

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1255/1013

NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

ΠΙΘ. 1255/1013
ΕΜΒΠΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗ



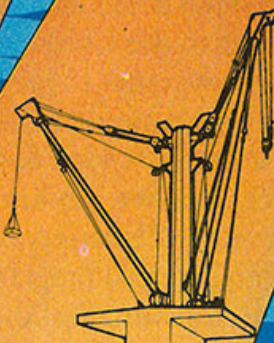
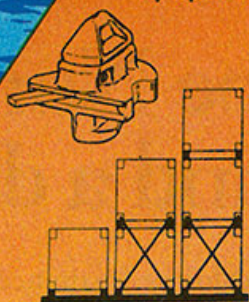
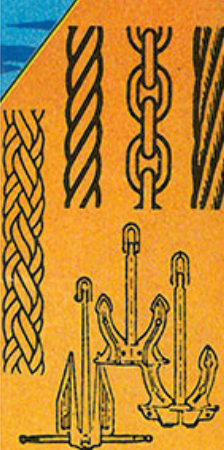
Πρωτοπορία στον Ναυτιλιακό Εξοπλισμό

- Κάβοι
- Συρματόσχοινα
- Αγκυρες - Αλυσίδες
- Εξαρτήματα

- Συστήματα & Εξαρτήματα Container Lashing

- Ανόδια και Συστήματα Καθοδικής Προστασίας
- Χρώματα Ναυτιλίας

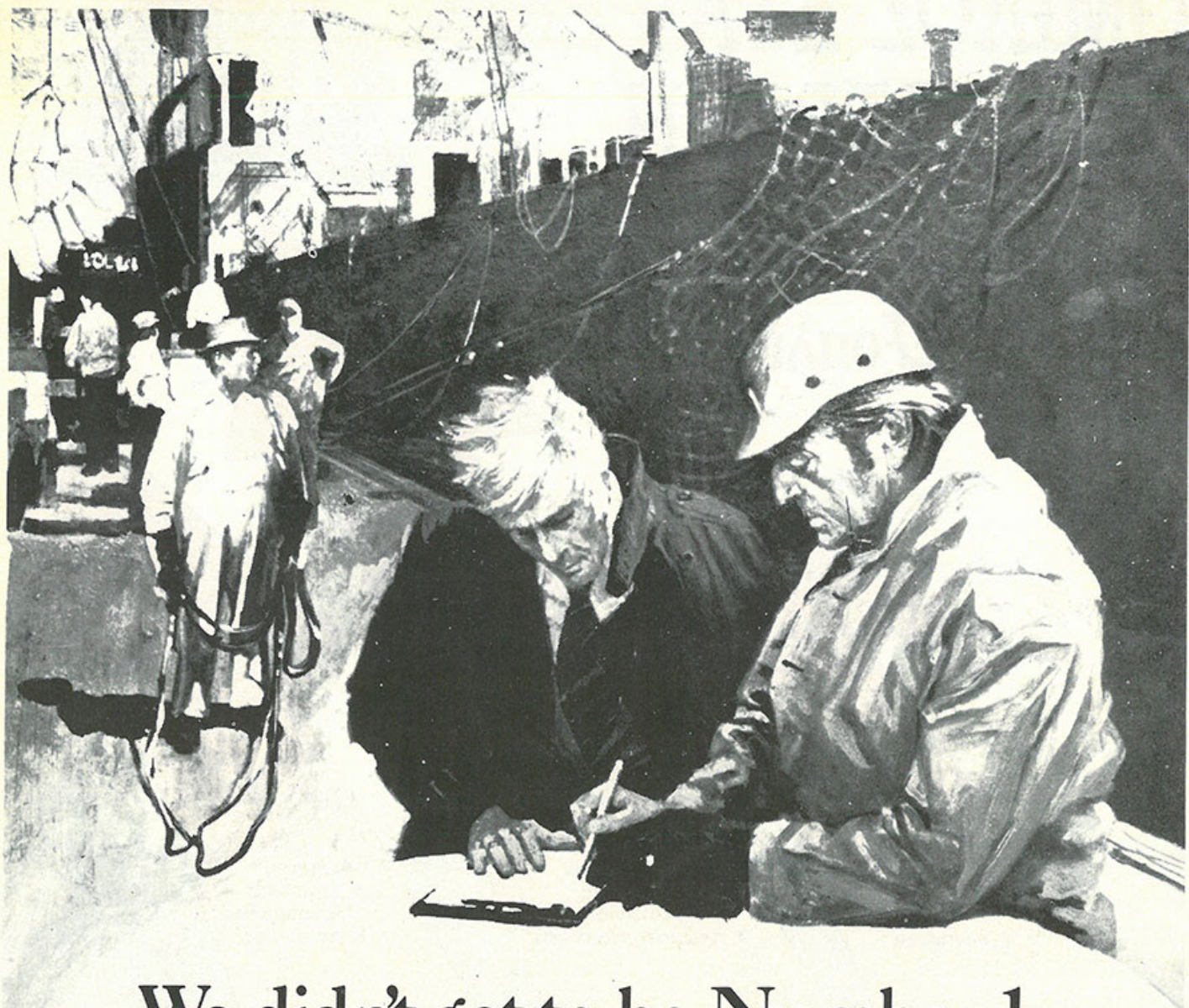
- Αρματωσιές
- Ξάρτια
- Σαμπάνια
- Μουσαμάδες
- Κατασκευές



- * Δίκτυο Παραδόσεων ανά τον κόσμο.
- * Transit Στοκ Πειραιά
- * Εγκαταστάσεις Δοκιμών Αντοχής Υλικών 250 T
- * Εγκεκριμένες από Νηογνώμονες
- * Κατασκευές - Μελέτες
- * Τεχνική Εξυπηρέτηση

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗ

Κεντρικά Γραφεία
Ψαρρών & Αναπαύσεως 186 48 Πειραιάς
Τηλ.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

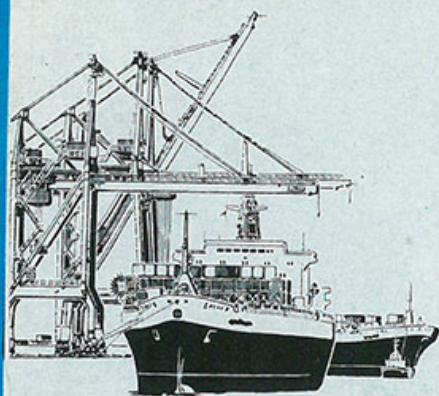
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1987
ΝΕ΄(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1255/1013

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 καί Νοτ. Ήμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ήνατολή & Ήφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Ήπω Ήνατολή
& 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. 1255/1013, September 15th, 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

12 Ήποστομωτική απάντηση από μέλος του Δ.Σ. πρὸς τὸν Πρόεδρο του ΝΑΤ γιά τὰ ὅσα εἶπε ἐναντίον τῶν Ξένων Τραπεζῶν.

15 Ήχθρότητα κατά τῆς Ναυτιλίας. Ήρθρο του κ. Β. Κούτση γιά τὰ ἐμπόδια πού πρέπει νά ξεπερασθοῦν γιά τὴν ἐπιστροφή τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων ὑπὸ τῇ κυανόλευκο.

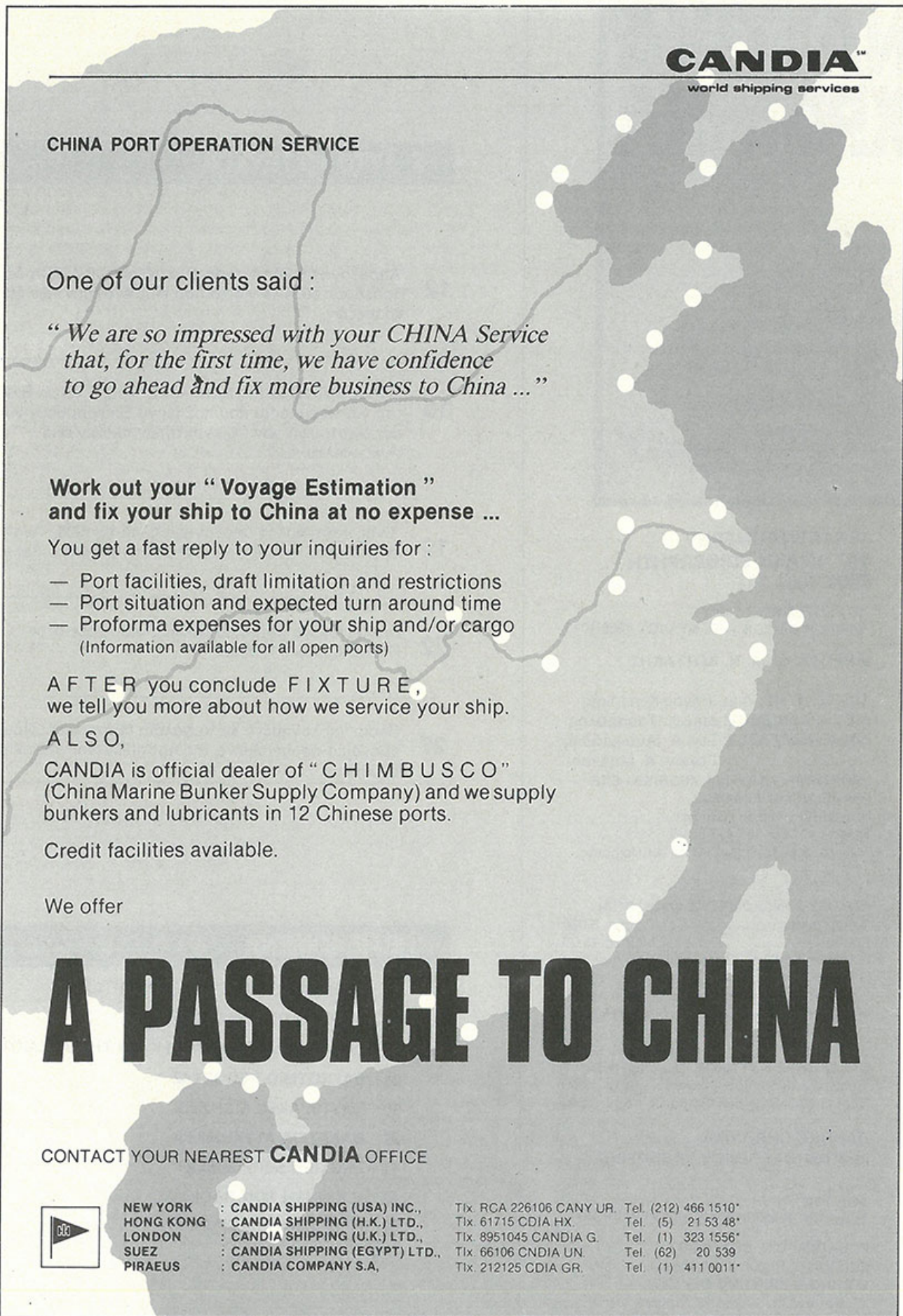
19 Ήνας ναυτιλιακὸς ἀπολογισμὸς γιά τό 1986. Ήναφορά στὴν ἐτήσια ἐκθεση του οἴκου Barry Rogliano Salles.

22 Προτεινόμενα μέτρα ἀσφαλείας γιά πλοῖες στὸν Περσο-Αραβικὸ Κόλπο.

27 Πλοῖα νηολογημένα ὡς κεφάλαια ἐξωτερικοῦ. Νάυτικά προνόμια προηγούμενα τῆς προτιμώμενης ναυτικῆς ὑποθήκης.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 25 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ
- 28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ »
- 30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
- 39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



CANDIA™

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
SUZ
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 τό άνοιγμα τής ψαλίδας καί θα προσελκυσθούν πάλι τά πλοία

Πρίν ένα μήνα άκριβώς τά «Ναυτικά Χρονικά» ύπογράμμισαν από τήν έπαλη αυτή ότι ή έλλειψη προτάσεων από τήν έκπροσώπηση του έφοπλισμού γιά τόν περιορισμό του άνοίγματος τής ψαλίδας πού ύπάρχει στή διαχείριση των πλοίων με Έλληνική σημαία και των έλληνόκτητων με ξένες σημαίες δέν επιτρέπει τόν έφουχασμό τής Πολιτείας, ή όποία όφείλει νά προχωρήσει με δική της πρωτοβουλία στή λήψη όλων εκείνων των μέτρων πού θα όδηγήσουν στήν επίτευξη του άνωτέρω στόχου και πού αποδεικνύεται ότι είναι εκ των ούκ άνευ γιά τόν επαναπατρισμό των πλοίων. Καί πρόσθεταν ότι ή Πολιτεία, μετά τίς άλληπάλληλες έπισκέψεις τής αντιπροσωπείας του ΥΕΝ στίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τίς σε βάθος συζητήσεις των ναυτιλιακών προβλημάτων, έχει ήδη μία σαφέστατη εικόνα γιά τί πρέπει νά γίνει και γιά τά μέτρα τά όποία πρέπει νά ληφθούν ώστε τό έθνικό νηολόγιο νά καταστεί έλκυστικό και νά προσελκύσει όλα τά έλληνόκτητα πλοία τά όποία έχουν καταφύγει σε άλλα νηολόγια.

Γιά νά σταματήσει ό έλληνικός έφοπλισμός νά τρέπεται — υπό τήν επιτακτική ανάγκη τής επιβιώσεως σε μία αγορά πού δέν καλύπτει τά έξοδα του πλοίου και τίς άλλες ύπάρχουσες ύποχρεώσεις — σε λύσεις πού δέν είναι επιθυμητές από κανέναν, τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι ή Πολιτεία πρέπει νά προχωρήσει, με δική της πρωτοβουλία, στή λήψη μέτρων με τά όποία άφ' ενός θα μειωθεί τό κόστος εκμεταλλεύσεως του υπό Έλληνική σημαία πλοίου σε επίπεδα πού θα του επιτρέπουν νά κινείται και υπό τίς δυσχερέστερες άκόμη συνθήκες τής ναυλαγοράς, πού προβλέπεται ότι θα είναι σύνηθες φαινόμενο γιά μεγάλο άκόμη χρονικό διάστημα, και άφ' ετέρου νά καταστεί άποτελεσματικότερη ή διαχείρισή του.

Γιά τή μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως του υπό Έλληνική σημαία πλοίου, κατά τήν αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών», χρειάζεται νά ληφθούν τά εξής μέτρα:

Πρώτο, νά ύπάρξει και νέα μείωση τής συνθέσεως, όπως γίνεται και στίς άλλες ναυτιλιακές χώρες — σουηδική ναυτιλιακή εταιρία άφού χρησιμοποίησε επιτυχώς πλήρωμα 15-16 ατόμων σε πλοία 10.000 τον. γκρός, θα προχωρήσει σε δοκιμές πληρώματος 10 ή 12 ατόμων σε πλοίο άνω των 50.000 τον. d.w.

Δεύτερο, νά καθιερωθεί αυτό πού ισχύει σε όλες τίς άλλες Ναυτιλίες αναφορικά με τήν εργασία επί του πλοίου — δέν καταβάλλεται έξτρα άμοιβή γιά τίς εργασίες πού εκτελούνται κατά τή διάρκεια του όκταώρου και καταβάλλεται άπλως ύπερωριακή άμοιβή γιά τίς εργασίες πού εκτελούνται πέραν του όκταώρου.

Τρίτο, νά εξισωθεί ή άποζημίωση λόγω άπολύσεως στο έσωτερικό και τό έξωτερικό δεδομένου ότι τό άργότερο τρεις μέρες μετά τήν άπόλυση από όποιοδήποτε σημείο τής ύδρογείου οί ναυτικοί βρίσκονται στα σπίτια τους και συνεπώς δέν δικαιολογείται πρόσθετη επιβάρυνση του πλοίου.

