOZ ΘHPA (δ.)	78	29972
NHPOZ IOZ (δ.)	73	18494
NHPOZ KYΘNOZ (δ.)	76	64689
NHPOZ ΠAPOZ (δ.)	75	44601
NHPOZ ΠAPOZ	71	6737
NHPOZ ZANTOPINH (δ.)	80	33769
NHPOZ ZEPHPOZ (δ.)	74	44699
NHPOZ ZKIAΘOZ	70	6702
NIKAI	73	19831

α. Σινκαπούρη 16/6
ε. Τέρας Σίτυ 14/6
επωλήθη Έλληνες
επωλήθη άλλοδαπούς
πρός Άλεξάνδρεια 5/6
άρχει Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάνη 11/6
α. Σάλλου Βόε 20/6
α. Φιλαδέλφεια 7/6
α. Χόγκ Κόγκ 9/6
άρχει Πειραιά

α. Μουπίλ 1/6
άρχει Ν. Όρλεάνη
α. Κίγκστον 11/6
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 31/5
δ. Παναμά 27/5
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 11/6
α. Τζάκσονβιλ 12/6
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 3/6
άρχει Ν. Όρλεάνη
ε. Μπελίζ Σίτυ 15/5
ε. Ν. Όρλεάνη 16/6
α. Βαλνέντια 9/6
ε. Γκιζάν 19/4
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 12/6
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 8/6
α. Βαλτιμόρη 15/6
άρχει Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 29/5
πρός Γκιζάν 11/5
δ. Παναμά 9/6
πρός Κυμασσά 21/5
α. Χιούστον 17/6
άρχει Ν. Όρλεάνη
ε. Δεμερρά 6/6
α. Ν. Όρλεάνη 26/5
πρός Πειραιά 14/5
πρός Βενετία 28/5
πρός Όδρσο 10/5
α. Λούι Τέρμιναλ 2/6
α. Φιλαδέλφεια 16/6
α. Τζέντα 8/6
ε. Ούμ Σαϊδ 19/6
μετ. «Μακστόρν» (ε.)
μετ. «Πλούμουθ» (κ.)
ε. Πειραιά 9/6
ε. Πόρτ Κέμπλα 14/6
α. Κόρπους Κρίστι 8/6
ε. Παρανάγουα 29/5
επωλήθη
α. Πειραιά 11/6
ε. Κερμάρ 9/6
α. Μπαράλην 18/6
ε. Χουάγκου 25/5
α. Φουτζέρα 16/6
πρός Μπ. Άιρες 1/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ίμνιγκχαμ 23/5
α. Σκόπα Φλόου 7/6
α. Ν. Όρλεάνη 11/6
ε. Σιμόντου 13/6
πρός ΗΠΑ 13/6
α. Πειραιά 29/1
άρχει Πειραιά
πρ. «Άφρικα»
άρχει Έλευσίνα
πρός Ίνδονησία 20/5
επωλήθη άλλοδαπούς
ε. Λέγκχορν 5/6
ε. Ντουμπαί 14/6
α. Γιούροπουρ 19/6

α. Ν. Όρλεάνη 16/6
πρός Ίνδία 3/6
άρχει Κενίτρα
ε. Άμπιτζάν 21/5
πρός Σινκαπούρη 13/6
πρός ΗΠΑ 6/6
ε. Βομβά 28/5
πρός Άρούμπα 1/6
άρχει Έλευσίνα
άρχει Τουρκία 27/5
ε. Πειραιά 2/6
άρχει Πειραιά
στη Ράς Τανούρα 13/6
επωλήθη άλλοδαπούς
ε. Τζέντα 8/6
α. Σουθάμπτον 14/6
στο Έλ Χάλα (αποθήκη)
α. Πειραιά 12/6
δ. Γιβραλτάρ 12/6
α. Βενετία 4/6
α. Ταγκαόνα 30/5
πρός Γιβραλτάρ 16/6
δ. Σουέζ 14/6
άρχει Δουνκέρκη
α. Φόξ 12/6
δ. Π. Σαϊδ 15/6
πρός Φώκλαντς
ε. Ζντάνοβ 7/6

NIKHΤAZ Φ.	64	6163
NIKOΛAOS Σ. EMΠEIPIKOZ	72	19162
NIKOΛAZ (δ.)	74	56960
NIKY	73	14667
NIMPONT	76	39004
NOPP BA'I'SKAOYNTES	83	40300
NOPP ΓOYAIHΘ	54	7701
NOPP MAPIZIONEZ	84	36300
NOPP NTATZEEZ	85	35854
NTA'Y'MONT MOYN	70	4800
NTA'Y'MONT ZAN	70	4797
NTEZEP ΓOY'I'NT	74	14523
NTEZEP KIGK	77	15320
NTEZEP KOYHN	77	15320
NTEZEP ΠPINEZ	77	15320
NTEZEP ΦAΛKON	80	17100
NTIAΦIK PHΦEP	72	9710
NTIAINTENZ P.	71	9049
NTOPER	81	13598
NTONA OYPAHIA (δ.)	71	17744
NTONA ZOΦIA	78	15229
OΔYZZEAZ (δ.)	75	74382

ΘEONH (δ.)	71	17355
OINOYCCIAN ΓIOYHITY	86	24253
OINOYCCIAN		
NABIGKE'I'TOP	86	35600
OINOYCCIAN ΠPA'I'NT	86	24253
OINOYCCIAN ΠPOYNTENZ	86	24253
OINOYCCIAN ΣHMAN	86	35600
OINOYCCIAN SKA'Y	86	35600
OINOYCCIAN CTPEHΓKΘ	86	35600
OINOYCCIAN ΦAΔEP	86	35600
OINOYCCIAN ΦA'I'TEP	86	24253
OΛYMPIA	66	3400
OΛYMPIA	72	4999
OΛYMPIAN PHΦEP	71	9709
OΛYMPIAN SHPIPI (δ.)	76	178808
OΛYMPIK ΓKAAZEY (μ.)	82	35417
OΛYMPIK AIMΠEPTY	77	14644
OΛYMPIK MEΛONTY	84	17879
OΛYMPIK MIPAKA	84	17879
OΛYMPIK NTPIH (δ.)	74	18204
OΛYMPIK PE'I'NMΠOY (δ.)	75	43744
OΛYMPIK CΠEΛTEOP (δ.)	76	66259
OΛYMPIK XICTOPY	72	15498
OΛYMPIK XOOYΠ	73	15478
OΛYHΘIA	72	11946
OMEP	58	2556
OPAMA (δ.)	73	20768
OPETIA	72	11946
OZEAN ΓOY'I'NT	83	20669
OZEAN KIGK	83	20487
OYANTPEZ (δ.)	70	17485
OYMPAPANA (δ.)	65	28133
OYPAHIO TEOO	53	2605

ΠΑΛΛAZ AΘHNA (δ.)	76	81106
ΠAOMA	77	29491
ΠAMIZOZ	77	16237
ΠANAΓHZ BEPΓΩTHZ	73	8953
ΠANAΓIA	68	4400
ΠANAΓIOTHZ A.	82	35127
ΠANOPAMA (δ.)	74	20784
ΠANTAZHZ A.	82	35127
ΠANTEAHZ KALLIKHIZ	80	11961
ΠAΠAΦOTHZ	73	16640
ΠAPBAΛOZ	82	30851
ΠAPAKOΠH	77	16380
ΠAPAPOA (δ.)	86	17800
ΠAPAZKEYH	75	8960
ΠAPHZ II (δ.)	80	42236
ΠAPΘEONON (δ.)	78	198163
ΠAPIZ (δ.)	78	198163
ΠAPMEHION	73	11783
ΠAPOZ (δ.)	73	17355
ΠAΞAΔEHA (δ.)	67	45127
ΠAΞIΘEA	71	80225
ΠATMOZ	71	8813
ΠATMOZ (δ.)	69	3585
ΠATPIOTHZ	85	25000
ΠATPIOTIK (δ.)	77	125947
ΠATPIITIA	70	14724
ΠATPIITIA A.	71	16306
ΠAYAOZ B. (δ.)	58	12297

ΠEΛAΓOZ	76	8376
ΠEΛIAZ	67	1183
ΠEΛAZ	79	10993
ΠEΛAA	71	1594
ΠEΛAHNH	69	1476
ΠEΛTE'I'NEP	70	1586
ΠEPIKAHZ Γ.K.	74	36914
ΠEPAMΠAI'Y	71	9623
ΠEPPEZZ	72	9742
ΠETPA	76	23149
ΠETPIAHNA (μ.)	81	31624
ΠETPOLA 30	56	2796
ΠETPOLA 31 (δ.)	66	43399
ΠETPOLA 40	58	1781
ΠETPOLA 80	71	1599
ΠETPOLA 141	44	1593
ΠETPOLA 142	44	1594
ΠETPOLA 143	44	1594
ΠETPOLA 144	44	1594
ΠETPOLA 145	45	1594
ΠETPOLAΓKAZ 2(δ.)	77	45755
ΠETPOΠOΛIZ	78	31368
ΠHΓAZOZ	73	9749
ΠHΓAZOZ	75	13275
ΠHΓAZOZ (δ.)	81	24021
ΠHΓAZOZ CTAP	58	3830
ΠHΓAPPOZ	63	10617
ΠHΓAOZ	81	15825
ΠIZITIZ	73	13631

άρχει Πειραιά
ε. Παρανάγουα 3/5
α. Κόρπους Κρίστι 7/6
δ. Γιβραλτάρ 13/6
πρός Βραζιλία 11/6
ε. Άγκόνα 15/6
άρχει Άλεξάνδρεια
α. Τενερίφη 9/6
πρός Ούλανν 7/6
πρός Σάντος 13/6
α. Σαλβατόρ 4/6
α. Καζαμπλάνκα 17/5
α. Ν. Όρλεάνη 7/6
δ. Παναμά 5/6
α. Άμβέρσα 3/6
ε. Χάμπτον 14/6
ε. Ρότερνταμ 22/5
πρός Πειραιά 10/6
πρ. «Πόρος»
α. Πόρτ ντε Μπούκ 12/6
πρός Χαβάνα 9/5
πρός Νιγηρία 14/6

α. Σουάνση 21/6
ε. Τσιτακόγκ 17/6
ναυπηγ. Ούλσάν
πρός Ταϊβάν 16/5
α. Ν. Όρλεάνη 13/6
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
πρός ΗΠΑ 14/6
α. Ν. Όρλεάνη 13/6
α. Σινκαπούρη 8/6
πρ. «chantily»
πρός Βεγκάζη 12/5
δ. Μπραουμπούτελ 2/6
στον Πειραιά
ε. Χάτσινα 24/5
υπέστειλε παναμαϊκή
ε. Ν. Όρλεάνη 15/6
υπέστειλε παναμαϊκή
α. Αύγουστα 11/6
δ. Σουέζ 10/6
ε. Σινκαπούρη 13/6
μετ. «Χαράλαμπος Β.» (κ.)
μετ. «Εργίνα» (κ.)
πρός Δεμερρά 4/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/6
ε. Μ. Μαγκάνου 7/6
πρός Κωσταντίνα 9/6
επωλήθη
α. Φουτζέρα 953
στο Νατάλ (αποθήκη)
στο Λάγος 23/4

ε. Πειραιά 4/6
α. Τενερίφη 2/6
πρός ΕΣΣΔ 21/5
επωλήθη
άρχει Πειραιά
ε. Ίντσον 4/6
α. Μάντρε ντε Ντέους 30/5
α. Ντάρμπαν 6/6
α. Σινκαπούρη 14/6
α. Χουέλαβα 10/6
α. Λός Άντζελες 13/6
υψωσε κυπριακή
α. Ρότερνταμ 17/6
α. Ρότερνταμ 12/6
α. Κεϋχάν 1/6
αναμένει Ραμπίχ 29/3
ε. Πειραιά 21/4
πρός Κούβα 20/3
α. Δουνκέρκη 14/6
δ. Γιβραλτάρ 8/6
ε. Πειραιά 27/4
α. Άμβούργου 26/5
ε. Πειραιά 12/6
πρός Σινκαπούρη
α. Τζέμπελ Ντίνα 12/4
μετ. «Vini» (κ.)
ε. Τζέντα 13/6
πρός Αύγουστα 5/6

δ. Π. Σαϊδ 19/6
ε. Πειραιά 8/6
ε. Ίκονιο 23/5
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
υπέστειλε κυπριακή
ε. Ν. Όρλεάνη 15/6
α. Πειραιά 14/4
άρχει Ταϊτούγκ
ε. Τσουρούγκα 11/6
πρός Τζέντα 1/6
ε. Πειραιά 12/6
α. Πειραιά 7/6
ε. Πειραιά 3/5
α. Φουτζέρα 9/6
μεταφορές Τζέντας
άρχει Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
μεταφορές Τζέντας
ε. Τζέντα 5/6
πρ. «Tambe Bay»
ε. Σάντα Μάρτα 10/6
πρ. Ντακάρ 14/5
α. Σινκαπούρη 9/6
α. Άδεν 26/4
άρχει Γαλαξείδι
στο Πόρτ Κέλαγκ 4/6
ε. Ντακάρ 4/6

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31788
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3186
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15789
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΠΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΩΝ	79	10800
ΣΑΝ ΤΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16983
ΣΑΠΠΟΡ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΩΝ (δ.)	78	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ἀργεί Λομπίτο
πρός 'Αλεξάνδρεια 18/4
πρός Λάγος 12/6
πρός Κωνσταντίνα 21/5
ε. Τέμα 22/4
ἀργεί Γαλαξειδί
πρός Γιοκοχάμα 30/5
δ. Γιβραλτάρ 12/6
πρός Φιλιππίνες 1/5
ε. Δαμίεττα 7/6
α. Βαρκελώνη 17/6
πρός Σιγκαπούρη 15/6
ἀργεί Πειραιά
πρός 'Αργεντινή 5/6
στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ἀργεί Πειραιά
α. Χιούστον 1/5
α. 'Ιμμιγκχαμ 20/5
α. Θέοντα 13/6
ε. Φουτζέιρα 15/6
α. Σιβαϊβέτσια 15/6
ἐπωλήθη
α. Ντόρμπαν 22/5
πρός 'Ελλάδα 27/5
ε. Πειραιά 12/6
ε. Πειραιά 12/6
στήν Πάχη
πρός Π. Καμπέλλο
δ. Ντόβερ 11/6
ε. Ραβέννα 16/6
πρ. «'Αγιος Σπυρίδωνας»
ἀργεί Πειραιά
πρός 'Α. Ανατολή 22/5
πρός Πειραιά 24/5
ε. Χάμπτον 14/6
ε. Κοτόνου 12/6
μεσογειακές μεταφορές
πρός ΗΠΑ 30/5

πρός Λουάντα 30/4
ἐπωλήθη διάλυση
πρός ΕΣΣΑ 10/6
ε. Ν. 'Ορλέανη 16/6
ε. Σάν Λορέντζο 14/6
α. Καράτσι 15/5
α. Ν. 'Ορλέανη 1/5
στή Βουβόνη
ε. Σούντοβαλ 16/5
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
δ. Κων/πολη 26/5
α. Σιγκαπούρη 15/6
ἀργεί Λομπίτο
α. Σεβίλλη 12/6
ε. 'Αλεξάνδρεια 7/4
πρός Περού 28/5
πρός Βιτόρια 6/6
πρός Μπαγκόγκ 27/5
ε. Γένοβα 12/6
α. Χιούστον 14/6
πρός Καλλάο 8/6
πρ. «Ση Γκλόρυ»
α. Τζέντα 20/5
ἀργεί Χαλκίδα