Τέταρτο, νά καθιερωθεί νέος έσωτερικός κανονισμός και νά καθιερωθεί και στήν Έλληνική Ναυτιλία τό πλήρωμα πολλαπλών καθηκόντων.

Πέμπτο, νά παρασχεθούν φορολογικές διευκολύνσεις και νά αντιμετωπισθεί τό πρόβλημα πού ύφίσταται αναφορικά με τή φορολογία των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας.

Γιά τήν άποτελεσματικότερη και εύχερέστερη διαχείριση των πλοίων χρειάζεται:

- Νά ρυθμισθεί τό θέμα τής άπεργίας σύμφωνα με τά ισχύοντα σε άλλες ναυτιλίες, δηλαδή νά προσδιορισθεί με σαφήνεια πού δέν θα επιδέχεται καμία άμφισβήτηση ότι άπεργιακές εκδηλώσεις επί έλληνικών πλοίων θα μπορούν νά εκδηλωθούν σε όρισμένες μόνον γεωγραφικές περιοχές και υπό τήν προϋπόθεση ότι θα ύπάρχει ή σύμφωνη γνώμη τής πλειοψηφίας του πληρώματος κάθε πλοίου.

- Νά παρασχεθούν διευκολύνσεις στίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις των Νόμων 89/68 και 375/69 γιά νά μπορούν νά συνεχίζουν τή λειτουργία τους.

- Νά συνεχισθεί ή πολιτική πού έχει χαραχθεί από τό ΥΕΝ και νά υιοθετηθεί και από τά άλλα συναρμόδια ύπουργεία, ύπηρεσίες και όργανισμούς γιά τήν άποφυγή πρόσθετων προβλημάτων σε βάρος των πλοίων τόσο στα λιμάνια του έσωτερικού όσο και στο έξωτερικό.

- Νά ρυθμισθεί νομοθετικά τό θέμα πού δημιουργήθηκε με τήν πρόσφατη άπόφαση του Α' τμήματος του Άρείου Πάγου τό όποίο δέχθηκε ότι με όρισμένες προϋποθέσεις ό έφοπλιστής μπορεί νά χαρακτηριστεί έμπορος.

- Νά άξιωθεί από τούς έξουσιοδοτημένους από τήν Έλληνική Πολιτεία ξένους νηογνώμονες νά μίν αύξάνουν μονομερώς τίς χρεώσεις γιά τίς παρεχόμενες από αυτούς έξυπηρετήσεις και παράλληλα με τίς ανάλογες ρυθμίσεις, όπως λόγω χάρη τήν ταυτόχρονη διενέργεια όρισμένων επιθεωρήσεων, νά επιδιωχθεί μείωση του κόστους.

- Νά ύπάρξουν ρυθμίσεις γιά τά οικονομικά του ΝΑΤ — ένίσχυσή του με κοινωνικούς πόρους και ίσχυροποίησή του με δάνειο από κοινοτικούς πόρους — αλλά και γιά τή διοικητική αναμόρφωσή του και τόν εκσυγχρονισμό των ύπηρεσιών του ώστε νά μίν λειτουργεί όπως τήν εποχή του άρμπά και επί πλέον νά ύπάρξουν άπλοποιήσεις και άπλουστεύσεις των διαδικασιών έλέγχου των ναυτολογίων γιά νά άποφευχθούν οί άμφισβητήσεις και οί διαφορές πού ταιλαιπωρούν τούς πάντες και πολλές φορές όδηγούν άκόμη και στήν άλλαγή σημαίας γιά νά άποφεύγονται άκριβώς αυτές οί ταιλαιπωρίες πού πολλές φορές έχουν συνοδευθεί και με διώξεις.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» γνωρίζουν ότι πέρα από όρισμένες σκοπιμότητες μερικών προσώπων, τή χρησιμότητα των όποιων όμολογούμε ότι δέν μπορούμε νά άντιληφθούμε, ό έλληνικός έφοπλισμός θέλει τήν Έλληνική σημαία υπό τήν προϋπόθεση ότι ή Έλληνική σημαία θα έξασφαλίζει τήν επιβίωση και τήν άνταγωνιστικότητα έναντι και των νέων συναγωνιστών, των νεοσυσταθέντων νηολογίων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» γνωρίζουν άκόμη — άλλωστε τό διατυμπανίζουν σε κάθε εύκαιρία και πρós κάθε κατεύθυνση — ότι με τά περισσότερα, με τά πολλά πλοία με Έλληνική σημαία θα κερδίσουν πρωτίστως οί ίδιοι οί ναυτικοί μας, θα σωθεί τό ΝΑΤ και θα ένισχυθεί ή έθνική μας οίκονομία με πόρους πού δέν άπαιτούν έκταμίευση. Καί αυτός είναι άλλωστε ό λόγος γιά τόν όποίο επιδιώκουν με συνεχή και έπίμονο άγώνα τήν προσέλκυση ΟΛΩΝ των έλληνόκτητων πλοίων στο έθνικό μας νηολόγιο.

ΠΩΣ ΘΑ ΚΑΛΥΦΘΕΙ ΤΟ ΚΕΝΟ;

Σύμφωνα με την παράγραφο II. του άρθρου I του νόμου 1711/87 για το NAT, τρεις μήνες μετά την ισχύ του, δηλαδή στις 30 Σεπτεμβρίου, πρέπει να παραδοθούν στο Ταμείο ή στις αρμόδιες λιμενικές αρχές όλα τα ναυτολόγια που είχαν εκδοθεί πριν από την ισχύ του νόμου αυτού, τουτέστιν πριν από τις 30 Ιουνίου 1987, όποτε δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως και τέθηκε σε ισχύ και οι σχετικές όφειλές (από τα ναυτολόγια αυτά) πρέπει να εξοφληθούν άνεξάρτητα αν είναι λιμενική αρχή ή όχι. Έξ άλλου σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5 του ίδιου άρθρου, νέο ναυτολόγιο δεν χορηγείται στο πλοίο αν δεν καταβληθούν οι ασφαλιστικές εισφορές που οφείλονται από το προηγούμενο ναυτολόγιο στο NAT μαζί με τις συνεισπραττόμενες εισφορές άλλων Οργανισμών, Λογαριασμών ή Κεφαλαίων.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ενδέχεται κάποιο ή κάποια πλοία να παραμείνουν χωρίς ναυτολόγια εάν οι πλοιοκτήτες τους ή οι διαχειριστές τους δεν θα μπορούν, για λόγους ανεξάρτητους από τη θέλησή τους, να εξοφλήσουν ταυτόχρονα και τις εισφορές του παραδοθέντος στο μεταξύ ναυτολογίου είτε στο NAT είτε σε λιμενική αρχή και είναι άγνωστο πώς θα καλυφθεί το κενό που θα υπάρξει εκ του λόγου αυτού και πώς θα αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που θα ανακύψουν από την έλλειψη ναυτολογίου επί του πλοίου.

Πέρα όμως από αυτά, οι περί πολλά τυρβάζοντες ούρανοκατέβατοι υπεύθυνοι του NAT, οι οποίοι έσπευσαν να εξαπολύσουν και επίθεση εναντίον των ξένων Τραπεζών που χρησιμοποιούν την Έλληνική Ναυτιλία, δεν έλαβαν το παραμικρό μέτρο για τον έφοδιασμό των πλοίων με νέα ναυτολόγια ώστε να είναι δυνατή η αντικατάσταση εκείνων που θα παραδοθούν — βέβαια η εύκολη απάντηση θα είναι ότι γι' αυτό έπρεπε να μεριμνήσουν οι ενδιαφερόμενες διαχειρίστριες εταιρίες, αυτοί έφτιαξαν το νόμο και οι άλλοι άς κόψουν το λαϊμό τους.

Ο συνδυασμός όμως των ανωτέρω διατάξεων του άρθρου I του νόμου 1711 δημιουργεί και έναν θανάσιμο κίνδυνο για τον οποίο κρίνουμε ότι δεν πρέπει να μιλήσουμε σήμερα. Μπορούμε όμως να πούμε για άλλη μία φορά ότι πολλές από τις διατάξεις του νόμου αυτού έχουν διατυπωθεί με άπώτερο στόχο να εκτεθεί ο ύπουργός κ. Άλεξανδρής, ο οποίος έχει την ευθύνη για την ψήφιση του από τη Βουλή και το άμεσο μέλλον θα επαληθεύσει την αντίληψή μας αυτή, όπως έχουν επαληθευθεί και τόσα άλλα τα οποία είχαν προείπει οι στήλες αυτές χωρίς δυστυχώς να μπορούσαν να τα δούν και εκείνοι που τους άφορούσαν και τραβούσαν εκ των υστέρων τα μαλλιά τους. Μπορούμε επί πλέον να πούμε ότι αυτή τη φορά, αν υπάρξουν οι δυσμενείς συνέπειες τις οποίες φοβούμεθα από το συνδυασμό των διατάξεων του άρθρου I του νόμου 1711, οι υπεύθυνοι θα πληρώσουν, αυτή τη φορά δεν θα μπορέσουν να ξεφύγουν όσο ισχυρούς προστάτες και αν διαθέτουν.

ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ

Μας καταγγέλλθηκε ότι γνωστός πλοιοκτήτης, μετά τη διάταξη της παραγράφου 6 του νέου νόμου για το NAT σύμφωνα με την οποία θεσπίζεται υποχρέωση εξοφλήσεως των όφειλών του πλοιοκτήτη προς το NAT

και τους λοιπούς Οργανισμούς, Λογαριασμούς και Κεφάλαια και από τον διάδοχο του πλοιοκτήτη, έστω και αν αυτός απέκτησε την κυριότητα του πλοίου από οποιαδήποτε αίτια, ακόμη και από αναγκαστικό πλειστηριασμό, ύψωσε ξένη σημαία σε δύο νεοαγορασθέντα πλοία που αποτελούν ιδιαίτερα αξιόλογες μονάδες και θα στόλιζαν τον ύπό Έλληνική σημαία στόλο.

Δεν είμαστε από εκείνους που ένδεχομένως δέχονται να χάσει το NAT χρήματα από εισφορές που αποτελούν μέρος του μισθού των ναυτικών μας. Γνωρίζουμε όμως ότι η διάταξη αυτή έτέθη για να καλυφθούν οι ευθύνες που υπάρχουν στο NAT από αυθαίρετες ενέργειες που δυναμίτιζαν το θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας. Τώρα οι αυθαίρετες ενέργειες νομιμοποιήθηκαν αλλά ύφίσταται ένα ουσιώδες έρώτημα: Ζητήθηκαν τα όφειλόμενα από τους πραγματικούς όφειλέτες, ποιά ποσά εισπράχθηκαν μέχρι τώρα και ποιά ποσά αποδόθηκαν σε εκείνους που είχαν υποχρεωθεί να πληρώσουν τα όφειλόμενα από άλλους για να πάρουν πιστοποιητικό διαγραφής;

Τό θέμα αυτό δεν μπορεί να περάσει χωρίς να διερευνηθεί σε βάθος. Ο Ύπουργός όφείλει να ψάξει και να έντοπίσει τους ύπευθύνους οι όποιοι πρέπει να λογοδοτήσουν για τη ζημιά που προκαλούν στο έντικό νηολόγιο.

ΤΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΑΥΛΑ

Είναι άπολύτως όρθη η κυβερνητική έπιλογή, σύμφωνα με την όποια άνηκει στον άρμόδιο Ύπουργό η πρωτοβουλία για τη μορφή που πρέπει να έχει ο διοικητικός φορέας της Ναυτιλίας ώστε να συνεχισθεί η όμαλή λειτουργία του από την όποια άλλωστε έξαρτάται και η έπιβίωση του έντικού μας νηολογίου, που είναι εκείνο τό όποιο πρέπει να μάς ένδιαφέρει όλους υπό τις παρούσες συνθήκες — πρωτίστως τους ανθρώπους της Ναυτιλίας αλλά και τους λιμενικούς και τους πολιτικούς ύπαλλήλους του YEN που χωρίς Ναυτιλία δεν θα έχουν λόγο ύπαρξεως.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» παρά τό γεγονός ότι έχουν διατυπώσει τις αντίληψεις τους γι' αυτό τό θέμα, θα τις έπαναλάβουν για να τεθεί τελεία και παύλα, και για να συνεχισθεί άπρόσκοπτα η καταβαλλομένη προσπάθεια για τη σωτηρία του έντικού νηολογίου: Θεωρούμε, λοιπόν, ότι υπό τις σημερινές συνθήκες εκείνο που μπορεί να γίνει ώστε τό YEN να συνεχίσει όμαλά τη λειτουργία του είναι η παραχώρηση όρισμένων Διευθύνσεων και ύπηρεσιών του YEN στους πολιτικούς ύπαλλήλους για να ικανοποιηθούν ύπάρχουσες και δικαιολογημένες φιλοδοξίες και επί πλέον να τους δοθεί η δυνατότητα να αποκτήσουν δική τους Διεύθυνση Διοικητικού για να καταστούν άνεξάρτητοι από τους λιμενικούς και να γίνουν αύτοήπαρκοι.

Και κάτι ακόμη: Για τό θέμα του οργανισμού του YEN δεν μπορούν να μιλούν παρά μόνον οι άνήκοντες στο YEN και όχι στο NAT, τον Οίκο Ναύτου και όπου άλλου ύπονοεί η έπονομαζομένη «Πανελλήνια Όμοσπονδία Ύπαλλήλων Έμπορικης Ναυτιλίας», η διοίκηση της όποιας όφείλει να γνωρίζει ότι η δημοσιογραφία όχι μόνον δεν καταφεύγουν σε παραπλανητικά και κάκoβουλα και ψευδή δημοσιεύματα, όπως άνέφερε σε ανακοίνωσή της, αλλά άγωνίζονται με όλα τα μέσα που διαθέτουν για να μπορούν να έκφράζονται όλες οι άπόψεις χωρίς αυτό βέ-

βαια να σημαίνει ότι συμφωνούν και με όλες τις άπόψεις.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Ο πρόεδρος της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Γιάννης Χατζηπατέρας κατά την έν Έλλάδι παραμονή του μέ την εύκαιρία της κοινής συνόδου των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη έπισκέφθηκε τον Ύπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή και είχε πολύωρη συζήτηση μαζί του.

Σέ άνακοινώσεις του για την έπίσκεψη του κ. Χατζηπατέρα ο κ. Άλεξανδρής άνέφερε: Συζητήσαμε για όλα τά θέματα που άφορούν τη Ναυτιλία και νομίζω ότι ύπάρχει ένα κλίμα τό όποιο θα εύοδώσει την περαιτέρω συνεργασία, μάλιστα ο κ. Χατζηπατέρας είπε ότι οι συναντήσεις του Ύπουργού με τον έφοπλισμό θεωρούνται ιδιαίτερα χρήσιμες και συνεπώς δεν άποκλείεται να ύπάρξει μία νέα συνάντηση στο Λονδίνο τους έπόμενους μήνες.

Γιά τά μέτρα ο κ. ύπουργός τόνισε ότι ο κ. Χατζηπατέρας εξέφρασε μία αίσιοδοξία και είπε ότι αυτά τά μέτρα τά όποια έλήφθησαν δεν είναι δυνατό να αποδώσουν από σήμερα μέχρι αύριο. Γιατί ένα πλοίο τό όποιο θέλει να φύγει από την ξένη σημαία και να έγγραφει στο έλληνικό νηολόγιο, θα πρέπει να άντιμετωπίσει καμμία φορά θέμα Τραπεζών, καθώς και άλλα θέματα μέ συνέπεια να μη δύναται να μεταφερθεί άμέσως. Επίσης ο Ύπουργός είπε ότι ο κ. Χατζηπατέρας εξέφρασε την αίσιοδοξία του γιατί βλέπει ότι έγγράφονται πλοία τά όποια είναι μικρής ήλικίας και διαβλέπει σάν πρόεδρος ότι ύπάρχει μία τάση έγγραφής πλοίων.

Σύμφωνα με άποκλειστικές πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» η συνάντηση του κ. Χατζηπατέρα με τον Ύπουργό ύπήρξε ιδιαίτερα έποικοδομητική. Και κατά την αντίληψή μας, μία νέα συνάντηση του κ. Άλεξανδρή με τον έφοπλισμό του Λονδίνου είναι έπιβεβλημένη, διότι μόνον καλό θα προκύψει από αυτήν.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Μέ σχέδιο Π.Δ. τό όποιο προωθείται προβλέπεται ότι θαλάσσια ύπηρεσία που διανύθηκε μετά τις 18 Ιουλίου 1983 σε πλοία μέ ξένη σημαία που δεν είναι συμβεβλημένα με τό NAT θα λαμβάνεται ύπ' όψει για την άπόκτηση άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας έφ' όσον έχουν καταβληθεί οι αντίστοιχες εισφορές στο NAT και υπό την προϋπόθεση ότι θα άποδεικνύεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Η διάταξη αυτή είναι όρθότατη — μέ την αντίθετη διάταξη μέ την όποια δεν έπιτρεπόταν να χρησιμοποιηθεί ύπηρεσία επί ξένων πλοίων για την άπόκτηση άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας είχαν τεθεί στο περιθώριο πολλά και αξιόλογα στελέχη τά όποια δεν μπορούσαν να έξελιχθούν.

Μέ τό ίδιο Π.Δ. προβλέπονται επίσης τά έξής:

● Οι άπόφοιτοι ΑΔΣΕΝ/Πλοίαρχων τριτοφύτης φοίτησης άποκτούν αύτοδίκαια μέ την έπίδειξη του διπλώματος της Σχολής, πτυχία μετεκπαίδευσης της Δημόσιας Σχολής στα Radar - Loran - Decca - Omega - Ραδιογωνιόμετρο και Δορυφορική Ναυτιλία.

● Για τους κατόχους διπλώματος πλοίαρχου Γ' τάξης και μηχανικού Β' και Γ' τάξης

Ε.Ν., ή προβλεπόμενη θαλάσσια ύπηρεσία για την απόκτηση του επόμενου διπλώματος μειώνεται κατά 12μηνο, προσμετρούμενου στην ανωτέρω ύπηρεσία και του χρόνου φοίτησης στο ΚΕΣΕΝ.

● Υποψήφιοι για την απόκτηση διπλώματος πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. πού μέχρι την δημοσίευση του Π.Δ. διαθέτουν 12μηνη τουλάχιστον θαλάσσια ύπηρεσία με ειδικότητα προσωπικού καταστρώματος ή μηχανής μπορούν να αποκτήσουν μέχρι τέλους 1992 αντίστοιχο δίπλωμα συμμετέχοντες σε εξετάσεις, εφόσον συμπληρώσουν και τα λοιπά ειδικά προσόντα.

ΙΔΟΥ Η ΕΞΗΓΗΣΗ

Αυτοί που επιχειρήσαν να παρασύρουν το ΥΕΝ στη χρησιμοποίηση πλοίου με ξένη σημαία σε δρομολόγια εσωτερικού με τό πρόγραμμα της εξυπηρέτησής τους των συμφερόντων της κρατικής ναυτιλιακής εταιρείας αντί να βάλουν την ούρα στα σκέλη «ξανακτύπησαν» με αποτέλεσμα να αποκαλυφθούν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα πράγματα.

Τό νέο «κτύπημα» έγινε μέσω παραπολιτικής στήλης φιλοκυβερνητικής εφημερίδας στην οποία φαίνεται ότι οι ενδιαφερόμενοι έχουν κάποιες διασυνδέσεις.

Στην εν λόγω εφημερίδα γράφθηκαν στις 11 Σεπτεμβρίου τά εξής πού είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικά:

«Ακούω ότι κάποιοι στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας βάζουν εμπόδια στην προώθηση της κρατικής Έλληνικής Άκτοπλοίας να όρθοποδήσει. Άν ή εταιρία βουλιάξει, να ξέρουν ότι δέν θά φταίει ή Διοίκησή της, αλλά αυτοί οι κύριοι...».

Όστε έτσι, λοιπόν: Η Έλληνική Άκτοπλοία θά βουλιάξει ήπειδή τό Υπουργείο όρθότατα δέν επιτρέπει σε πλοίο με ξένη σημαία την έκτέλεση δρομολογίων στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες;

Άν θά βουλιάξει ή Έλληνική Άκτοπλοία αυτό δέν θά όφείλεται στην απαγόρευση της δρομολογήσεως του έν λόγω πλοίου αλλά στον τρόπο και για τόν σκοπό για τόν όποιο προσκτήθηκε μαζί με ένα άκόμη πλοίο — αυτά είναι πασίγνωστα στην Άκτή Μιαούλη και πρέπει να γνωρίζουν οι υπεύθυνοι ότι δέν πρόκειται να τελεσφορήσει ή προσπάθειά τους να επιρρίψουν άλλοι τις δικές τους ευθύνες.

Με την ευκαιρία όφείλομε να επισημάνουμε ότι οι ελληνικές εφημερίδες αντιμετώπιζουν με προχειρότητα τά ναυτιλιακά ζητήματα. Από παράδειγμα άποτελεί ή περίπτωση της εφημερίδας «Τά Νέα» ή όποια άσχολήθηκε δύο φορές με τό θέμα αυτό εκφράζοντας κάθε φορά έντελώς διαφορετική άποψη:

Συγκεκριμένα, ή εφημερίδα αυτή είχε γράψει στις 26 Αυγούστου τά εξής (ανάλογο κείμενο είχε δημοσιευθεί την ίδια ήμέρα στην έπίσημη φιλοκυβερνητική εφημερίδα «Δημοκρατικός Λόγος»):

«Δέν είναι παράξενο και περίεργο οι σύμβουλοι του Στ. Άλεξανδρή να χτυπάνε μαζί με τούς λιμενικούς, την κρατική «Έλληνική Άκτοπλοία», τή μόνο εταιρία πού έχει τό κράτος, τό υπουργείο στα χέρια του, για να κάνει τή δουλειά του;

Γιατί όταν τά φορτηγά και τά Ι.Χ. αυτοκίνητα σχημάτιζαν άτέλειωτες ουρές στην Μυτιλήνη, τή Ρόδο και τή Σάμο, περιμένοντας πότε θά φύγουν για τόν Πειραιά, ή «Ε.Α.» ανταποκρίθηκε φέρνοντας άπ' τή γραμμή Πάτρας - Ιταλίας τό όχημα ταχυγό «Ευρώπα».

Οι σύμβουλοι όμως είπαν όχι: Μόνο ένα ταξίδι μέχρι τή Σάμο: Για τή Λέσβο δώσανε 2.300.000 δρχ. σε ιδιωτική εταιρία και για τή Ρόδο είπαν ότι δέν είχε ανάγκη...

Τί είδους εξυπηρέτηση είναι αυτή; Η άλλιώς; Τί πόλεμος είναι αυτός στην «Ε.Α.»;

Μιά εβδομάδα αργότερα στά «Νέα» εξέφραζαν έντελώς διαφορετική άποψη. Συγκεκριμένα, στις 31 Αυγούστου έγραψαν τά εξής με τόν τίτλο «Θάλασσα»:

«Πρέπει να είναι (τουλάχιστον) γκάφα: Ό υπουργός Ναυτιλίας δρομολόγησε έκτάκτως στην γραμμή Πειραιώς — Σάμο, τό Κυπριακό πλοίο «Ευρώπα Ι», ένώ ό νόμος άπαγορεύει τή χρησιμοποίηση πλοίων πού δέν έχουν ελληνική σημαία, στην άκτοπλοία μας. Λεπτομέρεια: Οι Έυρωπαίοι τής ΕΟΚ μάς πιέζουν να δρομολογήσουν τά πλοία τους στο Αιγαίο, αλλά έμεις τό άρνούμεσταν. Τώρα, τί θά τούς λέμε».

ΑΥΤΟΣ ΓΙΑΤΙ ΕΡΓΑΖΕΤΑΙ;

Συνταξιούχος ναυτικός ό όποιος εργάζεται σε ναυτιλιακή εταιρία για να συμπληρώσει τή σύνταξη των 80.000 δρχ. πού παίρνει από τό ΝΑΤ και να μεγαλώσει τά παιδιά του ρωτάει και περιμένει άπάντηση: Ό πρόεδρος του ΝΑΤ ό όποιος είναι συνταξιούχος γιατί εργάζεται; Μήπως αυτός και τά παιδιά του έχουν μεγαλύτερα στομάχια από τό δικό μου και από τά στομάχια των παιδιών μου ή μήπως αυτός κατά την έπιταγή του Συντάγματος περί ισότητας των πολιτών, είναι λίγο περισσότερο ίσος από μάς;

Θά του άπαντήσει κανένας;

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΧΕΣΕΙΣ;

Μάς έρωτούν και με τή σειρά μας ρωτάμε: Πρώτο, υπάρχει καμία σχέση μεταξύ κάποιου θεολόγου, ενός δικηγόρου (ό όποιος σε κάθε δικάσιμο των δικαστηρίων έχει τις

περισσότερες υποθέσεις ναυτικών) και του ΝΑΤ;

Δεύτερο, πώς έχουν αντιμετώπισει οι έν προκειμένω υπεύθυνοι αυτή τή σχέση;

Είναι αυτόνοτο ότι δέν έχουμε την ψευδαίσθηση ότι θά πάρουμε κάποια άπάντηση στά έρωτήματα αυτά από τό ΝΑΤ — οι εκεί υπεύθυνοι θεωρούν τό Ταμείο των ναυτικών μας φέουδο πού κληρονόμησαν από τόν πατέρα τους και έτσι δέν δίνουν λόγο σε κανέναν — άξιώνουμε όμως συγκεκριμένες άπαντήσεις και από τό Υπουργείο αλλά και από τις ναυτεργατικές οργανώσεις οι όποιες υποτίθεται ότι παρακολουθούν συστηματικά και γνωρίζουν όσο κανένας άλλος τά πράγματα και τά θέματα του ΝΑΤ.

ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ AIDS

Ναυτιλιακή έπιχείρηση γνωστοποίησε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ότι οι ναυτιλιακές άρχές στον Κόλπο Λιμών, στο Μόιν και στην Καλντέρα άπαγορεύουν στους ναυτικούς να εξέλθουν στην ξηρά ή να άποβιβασθούν για όποιοδήποτε λόγο από τό πλοίο έν δέν διαθέτουν πιστοποιητικό ότι δέν είναι φορείς AIDS. Και έπειδή δέν υπάρχει δυνατότητα για τή διεξαγωγή έπιτοπώς ιατρικών εξετάσεων για AIDS, οι ναυτικοί πρέπει να έφοδιάζονται με ανάλογα πιστοποιητικά πριν από τόν κατάπλου του πλοίου τους στις έν λόγω περιοχές — τέστ για AIDS γίνονται στην Κωσταρίκα με κόστος 30 δολλαρίων κατ' άτομο.

ΑΝΟΗΣΙΕΣ

Διαβάσαμε στο άριστα πάντοτε ένημερωμένο «Ποντίκι» ότι έχουν γίνει εισηγήσεις για την έκδοση όμολογιακού δανείου από τό ... ΝΑΤ. Δέν άμφισβητούμε τή πληροφορία της έγκυρότατης αυτής εφημερίδας, θεωρούμε άπλά τις εισηγήσεις άνοησίες γιατί με τά σημερινά δεδομένα, όταν δηλαδή δέν

For docking and repairs

up to 100,000 dwt

OUR MAN IN PIRAEUS IS DENIS BERNARDOS

Call him at S.S.R.S. Ltd. 41 33 902 for details of our facilities



Versatile Pacific Shipyards Inc.

SHIPBUILDERS • SHIP REPAIRERS • GENERAL ENGINEERS
VANCOUVER AND VICTORIA, BRITISH COLUMBIA, CANADA

Inquiries for both Vancouver and Victoria
Divisions P.O. Box 86099 North Vancouver
B.C. Phone (604) 988-2111 Telex 04-352-652
Cable Address Drydock Vancouver

Formerly Burrard-Kennedy Corporation

«περπάτησε» ούτε το τελευταίο όμολογιακό δάνειο της ΔΕΗ και χρειάστηκε να παραταθεί η προθεσμία για έγγραφες είναι απολύτως αδύνατο να «περπατήσει» ένα όμολογιακό δάνειο του ΝΑΤ — ποιος άνοητος θα επενδύσει σε όμολογα του ΝΑΤ που είναι βυθισμένο μέχρι το λαιμό στα χρέη;

Ασφαλώς το ΝΑΤ χρειάζεται ενίσχυση για να επιζήσει, αλλά η ενίσχυση αυτή δεν μπορεί να εξασφαλισθεί με όμολογιακό δάνειο αλλά με κάποιο κοινοτικό δάνειο και με κοινωνικούς πόρους, όπως λόγω χάρη κάποια επιβάρυνση των εισιτηρίων επιβατών και όχημάτων που διακινούνται από τα ελληνικά λιμάνια, ή έκδοση ενός ειδικού λαχείου κλπ.

Η INTERCARGO ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ: ΜΑΚΡΥΑ ΑΠΟ ΝΕΕΣ ΠΑΡΑΓΕΛΙΕΣ

Με ανακοίνωσή της, που δόθηκε στην δημοσιότητα στις 8 Σεπτεμβρίου, η "Ενωση των Ανεξάρτητων Έφοπλιστών Πλοίων Ξηρού Φορτίου υπογραμμίζει ότι παρά τη βελτίωση των συνθηκών εκμεταλλεύσεως των φορτηγών ξηρού φορτίου και τη σημαντική άνοδο της αξίας των μεταχειρισμένων, η υπερπροσφορά τονάζ στην αγορά κυμαίνεται περί τους 40 εκατ. τον. d.w., αριθμός που δύσκολα μπορεί να εξελιφθεί από τη σημερινή εύθραυστη ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Πολύ σωστά η INTERCARGO επισημαίνει ότι δεν υπάρχουν ακόμη οι πρόσφορες συνθήκες για την ανανέωση του τονάζ και καλεί τα μέλη της να επιδείξουν υπομονή και σύνεση ώστε να μην επαναληφθούν τα λάθη του παρελθόντος.

ΤΟ Ν.Ι.Σ.

Ο Νορβηγός ύπουργός Ναυτιλίας μετέβη ειδικά στο Λονδίνο για να παραστεί σε δέξηση που οργάνωσε η εκεί νορβηγική πρεσβεία με στόχο την προσέλκυση ξένων πλοίων στο παραεθνικό νορβηγικό νηολόγιο το NORWEGIAN INTERNATIONAL SHIP REGISTER, (N.I.S.) το οποίο ιδρύθηκε και λειτουργεί από την 1^η Ιουλίου 1987 με νόμο που ψηφίστηκε από τη νορβηγική βουλή. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες ανάλογες εκδηλώσεις θα γίνουν σε όλες τις νορβηγικές πρεσβείες ανά τον κόσμο με αποκλειστικό στόχο την προσέλκυση ξένων πλοίων στο θαλασσινό νορβηγικό νηολόγιο, το οποίο σημειωτέον έχει προκαλέσει το διεθνές ενδιαφέρον.