δ. Σουέζ 6/6
α. Παραντί 31/5
δ. Παναμά 11/6
δ. Παναμά 6/6
α. Γιοκοχάμα 2/6
α. Λονδίνο 13/6
στόν Πειραιά 22/6
στό Ζανζιάρκ
δ. Παναμά 2/6
μετ. «Trinity Sierra» (κ.)
ἀργεί Πειραιά
ε. Πόρτ Κέμπλα 15/6
πρός Τζενεράλ Σάν Μαρτίν
ἀργεί Χαλκίδα
α. Βενετία 9/6
πρός Ροστόκ 3/4
πρός 'Ορν 9/6
πρός Δακάρ 1/6
πρός 'Αρτζύλ Τέρμιναλ 30/4
ε. Μπότγουντ 14/6
α. Νταμπιέρ 16/6
ε. Μπάγια Μπλάνκα 15/6
ὕψωσε κυρίαρχη
α. Σάν Λορέντζο 4/6
ε. Σάντος 12/6
πρός Βέλγιο 3/6

ε. Ντάρβιν 16/6
πρός Νιούκαστλ 5/6
πρός Μήλο 11/6
πρός Ρας Τανούρα 3/6
δ. Θέρσωντ 'Αϊλαντ 9/6
μετ. «Dignity» (κ.)
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ἐπωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
πρός Φλαδέλφεια 19/5
ε. 'Οριστάνο 12/6
στό Γκουαγιακούλ
ε. Ρότερνταμ 20/6
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές

ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II.	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III.	89	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ VI (δ.)	61	1389
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384
ΤΖΩΡΤΖ	85	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163610
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΑ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΝΤ Γ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13863
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΡΟΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΑΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297
ΦΙΑΛΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΑΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΑΚΟΣ (δ.)	68	48882
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΑΛΓΚ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΕ	68	5527
ΧΙΟΝ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	81	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

δ. Γιβραλτάρ 5/6
ε. Ν. Χάβεν 16/6
ε. Ν. 'Υόρκη 8/6
πρός Ταϊβάν 23/5
πρός 'Ιράν 26/5
πρός Σιγκαπούρη 15/6
ε. 'Ασσόμτ 3/6
ε. Λάγος 2/5
α. Σφάζ 9/6
δ. Σέβιν 'Αϊλαντς 23/5
α. Ντουλούβ 29/5
πρός Φωκλάντς
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 23/5
α. Ν. 'Ορλέανη 3/6
ἀργεί 'Ελευσίνα
πρός Βερμούδες 5/6
πρός Ντέοντες 26/5
διάλυση Κίνα
πρός Λιβερία 2/6
ἀργεί Πειραιά
στό Γκιζάν (ἀποθήκη)
στό 'Αλγέρι
πρός Μπόνου 22/5
πρός 'Ιταλία 12/6
ε. Παράναγους 23/5
δ. Ντόβερ 30/5
ἀργεί Πειραιά
α. Ροζάριο 9/6
α. Γιοκοχάμα 12/6
πρός Φορόλοντ 14/6
ε. Χιούστον 15/6
α. Γουίλμινγκτον 7/6
ε. 'Αμμόδουρο 17/6
ε. Νταλιάν 27/5
πρός Σαντάνα 9/6
ε. Λας Παλς 18/6

α. Λίβερπουλ 22/5
πρός Π. Καμπέλλο 4/6
πρός Φλάσσινγκ 30/5
πρός 'Ηράκλειον
α. Κάρντιφ 11/6
ε. Ρεσίφ 1/6
στό Τσαντίν
ἐπισκευές Πειραιά 30/3
ε. Πειραιά 18/5
ἀργεί Πειραιά
ε. Φιλαδέλφεια 15/6
α. Μπαχραϊν 6/6
πρός Χόρ Φακάν 6/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάνα 28/5
α. Φάλλμουθ 6/6
πρός 'Αλεξάνδρεια 8/5
ε. Σαγκά 3/5
α. Χαμίνα 14/5
ε. Σάντος 12/6
πρός Γουέστερνπορτ 10/6
πρός Γιβραλτάρ 13/6
στό Μπάγιο Γκράντε 9/6
α. Μουπλά 6/6
πρός Πειραιά 10/6
στή Ν. 'Υόρκη (ἀποθήκη)
α. 'Ασόντον 14/5
ε. Μορμουγκάο 8/6
ε. Κουινγκχουινγκάο 6/6
ἀργεί Πειραιά
πρός Καράτσι 2/6
πρ. «Meredith E.»
α. Λας Πάλμας 9/6
στή Μπετζίγια 1/6
πρ. «Key Victory»
α. Μόκχα 21/5
πρός 'Ομάν 3/2
πρός Βανκούβερ 25/5
στό Χωρ αλ Ζουμπαρ
μετ. «Trials Unity» (κ.)
πρός Σιγκαπούρη 13/1
πρός Λονδίνο 15/6
δ. Παναμά 16/6
πρός Περισκό 7/2
πρός 'Ιαπωνία 4/6
α. Βισακαπατάν 12/6
ε. Τζέντα 6/6
α. Ναγκόγια 20/5
πρός ΕΣΣΑ 4/6
α. Βαλλέτα 23/5
ε. Παράναγους 7/6
πρός 'Ακαμα 24/4
α. Κόρπους Κρίστι 5/6
ε. Πειραιά 9/6
ε. Σάρζα 13/6
α. Φουτζέιρα 12/6
πρός 'Ακαμα 10/6
α. Χιούστον 14/6
πρός Ταμπίκ 14/6
πρός Ταμπικό 13/6
ἀργεί Πειραιά
μετ. «Sea Frigate»
ε. Λάγος 17/4
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές Περισκό
μεσογειακές μεταφορές
ναυπηγ. Ταμάνο

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	89	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72578
ΣΥΡΑ	77	16380
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΡΕΚ	53	4097



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΕΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΩΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΪ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪ'ΛΑ	72	16235
ΑΪ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΪ'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪ'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	82	1133
ΑΪΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9888
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΗ (κ.)	71	15756

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2801
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΕΡΙΚΑ ΧΙΙ (π.)	64	4986
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)*	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)*	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898

ε. Λός Πάλαμ 18/5		
ε. Νταμάμ 6/6		
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 2/6		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/6		
ε. Ρίο Γκράντε 23/5		
ε. 'Αμβούργο 4/6		
δ. Παναμά 14/5		
ε. Σάν Λορέντζο 5/6		
προς Σάντα Μάρτα		
α. Σάν Λορέντζο 30/5		
α. Σάντος 3/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χάλα 22/5		
α. Κήλαγκ 6/6		
α. Τέξας Σίτυ 27/5		
ε. 'Ιντσόν 27/5		
προς Περσικό		
ε. 'Αμβούργο 11/6		
προς Πειραιά 4/6		
έπισκευές Πειραιά		
προς Ταϊβάν 26/5		
α. Παουλάκ 27/5		
α. Μπαχραϊν 8/6		
α. Γιβραλτάρ 4/6		
ε. Βηρυτό 20/5		
α. Καράτσι 8/6		
προς Τουάμσε 29/5		
α. Γιούροπουρτ 11/6		
δ. Σουέζ 6/6		
ε. Θεσσαλονίκη 25/5		
προς Βενεζουέλα		
προς Μερσίν		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5		
στη Τσιτάγκ 13/6		
πρ. 'Limbass		
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5		
στο Ταμπό		
προς ΗΠΑ 6/5		
αργεί Πειραιά		
ε. Παρανάγουα 27/5		
αργεί Πειραιά		
α. Γιβραλτάρ 6/6		
ε. Φουτζέιρα 17/5		
ε. Χέι Πόιντ 2/6		
α. Λός Πάλαμ 9/6		
προς Χιούστον 21/5		
πρ. 'Αλέα		
δ. Παναμά 10/5		
α. Γιούροπουρτ 12/6		
προς Μαντράς 2/5		
έπωλήθη 'Ελληνες		
μετ. 'Αννα Σίερα (κ.)		
πρ. 'Han Pacific		
α. Σάλλομ Βόε 5/6		
ε. Λειξόες 4/6		
στον Πειραιά 10/6		
α. Ρεσίφ 1/5		
δ. Σουέζ 19/5		
ε. Π. Κουεϊτάλ 15/5		
ε. Γιούροπουρτ 28/5		
δ. Σουέζ 17/5		
α. Κήλαγκ 7/6		
προς Φουτζέιρα 25/5		
προς Μαϊάμ 8/5		
α. Μανφρεντόνια 27/5		
α. Ρόττερταμ 11/6		
α. Ντουάλα 14/5		
προς 'Αλγίερ 23/5		
προς Γαρούπα		
ε. Βοστώνη 30/5		
ε. Ταμπό 26/5		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Γάνδη 5/6		
στη Μπετζάνια 13/6		
ε. 'Αμβέρσα 8/6		
προς 'Αμβέρσα 29/5		
ε. Μαδέιρα 4/6		
προς Γιοκοχάμα 31/5		
α. Κουβέιτ 8/6		
α. Χιούστον 4/6		
ε. Βομβάη 23/5		
α. Γένοβα 7/6		
ε. Πειραιά 23/5		
α. Βαγκαρέι 4/6		
προς 'Ιταλία 2/6		
α. Ν. 'Υόρκη 2/6		
α. Βαλέττα 2/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/5		
ε. Πειραιά 30/5		
στη Σύρο 6/5		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14384
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Χ (κ.)	74	1546
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III		
(κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32241
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΞ (Μ.)	60	7839
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8689
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9638
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16386
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αβ.)	74	9844
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328
ΒΕΛΟΣ I. (π.δ.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321