Αυτά οι Νορβηγοί. Έμεις φοβούμεθα ότι αν πάρουμε τα μέτρα εκείνα που επιβάλλεται για να προσελκύσουμε στο εθνικό μας νηολόγιο μόνο τα ελληνόκτητα πλοία θα καταστήσουμε τη σημαία μας σημαία ευκολίας, κάτι που δεν μπορεί να συμβεί ακόμη και αν προσελκύσουμε και ξένα πλοία για διαχείριση από την Ελλάδα.

ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Στην πρόσφατη συνεδρίαση της Ναυτιλιακής Επιτροπής Μεταφορών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης αποφασίστηκε η διαδικασία πληροφόρησης των μελών για τις περιπτώσεις προστατευτισμού και τα μέτρα, που θα ήταν δυνατόν να ληφθούν.

Σύμφωνα με τα αποφασισθέντα, οι περιπτώσεις εφαρμογής μέτρων προστατευτι-

σμού από τις αναπτυσσόμενες χώρες πρέπει να αναφέρονται στην Επιτροπή η οποία θα πληροφορεί άλλα μέλη και θα συντονίζει τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν.

ΤΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Τελικά, το ουσιαστικότερο αποτέλεσμα που έχει επιτύχει η Συνθήκη των Ηνωμένων Έθνων για την νηολόγηση των πλοίων που υπεγράφη πριν ενάμιση χρόνο, είναι η διεθνής αναγνώριση όλων των νηολογίων τα οποία πληρούν τους όρους της Συνθήκης, παρά τον άρχικό της στόχο που ήταν η εξάλειψη των ανοικτών νηολογίων.

Όπως χαρακτηριστικά τονίστηκε στο πρόσφατο συνέδριο Which Register? Which Flag?, που οργάνωσε στο Λονδίνο ο δημοσιογραφικός οργανισμός των Λλνδς, η καθημερινή πρακτική απέδειξε τη χρησιμότητα για τη διεθνή ναυτιλία ικανών ναυτιλιακών διοικήσεων που θα εξασφαλίζουν την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, ενώ παράλληλα συνέτεινε στην καθιέρωση περισσότερης διαφάνειας σχετικά με τη ταυτότητα του διαχειριστού και τις ευθύνες του.

Σημειώνουμε ότι μέχρι τώρα την Συνθήκη έχουν υπογράψει μόνο 13 χώρες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 7% του παγκόσμιου τονάζ, ενώ για την επικύρωσή της απαιτείται να γίνει αποδεκτή από 40 τουλάχιστον χώρες με 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

ΕΧΕΙ Ο ΚΑΙΡΟΣ ΓΥΡΙΣΜΑΤΑ

Κατά τη διάρκεια της μακρόχρονης κρίσεως που έπληξε την παγκόσμια ναυτιλία, αναφερθήκαμε αρκετές φορές στη λανθασμένη, κατά τη γνώμη μας, τακτική όρισμένων Τραπεζών οι οποίες έσπευσαν σε βεβαιωμένες πωλήσεις προβληματικών πλοίων που είχαν σαν αποτέλεσμα να ζημιώσουν και οι ίδιες και οι πελάτες τους.

Μία από αυτές τις Τράπεζες, η οποία έχει παύσει να λειτουργεί πλέον στον Πειραιά, πληροφορούμεθα ότι μέσω του κλιμακίου της στο Λονδίνο έχει αρχίσει τις επισκέψεις σε Έλληνικά γραφεία του Σίτι εις άγαν πελατείας, τώρα που οι συνθήκες της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου εμφανίζονται πιο ευόλυνες.

Αλλά, «έχουν γνώσιν οι φύλακες» και απ' ό,τι μαθαίνουμε ο ναυτιλιακός κόσμος του Λονδίνου είναι εύγενικά αρνητικός να συζητήσει περιπτώσεις χρηματοδοτήσεως νέων αγορών με εκείνους που δεν είχαν την υπομονή και τη σύνεση να αντιμετωπίσουν σε συνεργασία με τους πελάτες τους τα προβλήματα που προέβλεπε η παρατεταμένη κρίση, αλλά επεδίωξαν άλλες ασύμφορες και ζημιολογικές λύσεις.

ΝΑΡΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΑ

Στό ναυτικό τομέα ο πόλεμος του Περσικού είσθλε πλέον σε μία καινούργια φάση με κύρια χαρακτηριστικά την εμφάνιση των ναρκών και τη διεθνοποίηση της ναυτικής πολεμικής παρουσίας.

Πράγματι από τον στίς 27 Ιουλίου το υπό αμερικανική σημαία VLCC του Κουβέιτ «Bridgeton» 401.362 τον. d.w. χτυπήθηκε από νάρκη μεταξύ Ahmadi και Farsi, η εμφάνιση ναρκών σε διάφορα σημεία της περιοχής έγινε ιδιαίτερα αισθητή. Σημειώτεον ότι η

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

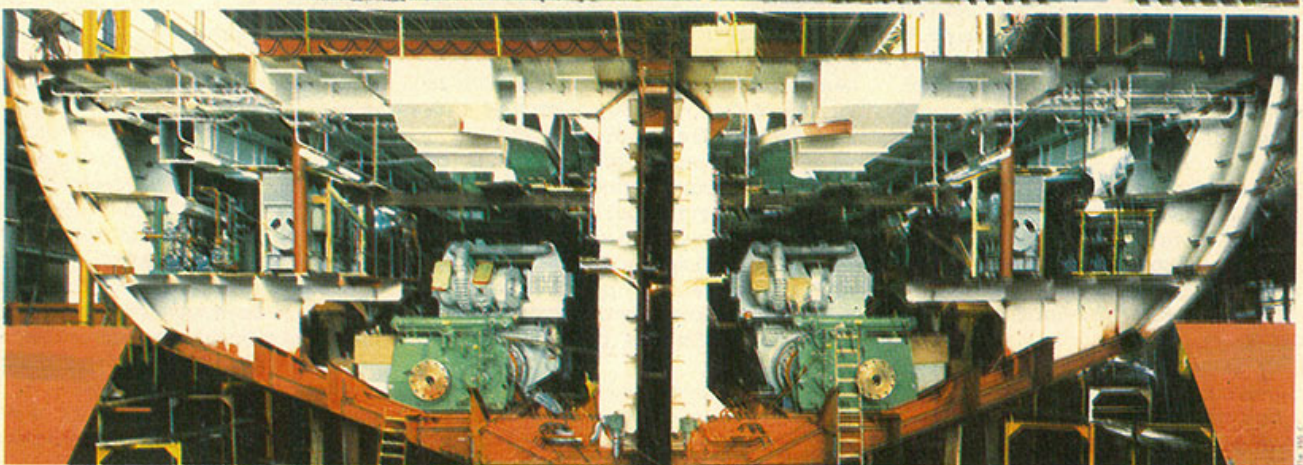
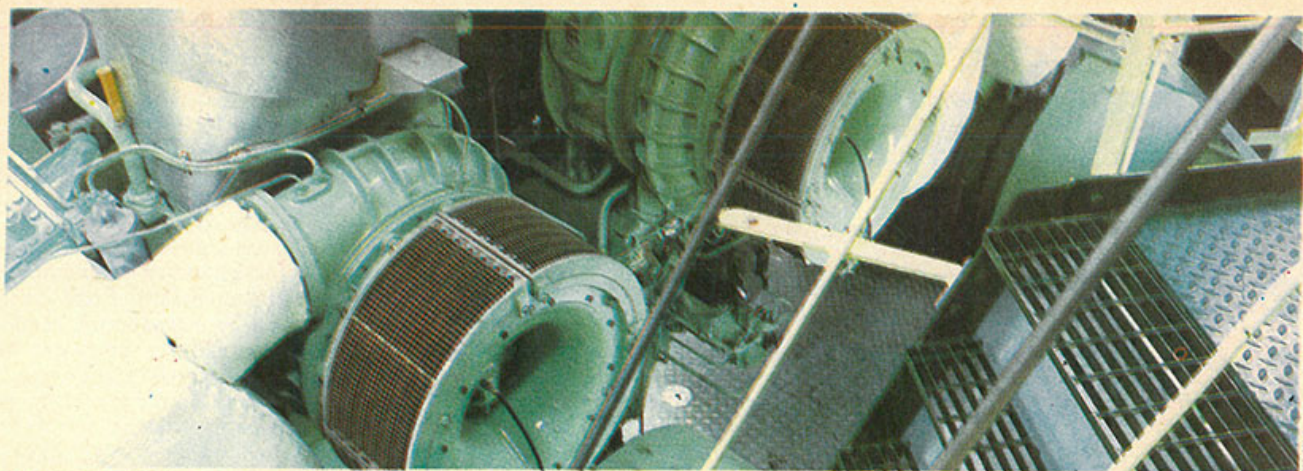
Μέχρι τώρα ξέραμε τις μεγάλες ναυπηγικές επιτυχίες στη σμίκρυνση ή μεγένθυση των πλοίων. Νά όμως που οι περιστάσεις και η συνεχής τεχνολογική ανάπτυξη έφεραν στο προσκήνιο μία ακόμα πιο λεπτή και περίπλοκη τεχνική μέθοδο, που είναι η πρώτη στο είδος της. Πρόκειται για τη συνένωση τμημάτων δύο διαφορετικών σκαφών από τα οποία θα προέλθει ένα νέο πλοίο.

Αλλά άς πάρουμε την ιστορία απ' την αρχή. Μεταξύ των 330 βλαβέντων σκαφών στον Περσικό από την αρχή των εχθροπραξιών, τα περισσότερα φυσικά είναι Περσικά. Μεταξύ αυτών είναι και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου «Mokran» και «Minab» των 25.000 τον. d.w. Φαίνεται δε πως το μέν πρώτο χτυπήθηκε στην πλώρη το δε δεύτερο στην πρύμη. Τά σκάφη μεταφέρθηκαν στη Σιγκαπούρη, όπου τό εκεί ναυπηγείο Jurong Shipyard ανέλαβε αντί άδρας άμοιβής να συγχωνεύσει τά δύο σκάφη σε ένα. Τά δύο πλοία θά κοπούν περίπου στη μέση, ύστερα τό καταστραμμένο πρωαίο τμήμα του «Mokran» θά απομακρυνθεί από τη δεξαμενή και στη θέση του θά έρθει τό άθικτο πρωαίο τμήμα του «Minab», τό όποιο και θά συγκολληθεί μέ τό άθικτο πυρμαίο τμήμα του «Mokran». Έτσι μέ την παράλληλη άνακατασκευή των διαμερισμάτων, μηχανοστασίου κ.λ.π. θά προέλθει ένα έντελώς καινούργιο πλοίο.

Και για μέν τη μεγένθυση των πλοίων είχε προσφέρει τό όνομά του ό περίφημος Jumbo, ό μεγαλύτερος έλέφας του κόσμου. Τώρα για τη συγκόλληση δυό διαφορετικών πλοίων έπιστρατεύθηκε ό όρος «Cannibalize» που στήν Άμερική χρησιμοποιείται για τίς έπισκευές αυτοκινήτων μέ όργανα και άνταλλακτικά διαφόρων άλλων αυτοκινήτων. Έφευρετική όμολογουμένως ή σύγχρονη ναυτική όρολογία.

νάρκη που έπληξε τό «Bridgeton» ήταν Κινεζικής κατασκευής, όμοια μέ εκείνες που έξουδετέρωσαν όι άμερικανοί ειδικοί στόν λιμένα του Ahmadi. Έξάλλου όι σημερινές νάρκες έχουν τόσο έξελιχθεί ώστε είναι δυνατό να ρυθμισθούν για να μην έκραγούν στό πρώτο σκάφος της νηοπομπής αλλά σε κάποιο από τά επόμενα. Παράλληλα τόσο όι Σαουδάραβες ναρκαλιείς όσο και όι Άμερικανοί έπείσημαναν και έξουδετέρωσαν άλλες όκτώ νάρκες όι όποιες είχαν ποντισθεί συγχρόνως από Περσικά άλιευτικά που περιφέρονται ύπόπτως στην περιοχή.

Ήδη στόν Κόλπο περιπολούν περί τά 15 άμερικανικά πολεμικά μέ έπικεφαλής τό άεροπλανοφόρο Constellation. Υπάρχουν επίσης τέσσερα Σοβιετικά ναρκαλιευτικά και μία φρεγάτα. Η Μ. Βρετανία διαθέτει εκεί δύο φρεγάτες και ένα καταδρομικό για τί συνοδεία βρετανικών πλοίων μέχρι τό Μπαχρέιν. Η Γαλλία έκτός των δυνάμεων που διατηρεί στόν Ίνδικό έστειλε στη θάλασσα του Όμάν δύο πυραυλόφορες φρεγάτες και ένα άεροπλανοφόρο.



“The outstanding reputation held by BBC in the shipping world – and elsewhere – is backed up by the qualified advisory and after-sales service offered to the manufacturers and users of diesel engines.”

BBC
BROWN BOVERI

BBC
BROWN BOVERI

Brown Boveri Hellas S.A.
Turbocharger and Marine Division
99, Akti Miaouli, GR-185 38 Piraeus

PHONE: Office 41 81 749 Sales, Spares, Stock
Workshop 43 10 751 Service repairs
TELEX: 24 11 32

Emergency AOH 46 12 204 & 80 24 313

Your *turbocharger*
is only as good as the service organization
behind it

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ αφορμή την είδηση περί επικείμενης ίδρυσης δύο ακόμη Σχολών Πλοιοάρχων Ε.Ν. κάπου στη νησιωτική Ελλάδα (Κάλυμνος...), επιτρέψτε μου να εκφράσω ώρισμένες σκέψεις και προβληματισμούς μου πάνω στο ναυτεκπαιδευτικό σύστημα της πατρίδας μας.

Εδώ και αρκετά χρόνια η Ναυτική Έκπαίδευση μέ συσσωρευμένα λάθη και έγκυρως λειμμένη τις περισσότερες φορές στη τύχη της, ή σε χέρια άσχετων και άνευθύνων προσώπων, έχει ξεκινήσει μία φθίνουσα, κατιούσα πορεία με άμεση επίπτωση στην Έμπορική Ναυτιλία μας.

Η Ν. Έκπαίδευση στην Ελλάδα είναι η μόνη που ουσιαστικά μπορεί να χαρακτηριστεί δωρεάν παιδεία, και αυτό χάρη στη χρηματοδότηση των πλοιοκτητών. Παρ' όλα αυτά όμως το αποτέλεσμα είναι απελπιστικό, ή κατάρτιση των 'Αξιωματικών Ε.Ν. πλημμελής, τό ποσοστό διαρροής από τό έπαγγελμα ύψηλό και ή ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε κίνδυνο.

Σήμερα, ο νέος των 18 ετών, χωρίς τόν κατάλληλο έπαγγελματικό προσανατολισμό, επιλέγει τό έπαγγελμα του 'Αξιωματικού Ε.Ν. και μέ βάση τά μόρια βαθμολογίας ώρισμένων μαθημάτων, εισάγεται στις ΑΔΣΕΝ χωρίς να γνωρίζει πάνω σε τί ακριβώς θά εκπαιδευθεί παρασυρμένος από τη γοητεία του άλλοτε ύψηλού μισθού και της γνωριμίας πολλών τόπων. Περνώντας όμως μέσα από τις Σχολές δέν βλέπει να ίκανοποιείται από αυτά που του παρέχονται, μέ αποτέλεσμα να εγκαταλείπει τό χώρο της ναυτιλίας και να εμφανίζεται διαρροή από τις Σχολές σε ποσοστό 85% σε ώρισμένες ειδικότητες. 'Αν μή τί άλλο για τόν κοινό νοΐ, τό ποσοστό αυτό αποδεικνύει ότι οι σχολές Ε.Ν., έτσι όπως λειτουργούν δέν έχουν λόγο ύπαρξης.

Ο Κανονισμός Έσωτερικής Υπηρεσίας (Κ.Ε.Υ.) των ΑΔΣΕΝ, που ίσχύει από 26.5.83, νεωτεριστικός προαγωγός του συνδικαλισμού, έν όνόματι της «έλευθερίας του ατόμου» έχει δυσκολέψει τη σχέση σπουδαστών — καθηγητών, σε βάρος των τελευταίων. Από την άλλη πλευρά, οι νέοι αυτοί 'Αξιωματικοί, όταν θά επανδρώσουν τά ελληνικά πλοία, δέν θά έχουν ίδια περί πειθαρχίας, και πως αυτή επιβάλλεται μέ απο-

τέλεσμα να βρεθούν σε δυσάρεστη θέση. 'Ισως τότε, πολύ άργά πλέον, συνειδητοποιήσουν τί είναι πραγματικά ή ιεραρχία, και πόσο απαραίτητη είναι στη διακυβέρνηση πλοίου και πληρώματος.

Τά κτίρια των ΑΔΣΕΝ, έχουν πάψει πρό πολλού να είναι λειτουργικά, και είναι ποιοτικά ακατάλληλα, χωρίς τόν κατάλληλο εξοπλισμό και τό ύλικο που ν' άρμόζει στην τεχνολογική ανάπτυξη. Μέχρι στιγμής ή αλματώδης τεχνολογική εξέλιξη, ούτε για λίγο δέν έχει επηρεάσει την 'Ελληνική Ν. Έκπαίδευση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα άποτελεί τό ότι σταματούν τά τμήματα εκπαίδευσης Πλοιοάρχων, στο χειρισμό του ΑΡΡΑ, όταν αυτό παθαίνει βλάβη, άφου όλόκληρο ΚΕΣΕΝ, διαθέτει μία — μοναδική και πεπαλαιωμένη συσκευή (Σχετικό υπόμνημα έχει γίνει από ΠΕΠΕΝ προς ΥΕΝ τόν 'Ιούνιο του '84).

Η ύλη των μαθημάτων παραμένει πεπαλαιωμένη και κανείς δέν δείχνει διάθεση να αναμορφώσει και να την έντάξει στις σημερινές άπαιτήσεις (όπως π.χ. οι σημειώσεις μαθημάτων του ΚΕΣΕΝ, που από την ίδρυση του και μετά, λίγο έχουν αλλάξει).

Τή στιγμή λοιπόν, που άποτελεί κοινή πεποίθηση και επιθυμία να βελτιωθεί ή Ν. Έκπαίδευση, υπάρχουν ώρισμένες προσωπικές σκέψεις — προτάσεις, που ή υιοθέτηση και πιθανή υλοποίηση τους, θά προσφέρει, κατά τη γνώμη μου, ίσως κάποιες λύσεις στο φλέγον πρόβλημα της Ναυτικής Έκπαίδευσης.

1. Κατ' άρχάς πρέπει να αναμορφωθεί ό Κανονισμός Έσωτερικής Υπηρεσίας (Κ.Ε.Υ.) ΑΔΣΕΝ, άφου αυτός που ίσχύει σήμερα, χαρακτηρίζεται μέ έπιείκεια, είναι άπαράδεκτος και άφήνει άκάλυπτο τό αντίκειμενο λειτουργίας του. Διαλύει κάθε ίχνος πειθαρχίας και σεβασμού προς τούς «άνωτέρους» κάθε Σχολής και άφήνει άπαίδευτο τό νεαρό σπουδαστή σ' αυτά που μελλοντικά θά αντιμετώπισει σάν 'Αξιωματικός, υπεύθυνος για τό πλοίο ή πληρωμά του. Ο νέος Κανονισμός πρέπει να καταρτισθεί άφου ληφθεί ύπ όψη ή ιδιαιτερότητα της κοινωνικής ομάδας που λέγεται πλήρωμα έμπορικού πλοίου.

2. Κόντρα στην έξαγγελία — πρόκληση του ΥΕΝ να προχωρήσει μέσα στη βαθειά ναυτική κρίση των καιρών στην ίδρυση δύο ακόμη αναχρονιστικού τύπου Σχολών Πλοιοάρχων Ε.Ν. αντιπροτείνω την υιοθέτηση του συστήματος «Sandwich courses» από τις ήδη υπάρχουσες Σχολές, που συνίστα-

ται στην έναλλαγή ύπηρεσίας επί πλοίου και φοιτήσεως σε σχολή, σε καθορισμένα διαστήματα. Πρόκειται για ένα δοκιμασμένο σύστημα στην 'Αγγλία, που ή εφαρμογή του, έγγυάται τό σχηματισμό μιάς σαφούς εικόνας επί του ναυτικού επαγγέλματος έκ μέρους του νεαρού ύποψηφίου, ούτως ώστε να διευκολύνεται στο να κάνει συνειδητά.

Τό δεύτερο πλεονέκτημα των «Sandwich courses» είναι ότι ό σπουδαστής εξασκείται, έμπειρώνοντας γνώσεις, πάνω στο φυσικό περιβάλλον του επαγγέλματος του. 'Ετσι μέ αυτό τό τρόπο επιτυγχάνεται τό «δίπτυχο» της κάθετης πτώσης του ποσοστού διαρροής ύποψηφίων από τις Σχολές, μέ παράλληλη άνοδο του επιπέδου επαγγελματικής τους κατάρτισης.

3. Δημιουργία στις ήδη υπάρχουσες Σχολές Πλοιοάρχων Ε.Ν. ειδικών τμημάτων, για τη παροχή συμπληρωματικών — εξειδικευμένων γνώσεων, μέ άντικείμενο την μελέτη της τεχνικής συγχευσης μεθόδων άλιείας και τη διακυβέρνηση μοντέρνων άλιευτικών άνοικτης θαλάσσης. Η παρακολούθηση των τμημάτων αυτών θά είναι προαιρετική και προϋποθέτει έπιμήκυνση της φοίτησης των σπουδαστών για κατάλληλο χρονικό διάστημα. Η όργάνωση και λειτουργία των προαναφερθέντων τμημάτων μπορεί και πάλι να βασισθεί στα Βρετανικά αντίστοιχα πρότυπα των «Fishing Colleges». 'Ας δούμε όμως τώρα λίγο πιο αναλυτικά τί θά προσφέρει ή εφαρμογή της συγκεκριμένης αυτής πρότασης.

Πρωτεύοντως:

— Δυνατότητα άπορρόφησης των νέων 'Αξιωματικών Ε.Ν. από ένα νέο εργασιακό χώρο, μέ πολύ καλές άποδοχές και προσωπικές εξέλιξης, ούτως ώστε ν' άμείβεται μέ τόν καλύτερο τρόπο ή έπιλογή τους για παραταση της φοίτησής τους.

— Έγγύηση ύπαρξης ίκανού αριθμού εξειδικευμένων 'Αξιωματικών, έτοιμων καθ' όλα ν' αναλάβουν τη διακυβέρνηση αλλά και παραγωγή άξιοποίηση των μοντέρνων αυτών άλιευτικών λίγων «Ψαροκαπετάνιων», που βασιζόμενοι στο άναντικατάστο τους, ζητούν συχνά μονάδων. Η σημασία του γεγονότος αυτού είναι πολύ μεγάλη για τούς ιδιοκτήτες άλιευτικών, άφου τούς άπελευθερώνει από τό άγχος της εξεύρεσης κατάρτισμένων και μορφωμένων 'Αξιωματικών, ένω παράλληλα βάζει φραγμό στον έμμεσο έκβιασμό των σημερινών συχνά υπέρογκα ποσά σάν όμοιούς τους.

Δευτερευόντως:

— Άποσυμφόρηση του κλάδου των Πλοιοάρχων. Αυτή επιτυγχάνεται παθητικά μέ την έθελοντική καθυστέρηση εισόδου μεγάλου αριθμού νέων 'Αξιωματικών Γεφύρας στο «κορεσμένο» εργασιακό χώρο που λέγεται ποντοπόρος ναυτιλία.

— Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για έναν ίκανό αριθμό φτασμένων και κατ'έξιν Πλοιοάρχων Ε.Ν., άφου αυτοί θά κληθούν να καλύψουν τις νέες ανάγκες σε διδα-

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

κτικό προσωπικό. Έδω τονίζεται ότι απαραίτητη προϋπόθεση είναι η παιδαγωγική επιμόρφωση τους.

4. Ριζικό μέτρο για την τεχνολογική βελτίωση της Ναυτικής Έκπαίδευσης σήμερα, αποτελούν οι ηλεκτρονικοί απομιμητές φυσικών καταστάσεων και συνθηκών, πύο γνωστοί ως «Simulators». Πρόκειται για σημαντικό βοήθημα, τόσο κατά την περίοδο της φοίτησης όσο και κατά τη μετεκπαίδευση των ήδη ανερχομένων Αξιωματικών Ε.Ν. Με τη χρήση «Simulators» επιτυγχάνεται η εξοικείωση των σπουδαστών ή νέων Αξιωματικών σε καταστάσεις ανώμαλες, που μπορούν να οδηγήσουν το πλοίο σε έκτακτη ανάγκη από τη μία στιγμή στην άλλη. Η γνώση του κινδύνου, όταν θα παρουσιασθεί, μπορεί να αποφύγει σπασμωδικές κινήσεις και βεβιασμένες ενέργειες και να σώσει ζωές και περιουσίες. Γι' αυτό, όσο δαπανηρό και αν είναι, είναι απαραίτητο να εμπλουτισθεί το σύστημα Ν. Έκπαίδευσης με τέτοια «Simulators».

Αν όλα τα παραπάνω σχετίζονται με σκέψεις - προτάσεις για τα προβλήματα της Ν. Έκπαίδευσης, που αποτελούν την «αψυχο» πλευρά της, τελευταία άφησα το σημαντικότερο όλων, που καμιάς μορφής εξέλιξη δεν μπορεί να ισοσκελίσει την ανυπαρξία του. Αυτό είναι το Έκπαιδευτικό προσωπικό.

5. Νά επανδρωθούν οι Σχολές της Δ.Ν. Έκπαίδευσης (ΑΔΣΕΝ, ΚΕΣΕΝ, ΔΣΜΑΕΝ) με εκπαιδευτικό προσωπικό, που σαν κύριο προσόν να απαιτείται το Δίπλωμα Πλοίαρχου Α' Τάξης Ε.Ν. Στά βοηθητικά μαθήματα μπορούν να γίνουν δεκτοί ακαδημαϊκοί καθηγητές, χωρίς προσόντα πείρας στο Ε.Ν. Οι καθηγητές αυτοί πρέπει να μετεκπαιδευτούν τόσο στο εξωτερικό, όσο και στη ΣΕΛΕΤΕ/ΠΑΤΕΣ.

Αν η ανάγκη υιοθέτησης όλων δσων παραπάνω αναφέρθησαν γίνει κοινή συνείδηση όλων των φορέων της ναυτιλίας μας, τότε ο δυναμικός αυτός κλάδος της Έθνικής Οικονομίας μας, που αποτελεί εθνική αναγκασιότητα και μία πολυδύναμη εθνική δραστηριότητα, θα έχει υπηρετηθεί με συνέπεια, εργατικότητα, εντιμότητα και προθυμία.

Σας ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

Ν.Σ. ΣΥΜΠΟΥΡΑΣ

Ανθ/ρχος Ε.Ν.

Γραμματέας Συλλόγου Αποφοίτων
ΔΣΕΝ/ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Τό Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής — Πειραιώς (ΣΩ.Ν.Π.Α.Π.) σχετικά με δημοσίευσή σας τεύχους 1253/1011/15.8.87, σελίδα 7, με τίτλο «ΕΝΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ», θά ήθελε να σας γνωρίσει ότι είναι αντίθετο με την δημιουργία ενός ενιαίου Λιμεναρχείου στην περιοχή ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ — ΠΑΧΗΣ ΜΕΓΑΡΩΝ, διότι η ενοποίηση τό μόνο που θά δημιουργήσει είναι μεγαλύτερη γραφειοκρατία και όχι εξυπηρέτηση.

Και οι δύο Λιμενικές Αρχές (Πειραιώς — Έλευσινός) αντιμετωπίζουν σοβαρά ναυτικά θέματα και εργάζονται με ζήλο και ενδιαφέρον για την εξυπηρέτηση του πλοίου και των κάθε λογής νομοτύπως συναλλασσομένων.

Τό σημείο τό οποίο εμείς νομίζουμε ότι θά πρέπει ιδιαίτερα να προσεχθεί από την Πολιτεία είναι η αναβάθμιση και ό εξυγχορτισμός του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας και ειδικότερα των μεγάλων Λιμενικών Αρχών.

Δηλαδή: α) Χρειάζεται περαιτέρω εξειδίκευση των στελεχών.

β) Νά εφοδιασθούν με σύγχρονα τηλεπ/κά μέσα και εξοπλισμό π.χ. V.H.F., Φωτοαντιγραφικά — TLXS κλπ.

Μόνο κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις μπορούμε βάσιμα να ελπίζουμε ότι οι Λιμενικές Αρχές και τό ΥΕΝ θά μπορέσουν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις του πλοίου, γεγονός που θά έχει ευνοϊκά αποτελέσματα στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας και της οικονομίας της χώρας.

Ευχαριστώντας για την φιλοξενία με έντολη Δ.Σ. του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς.

Ο Πρόεδρος

Χ. ΠΑΠΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματέας

Γ. ΑΛΟΓΑΚΟΣ

Πειραιάς, 3.9.87

ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΤΟΥ ΜΑΛΜΟ

Κύριε Διευθυντά,

Θεωρώντας τό περιοδικό σας σαν τό πλέον έγκριτο ναυτιλιακό έντυπο, αποφάσισα να γράψω αυτή την επιστολή μέσω του πε-

ριοδικού σας, πιστεύοντας έτσι ότι ή φωνή μου θά πάει στά αυτιά των αρμοδίων του ΥΕΝ.

Με μεγάλη μου λύπη πληροφορήθηκα ότι τό ΥΕΝ δέν πρόκειται να ξαναστείλει στό Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο φοιτητές για φοίτηση, με αποτέλεσμα ή ναυτική μας εκπαίδευση να δέχεται ένα ακόμη πλήγμα.

Είναι γνωστό ότι όλα τά κράτη του κόσμου στέλνουν κάθε χρόνο από δύο φοιτητές για φοίτηση στό έν λόγω πανεπιστήμιο και τά έξοδα καλύπτει ό ΟΗΕ. Έμεις με μία από τίς μεγαλύτερες ναυτιλίες στον κόσμο και αυτήν ακόμη την ανέξοδη περίπτωση την κλωτσάμε, καθ' ήν στιγμή κράτη με ανύπαρκτες ναυτιλίες σπεύδουν να έπωφεληθούν από αυτή την ευκαιρία.