μεσογειακές μεταφορές		
πρ. 'Δήμητρα		
στη Λισσαβώνα 8/6		
προς Τόραντα 25/5		
δ. Παναμά 30/5		
ε. Βανκούβερ 30/5		
αργεί Πειραιά		
προς Σπλιτ 25/5		
στο Κολόμπο		
προς Μπέρμπερα 21/5		
ε. Τρομπέτας 1/6		
α. 'Αμβέρσα 2/6		
ε. Βανκούβερ 27/5		
προς 'Αυβέρσα 30/5		
προς Κωνσταντίνα 28/4		
προς Πειραιά 4/5		
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/6		
στο Σουέζ		
δ. Π. Σαϊό 2/6		
προς Ντουάλα 5/4		
προς Μπαλμπόρα 23/5		
προς 'Ιαπωνία 23/5		
προς Κόμπε 2/6		
πρ. 'Virgili		
πρ. 'Chris Isa		
πρ. 'Veerhaven		
πρ. 'Gert Staerke		
πρ. Κωσταντίνα 17/5		
α. Βανκούβερ 13/5		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Λονδίνο 11/6		
ε. Πειραιά 30/5		
α. Χιούστον 23/5		
α. Σάντος 31/5		
ε. 'Ιμμιγκχαμ 14/5		
πρ. 'Μαρούλα		
πρ. 'Almajor		
ε. Πειραιά 2/5		
ε. Δουνκέρκη 4/6		
ε. Μόκχα 31/5		
α. Τζουμά Τέρμιναλ 5/5		
α. Π. Χάρκωρτ 22/5		
προς 'Αμπτζάν 23/5		
δ. Ντόβερ 26/5		
προς Πάμο Λιγκουάντο		
αργεί Πειραιά		
προς Ντουάλα 17/5		
προς Μαυρίκιο 25/5		
πρ. 'Αδρα Σ.		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/5		
προς 'Ακαμά 5/6		
προς Μπαντάρ 'Αμπάς		
προς 'Ινδία 2/6		
δ. Παναμά 28/5		
α. Μάρ ντέλ Πλάτα 27/5		
προς Πόρτ Χάρκωρτ 19/5		
α. Ρεσίφ 27/5		
α. Φιλαδέλφεια 30/5		
α. Σιγκαπούρη 5/6		
προς Βανκούβερ 29/5		
προς Τζιμπούτι 9/6		
προς Κριστομπίλ 16/5		
α. Μπιλμπόρα 2/6		
προς Μέλβιλ 'Αϊλαντ 6/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5		
ε. Σαβόνα 7/6		
έπισκευές Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
προς 'Αλεξάνδρεια 9/5		
ε. Τεργέστη 4/6 *		
προς 'Αλγερία 1/5		
προς Βενεζουέλα 30/4		
προς Περσικό 27/5		
πρ. 'Mulheim		
προς Καλλάο 10/5		
α. Λ. Σαβόνα 23/5		
στο Κάργκ		
προς Σιγκαπούρη		
προς 'Αλγερία 4/6		

BIENNA GOYNT N. (κ.)	76	17161
BINE ΝΤΡΟΠ	72	19654
BITALI (κ.)	74	15941
ΒΑΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΑΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (κ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΔΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΤΑ I'NT	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (π.)	79	13005

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Κ. (κ.)	70	14671
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ονδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ I' ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491

πρός Τζέντα 28/5	
δ. "Ελαϊκόρη 25/5	
α. Ν. "Ορλεάνη 21/5	
ε. "Αμβέρσα 20/5	
δ. Σουέζ 2/6	
πρός Καλούς Λιμένες 30/4	
πρός Β. Κορέα 28/4	
ε. Ρούσκον 11/6	
α. Χιούστον 1/6	
ἀργεί Πειραιά	
διάλυση Μπαγκλαντές	
α. Π. Σαϊδ 10/6	
πρ. "Τριαντάφυλλος Μ."	
πρός "Ινδία 3/5	
α. Π. Κορτές 21/5	
πρός "Αλγίρις 24/4	
πρός Νάροβικ 3/6	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
πρός Γάνδη 4/6	
α. Γιούροπουρτ 16/5	
μετ. "Ελίτορ" (π.)	
πρός Πόρτ "Οχνα 31/5	
πρός Γιβραλτάρ 10/6	
ε. Σουέζ 6/6	
ε. Κοατ'ακόαλκος 6/6	
πρός Μπανιάς 2/6	
ε. Σουέζ 5/6	
ε. Γκέμπς 2/6	
ε. Πειραιά 27/5	
ε. Βισακαπατνάμ 9/6	
πρ. Ρεϊνίν 12/6	
στο Ντουμπί	
μεσογειανές μεταφορές	
πρός Ν. "Ορλεάνη 6/6	
ε. Φουτζέιρα 10/6	
πρός Ντάρμαν 15/5	
υπέστειλε ελληνική	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Βεγκάζη 30/3	
υπέστειλε ελληνική	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Πόρτ Λιμόν 5/6	
πρός Σιγκαπούρη 15/5	
υπέστειλε ελληνική	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Σαντάντερ 31/5	
ε. Πόρτο "Αλέγκρε 4/6	
πρός Βενεζουέλα 13/5	

υπέστειλε ελληνική	
πρ. "Γκόλντεν Φάλκον"	
πρός Μανζανίλλο 17/5	
υπέστειλε ελληνική	
πρ. "Γκόλντεν Χόουπ"	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Πειραιά 31/5	
πρός Δακάρ 21/5	
πρ. "East Express"	
πρός Κορούντα 7/6	
πρός Ν. Κορέα 16/5	
α. Κολόμπο 28/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νανόμο 4/6	
δ. Παναμά 28/5	
πρός Τουρκία 30/5	
πρός Φορμάντλ 3/6	
πρός ΗΠΑ 5/6	
πρός Μπελίζ 4/6	
δ. Ντόβερ 12/6	
πρός Λόας "Αντζελες 1/6	
πρός Φλάσσιγκ 11/6	
πρός Πόρτ Σέντραλ 13/6	
α. Γιούροπουρτ 24/5	
α. Φουτζέιρα 8/6	
α. Τζέντα 6/6	
πρός Σουέζ 29/5	
ε. Κεμπέκ 1/6	
α. Γάνδη 20/5	
διάλυση Μπαγκλαντές	
πρ. ΗΠΑ 29/5	
πρός Τζέντα 10/6	
ἐπωλήθη	
πρός Μάλα 13/5	
πρός Βανκούβερ 25/5	
υπέστειλε ελληνική	
μεσογειανές μεταφορές	
ἐπωλήθη	
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 3/6	
πρός Γιοκοχάμα 25/4 *	