Έμεις στείλαμε — ύστερα από μεγάλες πιέσεις των ενδιαφερομένων — δύο φοιτητές πέρυσι και αυτό ήταν όλο. Από την άλλη δέ μεριά μιλάμε για αναβάθμιση. Τί κάνουν τελικά οι αρμόδιοι του ΥΕΝ. γιατί δέν ενημερώνουν τον κ. Υπουργό. Είμαι σίγουρος ότι οι αποφάσεις για την μή περαιτέρω αποστολή φοιτητών στό έν λόγω πανεπιστήμιο λαμβάνονται σε χαμηλότερα διοικητικά επίπεδα διότι ό κ. Υπουργός έχει αποδεδειγμένα δείξει τό ενδιαφέρον του για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, για τό οποίο είναι αξιόπαινος.

Είναι αδιανόητο κράτη που έχουν ήδη ναυτικά πανεπιστήμια, να στέλνουν φοιτητές για μετεκπαίδευση στό Μάλμο και εμείς, που ή ναυτική μας εκπαίδευση δέν είναι ούτε σε επίπεδο ΤΕΙ, να άδιαφορούμε.

Πρέπει να γρηγορούμε, διότι τό 1992 (έτος ένταξης μας στην ΕΟΚ) απέχει από σήμερα μόνο 1500 ημέρες. Πού θά βρίσκεται τότε ή ναυτική εκπαίδευση της χώρας μας; Μήπως θά διδάσκουν Βέλγοι, Όλλανδοί στίς σχολές μας ή οι φοιτητές μας θά πηγαίνουν σε κάποιο Βελγικό, Όλλανδικό ή κάποιο άλλο ξένο ναυτικό πανεπιστήμιο που θά λειτουργεί ... στον Πειραιά.

Πιστεύω να προβληματισθούν οι αρμόδιοι και να συνεχίσουν τίς ύποτροφιές διότι ή ναυτική εκπαίδευση αποτελεί την σπονδυλική στήλη της ναυτιλίας μας.

Σας ευχαριστώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

Γούναρη 2, Πειραιάς

Πειραιά, 11/9/87

Σημ. Συντ.: Τό λόγο για τό θέμα έχει τό ΥΕΝ, από τό οποίο αναμένουμε μία τεκμηριωμένη άπάντηση.



THE HELLESPOINT GROUP

Managers: Hellenic 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

ΑΣΧΕΤΟΣ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ NAT!

‘Αποστομωτική επιστολή μέλους του Δ.Σ. για όσα είπε έναντι των ξένων Τραπεζών

Μέλος του διοικητικού συμβουλίου του NAT, ο κ. Θωμάς Ζαφείρας, σέ επιστολή του προς τον πρόεδρο του Ταμείου για το θέμα της επιθέσεως που εξαπέλυσε έναντι των ξένων Τραπεζών στη διάρκεια συνεδριάσεως του Δ.Σ. του NAT, τον χαρακτηρίζει έμμεσα αλλά σαφέστατα άσχετο με τη Ναυτιλία, ενώ μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών, ο κ. Γιώργος Φουστάνος, σέ επιστολή του προς την εφημερίδα «Έθνος» που καταχώρησε τα της επιθέσεως του προέδρου του NAT έναντι των Τραπεζών με τον τίτλο «Νάρκη στα πλοία μας», υπογραμμίζει ότι ο νέος νόμος για το Ταμείο, για τον οποίο σημειωτέον επιβάλλεται ο ούρανοκατέβατος πρόεδρος του, είναι εκείνος που ναρκοθετεί τις προσπάθειες της κυβερνήσεως για την ενδυνάμωση του έθνικου νηολογίου και όχι οι ξένες τράπεζες που είναι εκείνες που χρηματοδοτούν την Έλληνική Ναυτιλία ακόμη και σήμερα.

‘Η επιστολή του κ. Ζαφείρα

Στην αποστομωτική επιστολή του προς τον πρόεδρο του NAT με ημερομηνία 24.8.87, η οποία κοινοποιήθηκε στον Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή και στον πρόεδρο της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθη Γουρδομικήλη, ο κ. Θωμάς Ζαφείρας αναφέρει συγκεκριμένα τα εξής:

Κύριε Πρόεδρε,

Στη συνεδρίαση του Δ.Σ. της 18.8.87, σάς έζητησα με έγγραφό μου, στη προσεχή συνεδρίαση του Δ.Σ. να τεθούν προς συζήτηση τα θέματα:

1) ‘Η γνωστοποίηση του κειμένου των πρακτικών του Δ.Σ. σέ τρίτους.

2) ‘Η δανειοδότηση της Έλληνικής Ναυτιλίας από τις ξένες Τράπεζες σέ σχέση με το NAT.

Τήν άφορμή του αίτηματός μου αυτού, μου έδωσε τό δημοσίευμα στην εφημερίδα «ΕΘΝΟΣ» της 9.8.87 «ΝΑΡΚΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ», που δημοσιεύεται απόσπασμα πρακτικών του Δ.Σ. του NAT με δικές σας δηλώσεις σχετικά με τις έκμυστηρεύσεις δύο σοβαρών γνωστών σας έφοπλιστών για τις ένέργειες των ξένων Τραπεζών που δεν επιτρέπουν στους έφοπλιστές να έχουν τα πλοία τους με έλληνική σημαία ή συμβεβλημένα, αλλά με αντίθετη περίπτωση έφαρμόζουν... σκληρά μέτρα».

Είναι γεγονός ότι στη συνεδρίαση του Δ.Σ. της 29.6.1987 στο θέμα που συζητήθηκε με πρόταση του κ. Γαληνού, μέλη της έπιχορήγηση του NAT από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι τό «δανεισμό» που μέχρι σήμερα χρησιμοποιεί τό κράτος, για την ένίσχυση του NAT, έσεις, εκτός θέματος βέβαια, αναφέρατε τις έκμυστηρεύσεις των «δύο σοβαρών έφοπλιστών» για τις πιέσεις των «δανειστριών ξένων Τραπεζών». Καί τις έκμυστηρεύσεις αυτές τις αναφέρατε σέ σχέση με τη μείωση των πλοίων με έλληνική σημαία, παρά τά γενναία μέτρα που έχει λάβει ή Κυβέρνηση.

‘Επί των άνωτέρω δύο θεμάτων που σάς έχω ζητήσει να συζητηθούν στό Δ.Σ. θά ήθελα να σάς ένημερώσω επί των άπόψεών μου.

1) Στό Δ.Σ. της 18.8.87 ήθέλησα σέ συνδιασμό με άλλο θέμα να αναφερθώ και στη συμπεριφορά των ξένων Τραπεζών όταν πολλές ένέργειές μας αποτελούν αντίκίνητρο για την ροή των πλοίων στην έλληνική σημαία, και σεβάσθηκα την υπόδειξή σας να μή γραφούν στα πρακτικά, διότι τούτο δεν θά είχε καμμία ώφέλεια.

‘Η Νομοθεσία μας στό άρθρο 7 παρ. 2 του Κωδ. Ν. 792/1978, προβλέπει ότι «περί των συζητήσεων του Δ.Σ. τηρούνται πρακτικά...

Δέν αναφέρει ο Νόμος, εάν τά πρακτικά του Δ.Σ. είναι άπόρρητα ή μπορούν και να

δημοσιεύονται, αλλά και δέν έχει και άπαγορεύσεις. ‘Όπως σωστά μου είπατε τό άπόρρητο των πρακτικών «άπόλλυται» από τη στιγμή που μοιράζονται σέ 22 αντίγραφα. ‘Αλλά όμως οι συζητήσεις του Δ.Σ. του NAT δέν πρέπει να είναι άσχετες με τις άρμοδιότητές του, όπως περιγράφονται στό άρθρο 6 του άνωτέρω Κωδ. Ν. 792/1978. Καί έντός των άρμοδιοτήτων αυτών πρέπει να γίνεται οι συζητήσεις και μόνο έπ’ αυτών να άναφέρονται τά πρακτικά.

Διότι άλλως, άν τό Δ.Σ. άσχολεϊται με θέματα εκτός της άρμοδιότητάς του, θά κάνει ύπερβάσει έξουσίας ή «νόσφιση» έξουσίας που δέν μάς τό επιτρέπει ο Νόμος. Γι’ αυτό και τις δηλώσεις σας, αυτές που ήσαν εκτός του συζητούμενου θέματος, ούδένως των μελών του Δ.Σ. έσχολήσατε.

2. Προσωπικά κύριε Πρόεδρε, έκτιμώ και δικαιολογώ τό ένδιαφέρον σας και τις άνησυχίες σας για την δλη πορεία του μέλλοντος του NAT έν σχέσει με τά πλοία έλληνικής πλοιοκτησίας που άρκετά δέν είναι με έλληνική σημαία.

Γνωρίζω ακόμα και τό ένδιαφέρον αλλά και τις άποφάσεις που έχει λάβει ή πολιτική ήγεσία του ‘Υπουργείου ‘Εμπορικής Ναυτιλίας για την προσέλευση των έλληνοκτητών πλοίων στην έλληνική σημαία, ακόμα δέ γνωρίζω την έπιθυμία της Κυβερνήσεως να πάρει ακόμα και άλλα μέτρα ίκανά να συγκεντρώσουν όλα τά έλληνικής πλοιοκτησίας πλοία κάτω από την κυανόλευκο.

‘Η προσπάθεια αυτή, εκτός άλλων πολλών ώφελιμάτων για την χώρα μας, θά έχει και εύνοϊκή έπίδραση στό οίκονομικά του NAT, χωρίς όμως, όπως πιστεύω από τό έλάχιστο που γνωρίζω μέχρι σήμερα, να κατορθώσει να τό σώσει.

‘Όμως ή Ναυτιλιακή ‘Επιχείρηση και τώρα και πάντοτε στόν έλληνικό χώρο, άποτελεί μία λεπτή ίσορροπία που με πολύ δυσκολία, κόπο, μόχθο, προσπάθειες και θυσίες διατηρούν οι φορείς της.

Τό «θαύμα», όπως τό άποκαλούν πολλοί, της «Έλληνικής ‘Εμπορικής Ναυτιλίας» όφείλεται στην άνωτέρω ίσορροπία.

Εύτυχώς, για την έλληνική ‘Εθνική Οίκονομία, άρκετές ξένες Τράπεζες διέγνωσαν τις ίκανότητες των φορέων της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας και διέθεσαν τούς πόρους των ύπέρ αυτών. Κάτι που έπιμελώς απέφυγαν να κάνουν οι έλληνικές Τράπεζες, εκτός έλαχίστων εξαιρέσεων, παρά τις δυνατότητες που μπορούσαν, άν δέν είχα, να άποκτήσουν.

Οι ξένες Τράπεζες, έπιθυμώ κύριε Πρόεδρε, να σας γνωρίζω κατά την φοβερή κρίση της Ναυτιλίας από τό 1981 μέχρι σήμερα, στό σύνολό τους, συμπεριφέρθησαν κατά τρόπο άψογο, φιλικό και βοηθητικό. ‘Εστήριξαν την ναυτιλία μας σ’ όλο αυτό τό μακρύ χρονικό διάστημα με πολλές ζημιές, άρκετές φορές.

‘Υπάρχουν, δύο (2) και έκατόν δύο (102) και διακόσιοι δύο (202) σοβαροί έφοπλιστές του μπορούν να σας τό βεβαιώσουν.



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

Καί πολλές φορές τίς ζημιές τίς ύφισταν-
το από τήν ἐπιμονή τή δική τους καί τήν ἐπι-
θυμία τών πλοιοκτητῶν νά διατηροῦν τά
πλοῖα μέ ἐλληνική σημαία, γιατί ἡ σημαία
μας διεθνῶς ἔχει κύρος καί προστατεύει κα-
τά τό δυνατόν τά συμφέροντα καί τοῦ πλοιο-
κτήτη καί τῆς χρηματοδότης Τραπεζῆς.

Δυστυχῶς ἡ εὐνοϊκή προσπάθεια καί ἡ
συμπαραστάση δέν ἀκούγεται.

Ἀντίθετα ἡ κακή φήμη γίνεται τετρασέλι-
δο τῶν ἐφημερίδων, μέ πηχειαίους τίτλους.
Αὐτό ἀκριβῶς εἶναι καί τό πρόβλημα.

Ἐνῶ δηλαδή οἱ φορεῖς τῆς Ναυτιλίας κα-
ταβάλλουν μείζονα προσπάθεια νά διατη-
ρήσουν τήν εὐπαθεῖ ἰσορροπία κυρίως μέ τίς
δανειοδότης ξένες Τράπεζες καί πού πολ-
λές φορές τό ἐπιτυχάνουν, ἔρχονται τρίτοι
παράγοντες, (ἴσως ἀσχετοι μέ τήν ναυτιλία)
νά διαταράξουν τίς λεπτές σχέσεις τῶν φο-
ρέων αὐτῶν μέ τοὺς χρηματοδότες τῶν, μέ
κίνδυνο νά ὑποστοῦν «ἀνήκεστο βλάβη».

Αὐτός εἶναι ὁ σκοπός τῆς παρουσίας μου
καί τοῦ αἰτήματός μου, κύριε Πρόεδρε, νά
σᾶς παρακαλέσω νά ἀποφεύγουμε, ὅσο
μποροῦμε, αἰχμές καί δηλώσεις κατά ὀργα-
νισμῶν καί φορέων πού βοηθοῦν ἢ πού πρό-
κειται νά βοηθήσουν στήν Ἑλληνική Ναυτι-
λία, καί πού αὐτοί οἱ ὀργανισμοί θά στηρί-
ξουν τό ἐλληνόκτητο πλοῖο.

Μέλημα ὄλων τῶν φορέων πού ἀσχολοῦν-
ται μέ τήν Ναυτιλία, ἀπό τόν ἀρμόδιο Ὑ-
πουργό μέχρι τόν ἔσχατο ναυτεργάτη, πρέ-
πει νά εἶναι τά πλοῖα νά βρίσκονται σέ ἐλλη-
νικά Χέρια (πέσεται συμφέροντα) γιά νά
μποροῦν μετά νά σκέπτονται γιά τήν ἑλλη-
νική σημαία καί τή βοήθεια πρὸς τό ΝΑΤ.

Ἡ Ἑθνική μας Οἰκονομία ὀφελήθηκε ἀπό

τήν Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, τότε πού ἀπεκτήθη-
σαν, ἀπό ἐλληνικά συμφέροντα, πολλὰ
πλοῖα.

Ἄς βοηθήσουμε στό τομέα αὐτό καί ὅλα
τά ἄλλα θά ἔρθουν σιγά-σιγά μόνα τους.

Μέ ἐκτίμηση
ΘΩΜΑΣ Κ. ΖΑΦΕΙΡΑΣ

Ἡ ἐπιστολή Φουστάνου

ἘΞ ἄλλου στήν ἐπιστολή του πρὸς τήν ἐ-
φημερίδα «Ἐθνος» μέ ἡμερομηνία 10.9.87 ἡ
ὁποία κοινοποιήθηκε στόν Ὑπουργό κ. Στά-
θη Ἀλεξανδρῆ, τόν πρόεδρο τοῦ ΝΑΤ, τήν
Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν, τήν Ἑλλη-
νική Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ
Λονδίνου, τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριο, τήν
ΠΝΟ καί τόν ἡμερήσιο καί περιοδικὸ πολιτι-
κὸ καί ναυτιλιακὸ τύπο, ὁ κ. Φουστάνος ὑπο-
γραμίζει τά ἑξῆς:

Κύριε,

Ἀναφέρομαι — ἀρκετὰ καθυστερημένα
— στό δημοσίευσά σας τῆς 9ης Αὐγούστου
μέ τίτλο «ΝΑΡΚΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ», ὅπου
παρουσιάζονται οἱ ξένες τράπεζες - χρημα-
τοδότες τῆς ναυτιλίας μας — σάν ᾄθην ἐκ-
βιαστές, πού ἀναγκάζουν τοὺς ἐφοπιστές
νά ἀλλάξουν τήν Ἑλληνική σημαία μέ ξέ-
νες.

Τό ἄρθρο ἔχει βασιστεῖ πάνω σέ πρακτικά
τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ
Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου καί στίς «ἀποκαλύ-
ψεις» τοῦ προέδρου τοῦ, ὁ ὁποῖος ἀποδίδει
τήν ἀκατάσχετη αἰμορραγία τῶν Ἑλλη-
νικῶν πλοίων πρὸς τόν «παράδεισο» τῶν ση-

μαιῶν εὐκαιρίας, στόν ὧμο ἐκβιασμό τῶν
ξένων τραπεζῶν πού ἔχουν στόχο νά πη-
ξουν τήν Ἑλληνική ἐξωτερική πολιτική. Στό
ἴδιο συμπέρασμα, ὁδηγεῖται καί ὁ συντά-
κτης τοῦ ἀρθρου, πού τονίζει ἐπιπρόσθετα,
ὅτι πίσω ἀπὸ τίς ξένες τράπεζες, κρύβονται
πολυεθνικά κεφάλαια κατὰ κανόνα, ἐβραϊκά
καί ἀμερικάνικα.

Εἶναι γεγονός, ὅτι οἱ ξένες τράπεζες ἀνη-
σύχησαν καί ἀνησυχοῦν ἰδιαίτερα τά τελευ-
ταῖα δραματικά γιά τή ναυτιλία χρόνια, ὅ-
σον ἀφορᾷ τήν δυνατότητα ἀποπληρωμῆς
ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες, τῶν δανείων τῶν
πλοίων πού χρηματοδοτοῦν. Καί εἶναι ἀπό-
λυτα φυσικό, ἀλλά καί θεμιτό, σέ ὠρισμένες
περιπτώσεις, νά συμβουλευοῦν τήν υἱοθέτη-
ση ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες, μιάς ἐναλλακτι-
κῆς λύσης πού θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν
ὀλιγώτερο ὀδυνηρὴ — καί γιά τοὺς δύο —
ζημία μέσα σέ μιά περίοδο τεράστιας κρί-
σης γιά τή ναυτιλία. Τό γεγονός αὐτό ὅμως,
δέν ἀποτελεῖ ἰδιαιτερότητα τῆς Ἑλληνικῆς
ναυτιλίας, ἰσχύει γιά ὅλες. Ἐτσι φτάσαμε
ἄλλωστε καί στό, γεγονός τῆς ἴδρυσης ἀπὸ
χώρες μέ μεγάλη ναυτική παράδοση, δικῶν
τους σημαίων εὐκαιρίας, εὐκολίας, ἢ πιὸ ρε-
αλιστικά, ἐπιβίωσης. Σημαίες πού ἀσφαλῶς
δέν ἀποτελοῦν «παράδεισο», σίγουρα ὅμως,
εἶναι «ἄσπη».

Ὑπῆρξαν βέβαια, ὠρισμένες τράπεζες,
πού λόγῳ, κυρίως, τῆς ἀπειρίας τους ὅσον
ἀφορᾷ τή ναυτιλιακὴ χρηματοδότηση ἀλλά
καί ὑπὸ τήν πίεση τῶν τεραστίων ζημιῶν
πού ὑπέστησαν τά τελευταῖα χρόνια ἀπὸ ξέ-
νες πρὸς τή ναυτιλία αἰτίες, πανικοβλήθη-
καν, μέ ἀποτέλεσμα νά συμπεριφερθοῦν μέ
ἄθλιο τρόπο ἀπέναντι στη ναυτιλία μας. Ὁ-

δυνα

FESTO

Η FESTO KG Δυτικής Γερμανίας ανακοινώνει με ικανοποίηση την
ίδρυση της 32ης θυγατρικής Εταιρείας στην χώρα μας που σκοπό
έχει να συνεισφέρει σημαντικά στην μεταφορά της υψηλής
Γερμανικής Τεχνολογίας στον τομέα του αυτοματισμού στην Ελληνική Βιομηχανία.

Η FESTO ως γνωστόν έχει καθιερωθεί παγκόσμια στον χώρο της ως:

- ΠΡΩΤΗ** στην παραγωγή κυλίνδρων.
- ΠΡΩΤΗ** στον συνδυασμό αυτοματισμών αέρος με ηλεκτρονικό έλεγχο.
- ΠΡΩΤΗ** στους αυτοματισμούς αέρος.
- ΠΡΩΤΗ** στην δημιουργία νέων προϊόντων.
- ΠΡΩΤΗ** στην εκπαίδευση τεχνικών αυτοματισμού (30.000 άτομα)
- ΠΡΩΤΗ** στα εργαλεία με αναρρόφηση για την προστασία του εργαζόμενου και του περιβάλλοντος.
- ΠΡΩΤΗ** στην ΠΟΙΟΤΗΤΑ.

Στην **ΕΛΛΑΔΑ** με την ίδρυση της θυγατρικής προσφέρει: ■ Ολόκληρη την σειρά των προϊόντων της.
■ Απόλυτα εξειδικευμένο επιτελείο συμβούλων. ■ Τεράστιο STOCK εμπορευμάτων.
■ Εξυπηρέτηση ποιότητας FESTO σε ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ

FESTO
ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΙ
ΠΕΠΙΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣ

FESTO
ΕΡΓΑΛΕΙΑ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ - ΑΕΡΟΣ

FESTO
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

FESTO
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΒΙΟΜ/ΚΟΥ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥ



52η ΔΕΘ '87
STAND 14
ΚΤΙΡΙΟ 13

Α' ΕΠΙΣΗΜΗ
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

FESTO ο σύμβουλός σας στον αυτοματισμό

ΑΘΗΝΑ: Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 6, 176 74 ΚΑΛΛΙΘΕΑ ΤΗΛ. 9425556 - 9419674 - 9425678
TELEX: 226357 FEST ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ & ΒΑΡΝΑΛΗ 4 ΤΗΛ. 536563

χι όμως από πολιτικά κίνητρα.

Γιατί είναι τουλάχιστον κωμικό να υποστηρίζεται κάτι τέτοιο, την στιγμή που σήμερα, τόσο η Έλληνική, όσο και η Ελληνόκτητη ναυτιλία — που όπως όλοι γνωρίζουν ή θα έπρεπε να γνωρίζουν, προσφέρει ανεξάρτητα σημαίας πολλά στο τόπο μας — εξακολουθεί να στηρίζεται και να χρηματοδοτείται, παρά τις δυσκολίες, από τους διεθνείς τραπεζιτικούς και χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Και είναι, πιστεύω, συνάμα προκλητικό, άχρηστο και άπρεπες το να κατηγορεί κανείς όλους αυτούς χάρις στους οποίους, εδώ και δεκαετίες, χτίζεται, διατηρείται και αναπτύσσεται το ναυτιλιακό μας οικοδόμημα.

Και αυτό, σε αντίθεση με την συμπεριφορά ώρισμένων «δικών μας» τραπεζών, που ενώ χρηματοδοτούν σε μηδαμινά ποσοστά τη ναυτιλία μας, επέλεξαν τις άκρατες — επιζήμιες και γι αυτές λύσεις — γιά να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα ώρισμένων εταιρειών, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η παλαιότερη ελληνική εταιρία επιβατηγών - τουριστικών πλοίων.

Ας μην επιχειρεί λοιπόν ο πρόεδρος του NAT να δημιουργεί εντυπώσεις δηλώνοντας, δυστυχώς, παράλληλα εκτός από αυτά, ότι ο Έλληνας φορολογούμενος προσφέρει στη ναυτιλία πολύ περισσότερα από ότι

προσφέρει αυτή σήμερα στην Έθνική Οικονομία.

Η ναυτιλία προσέφερε, προσφέρει και θα προσφέρει πολλά στην Έθνική Οικονομία. Και στην εργατική απασχόληση. Και στην Έθνική ανεξαρτησία. Και στην Έθνική διαπραγματευτική μας ικανότητα.

Μιά προσφορά που βασίστηκε και βασίζεται κατά πολύ στην καλή διάθεση αλλά και πίστη των ξένων χρηματοδοτών — ανεξάρτητα πολιτικής τοποθέτησης ή θρησκείας — απέναντι στην Έλληνική ναυτιλιακή ιδιωτική πρωτοβουλία. Το εάν οι Έλληνικές Κυβερνήσεις εύρισκαν πάντοτε το NAT σαν την εύκολη λύση παροχών και συντάξεων γιά την εξυπηρέτηση Έθνοκοινωνικής πολιτικής, είναι άλλο θέμα. Το εάν οποιοσδήποτε Έλληνας στη ζωή του — και είναι πάρα πολλοί — που απέκτησε ναυτικό φυλλάδιο, απέκτησε και το δικαίωμα να συνταξιοδοτείται από το NAT, επίσης άλλο θέμα. Το εάν η Πολιτεία άφησε την ναυτεργατική μας οικογένεια να συρρικνωθεί σε σημείο που οι συνταξιούχοι ναυτικοί υπερβαίνουν σε αριθμό τους εργαζομένους, και αυτό άλλο θέμα. Θέματα όμως, γιά τα οποία θα πρέπει, κάποτε η Πολιτεία να αναλάβει και την ευθύνη.

Αντί λοιπόν να επιχειρεί ο πρόεδρος του NAT να δικαιολογήσει με άδικαιολόγητους, τουλάχιστον, χαρακτηρισμούς την αποδυ-

νάμωση του Έθνικού μας νηολογίου, θα έπρεπε, πιστεύω, να έχει επισημάνει όλα αυτά που πραγματικά υπήρξαν και είναι ή κακοδαιμονία του Ταμείου στο οποίο διορίστηκε πριν πέντε χρόνια από την Κυβέρνηση να διοικήσει και να το αναμορφώνει. Και παράλληλα ωφείλει, σαν ειδικός πλέον, να επιστήσει την προσοχή των αρμοδίων στον άφορο τις ολέθριες επιπτώσεις του νομοσχεδίου γιά το NAT που πρόσφατα ψήφισε σαν νόμο η Βουλή των Ελλήνων, και το οποίο μπορεί ίσως να τοποθετηθεί μέσω ώρισμένων διατάξεων διάφορα κακώς κείμενα στην όρθη τους θέση, δυστυχώς όμως, στο σύνολό του, ναρκοθετεί αυτό και όχι οι ξένες τράπεζες τις προσπάθειες της Κυβέρνησης γιά την ενδυνάμωση του Έθνικού μας νηολογίου.

Είναι κρίμα, είναι λυπηρό κυρίως γιά τον τόπο μας, το ναυτικό μας τόπο, να τοποθετούνται τα πράγματα κατά τέτοιον τρόπο από ανθρώπους που έχουν ύψηλές θέσεις — αλλά και υποχρεώσεις — σε ένα τόσο ευαίσθητο τομέα της Έθνικής μας Οικονομίας, και να οδηγείται κανείς από άστοχες δηλώσεις σε άβασάνιστα συμπεράσματα που μόνο κακό μπορούν να προκαλέσουν και τουτο, σε μιά εποχή που η πατρίδα μας έχει τόσες πολλές ανάγκες.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241208 I.M.S./211092 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

Εχθρότητα κατά της Ναυτιλίας

Τού κ. ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗ

Παρακολουθώ με ενδιαφέρον την προσπάθεια που κάνουν τούς τελευταίους μήνες τα «Ναυτικά Χρονικά» για να δώσουν όσο γίνεται μεγαλύτερη δημοσιότητα στα μέτρα του ΥΕΝ υπέρ της Ναυτιλίας και μάλιστα πρέπει να πω ότι η προσπάθεια αυτή διαφώτισε πολλούς έφοπλιστές οι οποίοι χωρίς την επιμονή των «Ναυτικών Χρονικών» θά είχαν ελλειπή εικόνα των προσπαθειών του κ. Υπουργού.

Προσωπικά πιστεύω ότι ολόκληρος ο έφοπλιστικός κόσμος διακατέχεται από διακαή πόθο να δει την Έλληνική σημαία να κυματίζει πάλι στα περισσότερα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα. Αυτός ο πόθος των Ελλήνων έφοπλιστών και όλων των εργαζομένων στη στεριά και την θάλασσα για το πλοίο είναι ιστορικά θεμελιωμένος και βέβαια διαφέρει από τον πόθο του Υπουργού για τον οποίο η θετική εξέλιξη του νηολογίου αποτελεί πολιτική επιτυχία και δικαιολογημένα την επιδιώκει.

Δυστυχώς όμως για μας όλους συμπεριλαμβανομένου και του κ. Υπουργού τα πράγματα είναι δύσκολα και ο δρόμος προς τον στόχο αυτό ακόμη όχι απλά δύσβατος αλλά γεμάτος εμπόδια τα οποία για να ξεπεραστούν χρειάζεται μια επαναστατική κινητοποίηση του ΥΕΝ ή οποία δεν φαίνεται στον ορίζοντα.

Δεν είμαι απαισιόδοξος και έχω κάθε συμφέρον να μην ήταν τα πράγματα στο σημερινό σημείο και για να μην πολυλογούμε θά διηγηθώ τι συνέβει πρόσφατα.

Την 1η Σεπτεμβρίου 1987 ένας υπάλληλος μιας ναυτιλιακής εταιρίας ή οποία λειτουργεί στον Πειραιά από το 1965, δηλαδή 21 χρόνια συνεχώς, γυρίζει στο σπίτι του περίπου στις 20.30 μετά από 11 ώρες δουλειάς όπως σχεδόν κάθε εργάσιμη μέρα. Βλέπετε, ή διαφορά ώρας μεταξύ Πειραιά, Λονδίνου και Νέας Υόρκης αναγκάζει σχεδόν όλα τα ναυτιλιακά γραφεία να εργάζονται πολλές ώρες.

Πρίν προλάβει να ανοίξει την απογευματινή του έφημερίδα κτυπά τό κουδούνι και ή γυναίκα του τον πληροφορεί ότι τον ζητάνε από τό Αστυνομικό Τμήμα της περιοχής. Ένας αστυφύλακας μέ πολιτικά του αναγγέλει ευγενικά ότι έχει ένταλμα προσωπικής κράτησης από τό Ταμείο Πλοίων Πειραιά και ότι πρέπει να τον ακολουθήσει μέχρι τό Τμήμα.

Αυτός λόγω ιδιοσυγκρασίας παραμένει ψυχραιμος αλλά δυστυχώς δεν συμβαίνει τό ίδιο μέ την γυναίκα του και τά δύο κοριτσάκια του. Μετά από τίς συνηθισμένες διαβεβαιώσεις ότι δεν θά αργήσει φεύγει μέ τον αστυφύλακα για τό τμήμα όπου μετά από λίγο ακούει από τον διοικητή της ασφαλείας του τμήματος ότι τό ένταλμα αφορά όφειλές φόρων πλοίων ποσού 22 εκατομμυρίων περίπου. Μετά από λίγες τυπικές κουβέντες ο Διοικητής ρωτάει τον συλληφθέντα εάν ή εταιρία είναι πτωχευμένη. Η απάντηση είναι όχι. Τότε εκφράζει την άπορία πώς είναι δυνατόν να εκδοθεί Ένταλμα Προσωπικής Κράτησης για φόρους του 1986 όταν ή εταιρία συνεχίζει να λειτουργεί δεδομένου ότι από την πείρα του γνωρίζει ότι τέτοιες ενέργειες άφορουν περιπτώσεις που τό Ταμείο έχει βάσιμες υπόνοιες ότι οι όφειλές θά εξαφανισθούν.