στη Λισαβόνα *	
πρός Κωνσταντίνα 2/6	
μεσογειανές μεταφορές	
πρ. "Ατλάντικ Προσπερίτυ"	
α. Γιβραλτάρ 29/5	
πρός "Ιαπωνία 30/5	
διαγράφεται	
στη Μπαγκκόκ 21/5	
α. Ν. "Ορλεάνη 4/6	
πρ. "CYS Brilliance"	
πρός Γιάνμπου 22/5	
πρ. Σούμπικ Μπαϊλ 17/5	
πρ. "Ψηλορείτης"	
πρός Τουρκία 18/5	
πρός Σιγκαπούρη 22/5	
πρός Γιβραλτάρ 26/5	
πρός Γιάνμπου 8/6	
πρός Γιβραλτάρ 15/5	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	76	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ I' T (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9084
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ I' Z I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ I' Z II (π.)	73	10058
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ I' B (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ I' P (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16386
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (κ.)	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ I' NT (κ.)	72	6721
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΑΛΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	66	18155
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ I' Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ I' Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ I' Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
ΚΕ I' Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942

στη Σιράχα 6/6
πρ. Ρόττερνταμ 28/5
α. Ν. "Ορλεάνη 29/5
ε. Γάνδη 11/6

ε. Σιγκαπούρη 31/5
α. Μπρέικ 6/6
ε. Ν. "Ορλεάνη 29/5
στο Κολόμπο
πρ. Σ. "Αραβία 8/5
στο Χορμούζ 1/8/86
δ. Γιβραλτάρ 6/6
ε. Λάονα 5/6
πρ. Μπ. "Αμπάς 11/6
πρ. Λάος 9/5
ε. Σουέζ 7/6
πρ. "Transocean Enterprise"
στη Χοντζίντα 6/5
α. Γκέρλιντον 26/5
πρ. Κωνσταντίνα 25/4
πρ. Μπόνου 28/3
πρ. Περσικό 3/6
πρ. "Αλγερία 14/5
πρ. Πότι 17/5
ε. Τζέντα 2/6
δ. Παναμά 26/5
δ. Σουέζ 3/5
πρ. Τζάκσονβιλ 27/5
α. Ν. "Ορλεάνη 10/5
α. Τενερφ 3/6
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
υπέστειλε παναμαϊκή
ε. Μαπούτο 27/5
δ. Π. Σαϊδ 2/6
ε. Βανκούβερ 28/5
πρ. Λός "Αντζελες 12/6
πρ. Καλλόα 9/5
δ. Σουέζ 9/6
α. Μονκάντισου 14/3
πρ. Μεϊκό 30/5
πρ. Αίγυπτο 27/5
δ. "Ελαινόρη 21/5
α. Ν. "Ορλεάνη 27/5
πρ. Φιλαδέλφεια 4/6
α. Τζούμα Τέρμιναλ 28/5
στο Μπαχραϊν 15/6
στη Σαφάγκα (ἀποθήκη)
πρ. Τάρτους 4/6
πρ. Ντάρμαν 25/5
α. Πειραιά 30/5
α. Σικάγο 4/6
δ. Ντόβερ 7/6
δ. Σουέζ 4/6
στο Κάρτασι 21/5
ε. Χιούστον 31/5
ε. Κουβέιτ 24/5
πρ. Κασσιόγκ 11/5
στη Βασάρα
ε. Σιγκαπούρη 3/5
ἀργεί "Αγ. Δομνίνο
πρ. "Αλγέρι 29/4
πρ. Σ. "Αραβία 10/6
πρ. "Ιταλία 15/5

πρ. "Τάρπον Σάν"
ε. Τζέντα 23/5
πρ. Βαρκελώνη 2/6
πρ. Σιγκαπύρη 10/4
πρ. "Ελλάδα 23/5
πρ. Πειραιά 20/5
πρ. Τάραντα 7/6
α. Γένοβα 1/6
ἀργεί Πειραιά
πρ. Σουέζ 6/4
μετ. "Regulus Star"
ἀργεί Πειραιά
α. "Αμβέρσα 3/6
μετ. "Φόρτ Στάρ" (π.)
πρ. ΗΠΑ 26/5
ε. Μπιζέρτα 13/5 *

πρ. Φουτζέιρα 3/5 *
πρ. "Αντεν 30/5
πρ. "Ιαπωνία 25/5
πρ. "Ιταλία 23/5
δ. Παναμά 28/5
πρ. ΕΣΣΔ 25/5
ε. Ρίο Γράντε 28/5

ε. Σφός 20/4
πρ. Λένινγκραντ 22/5
πρ. Λάος 31/5
πρ. Δακάρ 10/5
στο Μπαγκκόλι
α. "Αντοντ 8/6
α. "Αμβέρσα 2/6
α. Μπαχραϊν 9/6
πρ. Βενεζουέλα 27/5

α. Φουτζέιρα 8/6
α. Σάφι 21/5 ✓

α. Τζάκσονβιλ 24/5 *
α. Ν. "Υόρκη 4/6
ε. Κουινγκτόν 19/5
ε. Βοστώνη 3/6
ε. Γκουαγιακούλι 1/6
ἀργεί Σ. "Αραβία
α. Ραβέννα 2/6
α. Πειραιά 6/5
ε. Μπανζόλι 1/6
πρ. Γιουγκοσλαβία 30/5
υπέστειλε ελληνική

ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ' (κ.)...	71	9826	ε. Μπαντζούλ 17/5	ΜΕΛΙΝΑ (κ.)...	75	1558	ε. Πειραιά 4/6
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ (κ.)...	72	9542	α. Μόρεχεντ Σίτυ 2/6	ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)...	77	60655	ε. Πειραιά 10/5
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)...	74	8896	α. Σιγκαπούρη 9/6	ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φ.λ.)...	67	21141	ε. Νάπολη 4/6
ΚΕΙ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)...	68	24668	α. Σιγκαπούρη 8/6	ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)...	81	32723	α. Τζέντα 1/6
ΚΕΙ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)...	75	6741	πρός Άλγέρι 27/5	ΜΕΡΙΤ (π.)...	73	112306	στη Φουτζέιρα 13/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)...	72	11954	ε. Ν. Υόρκη 7/6	ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)...	70	10490	ε. Λας Σπέζια 5/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)...	74	7557	ε. Άντεν 31/5	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)...	70	15216	πρός Άρσούμ 6/6
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)...	74	16682	α. Λίβερπουλ 11/6	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)...	66	71337	στό Μπόνου (άποθήκη)
ΚΙΒΑ'Ι ΤΣΗΦ (π.)...	70	1585	πρ. «Μίνι Λάιον»	ΜΕΣΙΣ (π.)...	69	9650	άρχει Πειραιά
ΚΙΚΑ (κ.)...	76	19451	πρ. «Άνναμπελλά Τού»	ΜΗΛΟΣ (π.)...	66	10715	ε. Ούντεβαλλ 1/6
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)...	66	6995	α. Λας Παλς 3/6	ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)...	75	12498	ε. Άλεξάνδρεια 17/4
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)...	69	1572	πρ. «Μίνι Λαίντ»	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Παλιόνη
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)...	69	79969	α. Ρόσ Τανούρα 29/5	ΜΙΜΗ Μ. (κ.)...	74	16246	πρός Πόρτο Καμπέλλο
ΚΙΤΣΑ (κ.)...	76	24800	α. Τζέντα 29/5	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)...	73	36330	πρ. «Mineralis»
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)...	76	15756	α. Σαβάννα 5/6	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)...	70	1781	α. Ν. Όρλεάν 25/10
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)...	68	40626	ε. Πειραιά 12/5	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)...	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάν
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)...	74	20712	πρός Νοβοροσίσκ 21/5				
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)...	70	2913	άρχει Πειραιά				
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Πειραιά 21/5	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)...	82	17164	α. Χιούστον 2/6
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Καζαμπλάνκα 7/5	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)...	71	19061	πρός Χιούστον 21/5
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Τζέντ 31/5	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)...	73	30930	πρ. «West Bridge»
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)...	78	9862	υπέστειλε ελληνική	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)...	74	39050	α. Ν. Όρλεάν 1/5
ΚΟΡΥ	77	33509	πρός Βαλτιμόρη 28/5	ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)...	68	31507	πρός Βανκούβερ 1/6
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)...	75	17175	ε. Χόγκ Κόνγκ 1/6	ΜΟΝΤΕΤΥ (δ.κ.)...	70	8870	ε. Πειραιά 5/3
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)...	51	7126	άρχει Πειραιά	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	πρός Κοναδά 23/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)...	74	15994	πρός Παλάου Σαμπού 23/5	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)...	72	35506	πρός Γιαντζί 6/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)...	75	16221	ε. Βαγκάρει 2/6	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Στέφενβιλ 4/6
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)...	75	16221	α. Ν. Πάουερ 31/5	ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)...	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (κ.)...	71	54761	α. Λέγκχορν 18/5	ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)...	69	9038	πρός Ίνδία 9/6
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)...	68	54540	α. Γένοβα 7/5	ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)...	76	3741	ε. Λίβερπουλ 20/5
ΚΡΙΣΣΑ (π.)...	79	12784	α. Κουσίρο 29/5	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)...	73	9859	πρός Σουρία 22/5
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)...	68	15809	α. Λας Παλμας 16/5	ΜΠΑΣΜΑ (π.)...	76	20480	πρός Μπελαγουάν 27/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)...	77	9634	πρ. «Μικολάδ»	ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)...	61	1460	ε. Παλιόνη
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)...	69	9777	πρός Σετσουμπά 25/5	ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)...	80	14397	ε. Γιοκοχάμα 4/6
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)...	68	1599	α. Άμπερσα 6/6	ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)...	68	8370	α. Τάμπα 13/5
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)...	70	1499	πρ. «Selfoss»	ΜΠΕΛΛΟ (β.π.)...	65	11541	άρχει Άστακό
ΚΥΜΩ (π.)...	74	65685	ε. Φουτζέιρα 17/5	ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)...	65	31292	διάλυση Κίνα
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)...	75	17875	α. Κολόμπο 11/5	ΜΠΙΛΛΑ (κ.)...	67	11407	ε. Πειραιά 14/5
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)...	71	13443	πρός Καλούκτα 8/6	ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)...	68	16161	ε. Ραβέννα 25/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Π. Σαίδη 1/6	ΜΠΛΟΥΓΟΥΤΕΡ (δ.π.)...	67	53226	άρχει Νέτλεϊ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)...	73	20328	πρός Μόχι 1/4	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)...	71	13867	α. Χιούστον 5/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)...	74	16388	α. Ν. Όρλεάν 6/6	ΜΠΟΛΕΡΟ (κ.)...	72	21743	ε. Πειραιά 31/5
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)...	70	9981	δ. Παναμά 14/5	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)...	73	16106	πρός Μπαγκκόκ 4/6
				ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρός Τουμπάρδο 27/4
				ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)...	73	31861	ε. Κουϊγκντό 22/5
				ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)...	75	13036	πρός Ντόρμαν 5/6
				ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)...	72	17980	α. Φόρ 3/6
				ΜΠΡΗΖ (κ.)...	71	9085	στό Μπουσίρ
				ΜΠΡΗΤΣ (δ.κ.)...	67	41524	α. Σαβόνα 2/6
				ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)...	68	9225	στη Τσιτάγκ
				ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)...	71	18748	πρός Μελλίη 22/5
				ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)...	82	32506	ε. Λός Άντζελες 30/5
				ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότον 30/5
				Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)...	78	11850	ε. Σαγκάη 2/6
				ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)...	74	10250	α. Βρέμη 11/6
				ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	στό Γιβραλτάρ 6/6
				ΝΑ'Ι'Α (κ.)...	70	9069	α. Βομβάη 8/6
				ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Σάντος 28/5
				ΝΑΝΩ Κ. (κ.)...	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
				ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)...	69	1971	πρός Μερσίνα 26/5
				ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)...	80	10982	πρ. «Νάξος Άϊλαντ»
				ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.)...	70	16224	υπέστειλε ελληνική
				ΝΕΔΙ1. (δ.κ.)...	74	39018	α. Βενετία 3/6
				ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)...	72	50897	α. Μπαχράιν 12/6
				ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...	71	12202	δ. Παναμά 2/5
				ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)...	66	15625	πρός Νταλντ 21/12
				ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	πρός Χάτσινοχ 2/6
				ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)...	64	5827	α. Σιγκαπούρη 1/6
				ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)...	63	5955	άρχει Δουνκέρκη
				ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)...	73	9842	πρός Πορτογαλία 17/5
				ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τενερίφ 9/6
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)...	75	61000	α. Χιούστον 6/5
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)...	69	1473	α. Σαιντ Λουίς ντ' Ρόν 27/5
				ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)...	68	2213	ε. Ικόνιο 18/5
				ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...	86	24843	πρός Βανκούβερ 20/5
				ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)...	69	5997	ε. Πόρτ Βρίν 16/5
				ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)...	69	5998	άρχει Άμμουρνο
				ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	82	29700	α. Σάν Χουάν 18/5
				ΝΙΚΟΣ Α. (π.)...	56	2163	άρχει Χαλκίδα
				ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...	70	45752	μεταφορές Περσικού
				ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...	69	10363	ε. Μαυρίκι 8/6
				ΝΙΟΒΗ	75	65803	πρ. «Arache»
				ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)...	67	41187	πρός Χορμούζ 7/1
				ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138	ε. Καοσιούγκ 18/5
				ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)...	70	62357	δ. Π. Σαίδη 30/5
				ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)...	67	9844	πρός Σιγκαπούρη
				ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	άρχει Πειραιά
				ΝΟΤΟΣ (δ.)...	73	75049	α. Ντάς Άϊλαντ 4/6
				ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)...	67	40675	ε. Νάπολη 6/6
				ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)...	65	16405	πρ. «Ερηνιώ»
				ΝΤΑΡΤ (κ.)...	72	9953	διάλυση Ίνδία
				ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)...	79	16432	δ. Παναμά 27/5
				ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)...	72	9440	α. Ν. Όρλεάν 30/5
				ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)...	75	35764	πρός ΕΣΣΔ 13/5
				ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...	76	22297	πρός Άμμουρνο 28/5
				ΝΤΙΝΟΣ (κ.)...	67	11056	ε. Καράτι 18/2
				ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)...	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
				ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάο Σεμπαστιάν 4/6
				ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)...	73	17355	α. Ίτακούϊ 4/6
				ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)...	74	5932	α. Λίβερπουλ 11/6
				ΟΒΕΛΙΣ (δ.)...	77	31714	α. Ρουές 26/5
				ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)...	77	12526	α. Κολούμπα Ρίβερ 30/5
				ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)...	72	18876	πρ. «Στάρ Βικτόρια»
				ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)...	78	44107	α. Φιλαδέλφεια 1/6
				ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)...	64	19140	ε. Σιγκαπούρη 7/5
				ΟΛΕΜΑΡΙΚ	72	17399	πρ. «Καλού»
				ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)...	69	4229	ε. Λειψός 3/6
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)...	75	138037	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)...	77	15935	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)...	85	17879	υψώσε ελληνική
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)...	84	17879	α. Λός Άντζελες 1/6
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)...	72	128561	υψώσε ελληνική
							α. Χορμούζ 18/5
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)...	74	65068	α. Φιλαδέλφεια 13/5				
ΛΑΓΟΣ (Μ.)...	59	6132	α. Κολόμπο 16/3				
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)...	75	115042	ύλικη άπώλεια Περσικού				
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)...	78	1250	ε. Τεϊντούμ 6/6				
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)...	72	83714	στόν Περσικό				
ΛΑΙΔΗΛΛΑ'Ι'Κ (π.)...	71	13166	δ. Γιβραλτάρ 6/6				
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)...	74	8558	α. Σαλβαδόρ 30/5				
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)...	73	8558	πρ. «Rio Calingasta»				
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)...	72	8558	πρ. «Rio Marapa»				
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)...	80	16650	α. Λίβερπουλ 11/6				
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)...	73	8558	πρ. «Rio Abaican»				
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)...	73	8558	πρ. «Rio Pilcomayo»				
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)...	73	8558	πρ. «Rio Los Sauces»				
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)...	71	10409	πρός Βραζιλία 30/5				
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)...	69	13161	ε. Παλιόνη				
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)...	78	10698	α. Σουέζ 6/6				
ΛΑΜΑ (κ.)...	77	3727	πρός Τζαμάικα 30/5				
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)...	70	63519	στόν Περσικό 28/5				
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)...	65	1800	ε. Μαπούτο 20/5				
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)...	68	22244	πρός Δακάρ 31/5				
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)...	78	23966	ε. Λισαβόνα 4/6				
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Μασσαλία 31/5				
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)...	71	118865	α. Σιγκαπούρη 2/11				
ΛΕΔΕΑ Τ. (β.π.)...	63	17656	δ. Σουέζ 16/5				
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)...	75	79249	πρός Περσικό 26/12/86				
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ							
(κ.)...	74	18700	ε. Σουέζ 3/6				
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)...	72	10194	ε. Ρίο Γκράντε 29/5				
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)...	75	15684	πρός Κίνα 6/6				
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)...	74	52830	υψώσε ελληνική				
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)...	73	15498	πρός Ροστόκ 12/5				
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)...	72	17914	ε. Ρότερνταμ 11/6				
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)...	74	17414	πρός Ρίγα 27/5				
ΛΕΩΝ (κ.)...	73	15382	πρός Κούβα 11/5				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)...	73	3717	α. Άμμουρνο 10/6				
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)...	77	19373	πρός Άμμουρνο 13/6				
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)...	72	6106	α. Μπόρ 30/5				
ΛΗΜΠΕΕΛ' (π.)...	69	17872	πρός Άλεξάνδρεια 25/5				
ΛΗΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)...	68	9079	α. Τζέντα 5/6				
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)...	74	8931	πρός Άμπερσα 31/5				
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)...	74	3256	δ. Ντόβερ 6/6				

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΗΤΙΚΗΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΝΥΣ (π.)	76	18080
ΟΡΑΤ'ΙΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΠΑΙΗ (Μ.)	59	4632
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	64	38259
ΟΧΑ'ΙΟ (δ.π.)	72	55878
ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΜ ΕΝΤΡΕΠΑ'Ι'Σ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.)	66	22617
ΠΑΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21428
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπ.)	80	30639
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21664
ΠΕΛΟΥΣ	76	9877
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΘΩΣ (κ.)	68	44842
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (κ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16288
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΔΕΙΔΩΝ (δ.)	73	16847
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	18074
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΑΝΙΑ (κ.)	65	1213
ΡΕΑ (π.)	71	9025
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΖΙΦ (δ.κ.)	73	30067

ἀργεί Πειραιά	
πρός Γκάλβεστον 1/5	
δ. Σέβεν Άιλαντς 28/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. Ύορκη 1/6	
α. Σιγκαπούρη 28/5	
ε. Μπωμόντ 28/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μονφαλκόνε 8/6	
α. Τενερίφη 6/6	
ε. Σιγκαπούρη 9/6	
επιπλήθη αλλοδαπούς	
α. Τάιν 19/6	
στο Τζιμπουτί 25/2	
ε. Ν. Ύορκη 8/6	
α. Σιγκαπούρη 4/6	
α. Πόρτ Καρτίερ 3/6	
α. Τακράντι 19/5	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
πρ. «Κάσιαν Γκλόρυ»	
α. Γάνδη 30/4	
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)	
ε. Μπάρ Κρήκ 29/5	
πρ. «Μίνι Λάρκ»	
ε. Τζέντα 9/5	
α. Φουτζέιρα 13/6	
α. Κόρπους Κρίστι 26/4	
πρός Ρόττερνταμ 10/4	
α. Μπροντ 3/6	
πρός Άλεξάνδρεια 5/5	
ε. Γκνάντακ 9/5	
στο Χορμούζ 1/6	
πρ. «Αρανδός»	
α. Σιγκαπούρη 10/5	
ε. Πειραιά 28/5	
δ. Παναμά 3/4	
α. Γιούρποουρ 1/6	
ε. Ν. Ύορκη 14/5	
ναυπηγ. Ουόλσάν	
α. Καρταγένα 2/6	
δ. Σουέζ 19/5	
α. Ρίο Γκράντε 16/5	
α. Μπ. Άιρες 27/5	
α. Ντάρμπαϊν 9/6	
α. Ν. Ύορκη 6/6	
α. Πειραιά 27/5	
πρός Μπελαγκουάν 21/5	
α. Βαλτιμόρη 19/5	
α. Πειραιά 29/5	
μεταφορές Αλγύπτου	
δ. Μπρανομπούλε 17/5	
μετ. «Meridian Sea» (κ.)	
πρός Ν. Ύορκη 16/3	
α. Πειραιά 1/6	

ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΤΣΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Σ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝΚ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΠΡΑΜΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΑΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368
ΣΗΜΛΑΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΜΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18831
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΔΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817
ΣΚΑ'Υ' ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474

πρός Άφρική 4/6	
επισκευές Γένοβα	
ε. Ίμπέρια 5/6	
ε. Τζέντα 6/6	
πρός Λουάντα 11/4	
α. Πόρτ Χάρκωρτ 23/5	
α. Λέ Χαβρή 7/6	
πρός Σιγκαπούρη 23/5	
α. Ρουέν 8/6	
ε. Ροζάριο 3/6	
δ. Γιβραλτάρ 5/6	
α. Φός 23/5	
α. Βίγκο 4/6	
πρός Άλγέρι 9/4	

στη Τζέντα (ἀποθήκη)
α. Ν. Ύορκη 28/5
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ε. Χόλυκεντ 10/6
ε. Άμβέρσα 13/6
α. Άμβέρσα 11/6
πρός Σαβάννα 9/5
α. Τενερίφη 6/6
δ. Γιβραλτάρ 5/6
δ. Δαρδανέλλια 3/5
πρός Σκίνατα 24/2
α. Ραβέννα 2/6
α. Πειραιά 4/6
ἀργεί Πειραιά
πρός Ίνδονησία 28/5
πρός Ίταλία 28/5
ε. Ροζάριο 3/6
μεσογειακές μεταφορές
διόδου Μπαγκλαντές
επιπλήθη
α. Σιγκαπούρη 24/5
α. Φαμαγκούστα 2/6
δ. Π. Σαϊδ 6/6
πρός Ίνδία 22/5
α. Φουτζέιρα 28/5
δ. Σουέζ 4/6
πρός Άλεξάνδρεια 24/5
ε. Ν. Ύορκη 4/6
πρός Σιγκαπούρη 8/2
α. Ρας Τανούρα 3/6
πρός Βενεζουέλα 3/6
πρός Σάντος 8/5
πρός Σουέζ 30/5
α. Μόντρεαλ 3/6
δ. Π. Σαϊδ 2/6
πρός Χόγκ Κόγκ 29/5
α. Ντάρμπαϊν 6/6
πρός Κωσταντίνα 17/5
α. Άμβέρσα 12/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Νταμάμ 3/6
πρός Όδησσό 25/4
α. Ρόττερνταμ 18/5
πρός Θεούτα 4/6
πρός Ραβέννα 16/5
α. Ν. Ύορκη 24/5
στο Λάγος 9/1
δ. Πόρτ Σαϊδ 8/6
α. Άνγκονα 27/4
στην Όκρια 21/5
α. Φουτζέιρα 22/5
α. Γένοβα 27/5
ε. Ούμ Σαϊδ 12/6
δ. Γιβραλτάρ 20/5
α. Σάντος 26/5
πρός Μπαντάρ Άμπας 26/5
δ. Κωνσταντή 15/5
α. Ντουόλα 28/5
στο Άσσάμ
πρός Ρόττερνταμ 1/6
δ. Κωνσταντή 2/5
δ. Ντόβερ 16/5
α. Σιγκαπούρη 6/6
πρός Ίαπωνία
δ. Γιβραλτάρ 6/5
πρός Όρν 10/5
ε. Τσιβιταβέτια 9/6
ε. Άαρανταστάγκεν 8/6
α. Άμβέρσα 11/6
α. Ογκουέντσο Τέρμιναλ 21/5
πρός Ταγγέρη 5/6
Τενερίφη 10/6
Ντουόλα 29/5
πρός Σιγκαπούρη 29/5
η Βομβάη
Γιβραλτάρ 2/6
Μπρισενοαβεν 9/6
γει Πειραιά
π. Σαϊδ 31/3
Βενετία 22/5

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Χόγκ Κόγκ 20/5
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	στό Ρότερνταμ 10/6
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	ἀργεί Ντόβερ
ΣΟΥΡΤΕ	77	33408	πρ. «Doo Yang Ace»
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	δ. Μάλτα 9/5
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	δ. Μπρανομπούλε 27/5
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	πρός Γιβραλτάρ 28/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Γιούροπουρτ 2/6
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάμπτον 3/6
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χόρ Φακάν 28/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Σαβάννα 28/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρ. «Κορωνία»
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	δ. Ντόβερ 11/6
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	α. Βενετία 27/5
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Σάντος 23/5
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	δ. Ντόβερ 4/6
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Σιγκαπούρη 24/3
ΣΤΑΡ ΡΕΪ (δ.κ.)	70	99011	στην Κωνσταντία
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δ. Πόρτ Σαϊδ 28/5
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	στον Περισκό 18/5
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	α. Ίντσον 21/5
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Πειραιά 30/5
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911	α. Σιγκαπούρη 6/6
ΣΤΡΕΞΑ (δ.)	75	111171	ε. Λά Σπέζια 1/6
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρ. «Sillaga»
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρ. «Wanderer»
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Τζέντα 3/6
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Ν. Μαγκαλόρ 5/6
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	δ. Σέβεν Άιλαντς 23/5
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	α. Μανζανίλο 18/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Χαμίνα 8/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	μετ. «Άννυ Πετράκη» (κ.)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ (κ.)	80	15359	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	ἀργεί Λοτακό
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	στο Χορμουζ
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.κ.)	65	41195	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	ἀργεί Λοτακό
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Μιλγουόκι 2/6
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΙΛΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Λέ Χάβερ 11/6
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Άμβούργο 13/6
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Ρεϊνιόν 30/5
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Ρουέν 9/6
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	ε. Μπέλφαστ 26/5
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Μπ. Άϊρες 20/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	δ. Π. Σαϊδ 6/6
ΤΖΟΥΤ ΕΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρός Άμβούργο 27/5
ΤΖΟΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Παρανάγουα 24/5
ΤΖΟΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Μπαντρίμα 3/5
ΤΖΟΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058	ἀργεί Λοτακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	δ. Σουέζ 4/6
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	α. Άμβούργο 13/6
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ραγκούν 7/6
ΤΡΑΝΣΚΕΪΠ (κ.)	70	5538	ε. Χάμπτον 13/4
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΙΝ (κ.)	71	4881	α. Λορέ 4/6
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	α. Ουμ Σαϊδ 13/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	δ. Σουέζ 27/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Καζαμπλάνκα 4/6
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΠΛΑΝΝΕΡ	76	18953	πρός Περισκό 16/2
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρ. «Παλόμα»
ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	69	9305	υπέστειλε ελληνική
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Γιοκοχάμα 25/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Παναμά 31/5
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Γιβραλτάρ 24/5
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Χιούστον 16/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Άμβέρσα 27/5
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	α. Χιούστον 23/5
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	ε. Ν. Όρλεάνη 5/6
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	

ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	α. Τάμπα 16/5
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	μετ. «Transporter»
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σιγκαπούρη 1/6
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Τενερόφη 4/6
ΦΕΪ'Θ	70	15216	α. Γιβραλτάρ 1/6
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	πρός Περισκό
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Μουμπάσα 26/5
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	α. Τζουμπάιλ 19/5
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	α. Βαλτιμόρη 2/5
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σ. Ευστάθιος 8/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όνδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	ε. Φουτζέιρα 5/6
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	στό Χάμπτον 29/5
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Άλγερία 2/5
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στην Άλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Ν. Όρλεάνη 25/5
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Βόλο 8/5
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάνια (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Λαύριο 9/5
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Κολούμπα 13/5
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 2/6
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	α. Τζουμπάιλ 27/5
ΦΛΕΪ'Μ (κ.)	72	16398	πρ. «Δώρι Φλέιμ»
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Μπαχαλίν 6/6
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Χόγκ Κόγκ 8/6
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Μακείο 30/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	ἐπισκευές Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Δακάρ 22/4

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	ε. Ρεσιφ 23/5
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρ-ε-Σαλάμα 5/6
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	υπέστειλε ελληνική
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	υπέστειλε ελληνική
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός Παπέε 7/5
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	δ. Πούντα Άρσένας 16/5
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	ε. Λέγκχορν 29/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λάς Πάλμας 27/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Ντάρμπαν 3/6
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Βαλπαράϊσο 7/5
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Χάτσινχο 3/5
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Βίγκο 23/5
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	5519	ε. Μπουσάν 20/5
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Φιλαδέλφεια 5/6
ΦΡΙΟ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	78	7572	α. Λάς Πάλμας 9/6
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	πρ. «Freezen King I»
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Χάτσινχο 20/5
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρ. «Moofields Monarch»
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 4/6
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Ράς Τανούρα 12/5
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 3/4
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Π. Νούρ 21/4
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	στή Βαλλέττα 13/5
ΧΑΡΙΣ (Όνδ.)	64	1148	στον Πειραιά
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	στον Πειραιά
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. Ντουμπάι 9/6
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Εϊβονμάουθ 27/5
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Κηλαγκ 20/5
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Ρότερνταμ 3/6
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	α. Άσντον 21/5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Βενετία 22/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (π.)	79	12598	πρός Πόρτ Άλτζαμπε8
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. «Κασκίος»
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Νταμμ 4/6

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τοὺς Ναυτικούς μας

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Όνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN

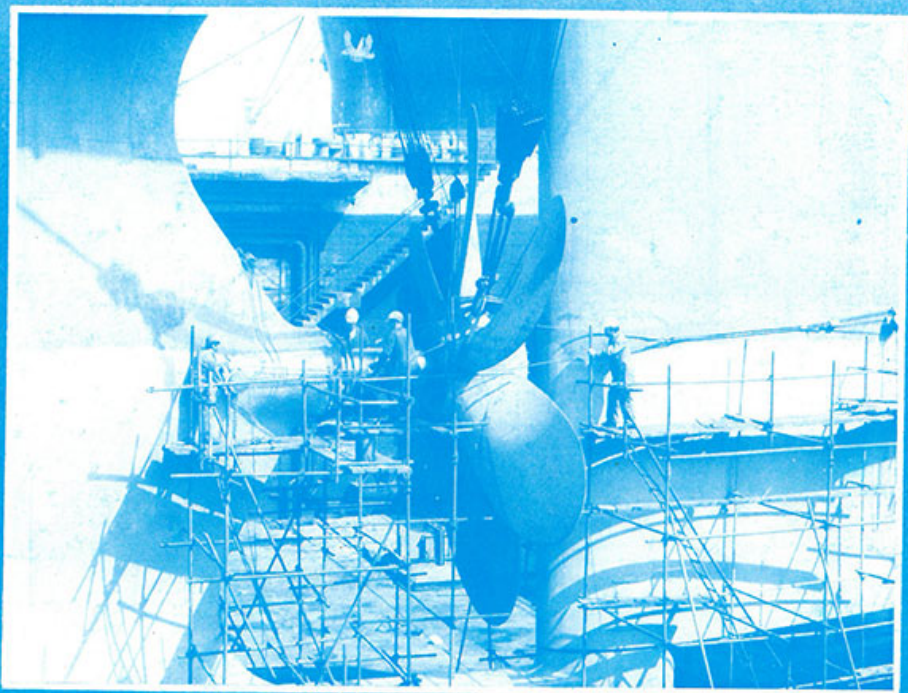


AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2



υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ

CABLES:
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215123 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215283, 215396 & 215567

PHONES:
ATHENS OFFICE: 2611.141 - (3 LINES) SKARAMANGA YARD: 5573351 - (9 LINES)
5573471 - (9 LINES)
5572611 - (10 LINES)
5572711 - (10 LINES)
5572811 - (8 LINES)