Αφού έγινε μία συζητησιή γενικότερη περί την ναυτιλία ο Διοικητής χωρίς διασταγμό πείθεται ότι ο άνθρωπος που έχει μπροστά του αξίζει κάθε εμπιστοσύνης και του προτείνει να επανέλθει την άλλη μέρα τό πρωί για να πάρει ένα αστυφύλακα και να πάνε στο Ταμείο στον Πειραιά.

Στίς 2 Σεπτεμβρίου 1987 ξεκινάνε μέ τό αυτοκίνητο του συλληφθέντα από τό αστυνομικό τμήμα μαζί μέ τον αστυφύλακα που είχαν ήδη συναντηθεί την προηγούμενη μέρα για τό Ταμείο. Στην διαδρομή ο αστυφύλακας έχοντας ακούσει μερικά για την ναυτιλία από την προηγούμενη τό βράδυ συζητάει φιλικά πλέον μέ τον κρατούμενο για πλοία και

για την αίσθηση που αυτός έχει γι' αυτά δεδομένου ότι κατάγεται από μή ναυτική περιοχή της Ελλάδος.

Πρίν να πάνε στην Έφορία περνάνε από τό Γραφείο του Δικηγόρου της Έταιρίας και μαζί επισκέπονται την Διευθύντρια της Έφορίας Πλοίων ή οποία γνωρίζει πολύ καλά την υπόθεση αλλά δηλώνει αναρμοδιότητα δεδομένου ότι τά έντάλματα τά εκδίδει τό Ταμείο.

Δύο όρόφους πιά πάνω βρίσκουν την Διευθύντρια του Ταμείου Πλοίων ή οποία μέ ύφος μοναδικού κριτή δίδει την εντύπωση ότι τά πολλά λόγια είναι φτώχεια και ενδιαφέρεται να δει κάποια επιταγή. Η άδημονία της αυτή την κάνει πολλές φορές προσβλητική και σε ένα από τά σημεία του διαλόγου υπενθυμίζει στον συλληφθέντα εκπρόσωπο της εταιρίας την φοβερότητα της δηλώσεως που υπέγραψε όταν νηολογήθηκε τό πλοίο. Αξίζει να σημειώσουμε την απάντηση αυτολεξή:

«Βεβαίως την γνωρίζω κυρία μου όπως γνωρίζω ότι τό Έλληνικό κράτος τον θεσμό του Νομίμου εκπροσώπου τό λειτουργεί, όχι για να εισπράττει από αυτούς οι οποίοι είναι υπάλληλοι αλλά από τούς εργοδότες τους χρησιμοποιώντας αυτόν τον καθαρά έκβιαστικό τρόπο διότι διαφορετικά θά μπορούσε κάποιος να μας τηλεφωνήσει και τό θέμα θά έτακτοποιείτο».

Τότε λοιπόν ήλθε ή ώρα της αλήθειας και ή κ. Διευθύντρια έρωτά τον κρατούμενο εάν θά τηλεφωνήσει στο γραφείο να στείλουν χρήματα. Εκείνος απαντά ότι επειδή εκείνος πρέπει να υπογράψει για την Τράπεζα υπό κράτηση και έκβιαστικά δεν υπογράφει καμμία επιταγή έστω και εάν φυλακιστεί α λ λ α θά μπορούσε να ένεργήσει από τό γραφείο του ως συνήθως διά την τακτοποίηση του θέματος.

Η απάντηση της κ. Διευθύντριας του Ταμείου είναι απλή:

«Όχι κύριε, εγώ δεν σάς αφήνω εάν

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIUDIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

δέν καταβάλετε τώρα τουλάχιστον τό ε-
να τρίτο της όφειλής, δέν μπορώ νά
σας άφήσω έλεύθερο καί θά ύπογράψω
τό φυλακιστήριο.

— **Έντάξει, λοιπόν, στή φυλακή.**

Τότε έπεμβαίνει ό άστυφύλακας πού
παρακολουθούσε μέ ενδιαφέρον όλη
τήν Ιστορία από τήν προηγούμενη τό
βράδυ καί λέει:

«*“Όχι βρε άδελφέ φυλακή, πάμε κύ-
ριε στό γραφείο σας”.*

‘Η Διευθύντρια δέν μιλά καθόλου καί
ένώ φεύγουν από τό γραφείο ό κρατού-
μενος τήν ρωτάει ξεκάθαρα:

‘Ερωτ.: *‘Εάν κυρία μου ό άστυφύλα-
κας δέν έπαιρνε τήν πρωτοβουλία νά
πει νά πάμε στό γραφείο, έσεις πράγ-
ματι δέν έμπιστεύεσθε ότι τό θέμα θά έ-
τακτοποιείτο;*

‘Απαντ.: *‘Εγώ θά ύπέγραφα τό φυλα-
κιστήριο.*

‘Ας δούμε όμως τό πραγματικό άντι-
κείμενο γιά τό όποιο ύπήρχε ή όφειλή
πρός τό ‘Ελληνικό Δημόσιο βάσει της ό-
ποίας έξεδόθη τό ‘Ένταλμα Προσωπι-
κής Κράτησης.

‘Η έταιρία «Τ» αγοράζει ένα πλοίο ά-
πό μία τράπεζα τόν Μάρτιο του 1979.

Τό άνω πλοίο προ της αγοράς από
τήν έταιρίαν μας έφερε τό όνομα «ΚΑ-
ΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ, Ν.Π.
4913/26.2.1973.

Τήν 26 Φεβρουαρίου 1979 κατάσχετα
λόγω όφειλών καί κατόπιν πλειστηρια-
σμού κατακυρώνεται εις τήν ‘Αμερικανι-
κή Τράπεζα EUROAMERICAN BANK
CO., ή όποία τό παρώπλισε στον Κόλπο
της ‘Ελευσίνας διαγράφοντας τό πλοίο
άπό τό ‘Ελληνικό νηολόγιο τήν
27/2/1979.

Τήν 12η Μαρτίου 1979 αγόρασε ή έ-
ταιρία μας τό πλοίο καί τό νηολογήσαμε
πάλι υπό ‘Ελληνική σημαία μέ αριθμό
νηολογίου 7122.

‘Αμέσως μετά τήν αγορά του πλοίου
άρχισαν έπισκευές μεγάλης έκτάσεως
στό Πέραμα, τό συνολικό κόστος των ό-
ποιων ανήλθε εις τό ποσό των δολλ.
ΗΠΑ 460.319, καί έτσι βάσει του Ν.
27/75 άρθρ. 7 παρ. 1/8 τό πλοίο άπαλ-
λάσσεται της φορολογίας γιά τέσσερα
συνεχή χρόνια.

‘Όλα τά δικαιολογητικά ύπεβλήθη-
σαν εις τήν ‘Εφορία Πλοίων κανονικά.
Τήν 29η ‘Απριλίου 1980 ή έταιρία άπο-
φάσισε καί πώλησε τό πλοίο αυτό εις
άλλοδαπούς. Παρά τήν προσπάθεια τήν
όποία καταβάλλαμε δέν μπορέσανε νά
τό διαγράψουμε άπό τό ‘Ελληνικό νηο-
λόγιο διότι ό Οικονομικός ‘Εφορος
Πλοίων δέν χορηγούσε πιστοποιητικό
φορολογικής ένημερότητας μέ τήν αι-
τιολογία ότι τό πλοίο όφείλει φόρους
μή άπαλλασσόμενο του κανονικού φό-
ρου έπειδή ύψωσε διά δευτέρα φορά
τήν ‘Ελληνική σημαία.

‘Η διαφορά αυτή μεταξύ της έταιρίας
μας καί της Οικονομικής ‘Εφορίας μέ αι-
τήσή της παρεπέμφθει εις τήν εκ του
νόμου λειτουργούσα τότε έπιτροπή έπι-
λύσεως των διαφορών του Ν. 27/75. Δυ-
στυχώς όμως δέν συζητήθηκε ποτέ άπό
τήν έπιτροπή διότι αυτή καταργήθηκε
άπό τήν Κυβέρνηση πού προήλθε άπό
τίς εκλογές του ‘Οκτωβρίου 1981.

‘Ετσι ή Οικονομική ‘Εφορία Πλοίων
έκδίδει πράξιν βεβαιώσεως φόρων έ-
τους 1980 τήν όποία ή έταιρία προσβάλ-
λει εις τό φορολογικό δικαστήριο πλέον
έφ’ όσον ή έπιτροπή επιλύσεως των δια-
φορών δέν ύπάρχει. ‘Η πρωτόδικη άπό-
φαση είναι ύπέρ των άπόψεων της έται-
ρίας αλλά ό Οικονομικός ‘Εφορος ά-
σκει τό δικαίωμα έφέσεως καί έτσι συ-
νεχίζει νά έκδίδει πράξεις βεβαιώσεως
φόρων καί γιά τά έπόμενα χρόνια 1981,
1982, 1983, 1984, 1985 καί 1986. ‘Όλες
αυτές προσβάλλονται άπό τήν Ναυτι-
λιακή ‘Εταιρία στά φορολογικά δικα-
στήρια καί έκδίδονται εύνοϊκές γιά τήν

έταιρία αποφάσεις γιά τά έτη 1981,
1982, 1983 καί 1984. ‘Η άπόφαση γιά τό
έτος 1985 γιά πρώτη φορά είναι έναν-
τίον της καί βάσει αυτής ή ‘Εφορία βε-
βαίωσε τό ποσόν όλοκλήρου του φό-
ρου έναντίον του φορολογουμένου πα-
ρά τό ότι ή έταιρία άσκησε άμέσως έφε-
ση. Τό Ταμείο πλοίων μετά τήν άτομική
ειδοποίηση καί παρά τό γεγονός ότι ή έ-
ταιρία ήταν σε έπαφή ύπηρεσιακή γιά
άλλα θέματα έξέδωσε ένταλμα προσω-
πικής κρατήσεως κατά του νομίμου εκ-
προσώπου της πλοιοκτήτριας έταιρίας.

Μέσα στό ένταλμα όμως αναφέρον-
ταν καί άλλα χρέη άπό ένα πλοίο τό ό-
ποιο είχε πωληθεί γιά διάλυση άπό τό
1986. Γιά τό πλοίο αυτό τά πραγματικά
περιστατικά είναι ακόμη τραγικότερα.

Τό πλοίο αυτό αγοράσθηκε άπό τήν έ-
ταιρία τόν ‘Απρίλιο του 1978 καί ύψωσε
τήν ‘Ελληνική σημαία. Μετά άπό άρκετά
χρόνια καί συγκεκριμένα τόν ‘Απρίλιο
του 1986 τό πλοίο πωλήθηκε προς διά-
λυση καί διεγράφη άπό τά ‘Ελληνικά
νηολόγια.

Τήν 4η Φεβρουαρίου 1987 τό Ταμείο
Πλοίων μέ έγγραφο του πληροφόρησε
τήν έταιρία ότι δικαιούται έπιστροφής
φόρου γιά τό πλοίο αυτό ως άχρεω-
στήτως καταβληθέντος ποσού δρχ.
28.074.

Τήν 16η Φεβρουαρίου 1987 ή έταιρία
ζήτησε έγγραφο άπό τό Ταμείο
Πλοίων (αριθμ. Πρωτ. Ταμείου Πλοίων
915/20.2.87) νά μεταφέρουν τό άνω πο-
σόν εις πίστωση του λογαριασμού της
έταιρίας μέ τήν CITIBANK NA. Πειραιά.

Τήν 24η Φεβρουαρίου 1987 ύπάλλη-
λος του Ταμείου Πλοίων (κ. Κ. Ροδίτης)
τηλεφώνησε στό λογιστήριο της έται-
ρίας καί πρότεινε στον άρμόδιο ύπάλ-
ληλο άντί έπιστροφής χρημάτων νά γί-
νει συμψηφισμός μέ κάποιες άλλες εκ-
κρεμότητες της έταιρίας. ‘Η έταιρία
συμφώνησε νά προχωρήσουν.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonios Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus





ATHENIAN TANKERS

Χωρίς να γνωρίζουν μέχρι σήμερα την ύπαρξη όφειλων για το πλοίο προς το Δημόσιο και παρά το γεγονός ότι οι έπαφες με το Δημόσιο Ταμείο έδιδαν την εντύπωση ότι συνεργάζονται αρμονικά, όπως προκύπτει από την άνω περιγραφή, το Ταμείο Πλοίων εκδίδει ένταλμα προσωπικής κρατήσεως κατά του εκπροσώπου της διά το ποσόν των δρχ. 77.871.

Τά παραπάνω δύο περιστατικά δεν αποτελούν εξαίρεση της καταστάσεως που επικρατεί στις σχέσεις κράτους και ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η σπουδαιότητα και η ανάγκη αποκαταστάσεως των σχέσεων συνεργασίας για τέτοιες περιπτώσεις έχει εγγράφως διατυπωθεί προς το ΥΕΝ από το 1980 εκθέτοντας την σπουδαιότητα επαναλειτουργίας της επιτροπής επιλύσεως των φορολογικών διαφορών. "Αλλωστε είναι σ' όλους γνωστό ότι ο λόγος για τον όποιον περιελήφθη στον νόμο 27/75 και 29/75 μία τέτοια επιτροπή είναι ότι σωστά τότε κρίθηκε ότι δεν μπορούμε να βάλουμε την ναυτιλία στον κυκεώνα των φορολογικών δικαστηρίων.

Πρόσφατα το θέμα αυτό συζητήθηκε με τους απεσταλμένους του ΥΕΝ όταν επεσκέφθησαν τα ναυτιλιακά γραφεία και μάλιστα γνωρίζω ότι τουλάχιστον μία εταιρία εν συνεχεία της συζητήσεως μαζί τους απέστειλε στο ΥΕΝ την ά-

πό 10-Μαρτίου 1987 επιστολή με την οποία ζητά την τακτοποίηση του θέματος.

Εκτός όμως των ενεργειών των ναυτιλιακών εταιριών προς το ΥΕΝ έχουν γίνει και διαβήματα από 16 Δεκεμβρίου 1982 προς το Υπουργείο Οικονομικών τα οποία κοινοποιήθηκαν και στο ΥΕΝ με τα οποία ζητάμε την επίλυση του προβλήματος το οποίο έχει εξελιχθεί σ' έναν φαύλο κύκλο με πρωταγωνιστή την Έφορία Πλοίων.

Τό μέγεθος του προβλήματος είναι περίπου ότι σήμερα εκκρεμούν περίπου 65-70 περιπτώσεις στην Έφορία Πλοίων οι οποίες αναφέρονται σε πλοία τα οποία έχουν πρό έτών σταματήσει να υπάρχουν αλλά για λόγους μη διαγραφής από τα ελληνικά νηολόγια λόγω εκκρεμότητος διαφωνιών με την Έφορία την οποία τα διοικητικά δικαστήρια δεν έχουν επιλύσει ή Έφορία χρεώνει φόρους κάθε χρόνο έστω και εάν γνωρίζει ότι τα πλοία αυτά δεν υπάρχουν.

Καλά όλα αυτά, ίσως κάποια μέρα το ΥΕΝ εκτός από τα μέτρα για την «ανταγωνιστικότητα» θά αποφασίσει να ασχοληθεί και με τέτοια θέματα και τότε είμαι βέβαιος ότι θά βρεθεί εύκολα η λύση. Πώς μπορούμε όμως και με τί τρόπο να αντιμετωπίσουμε την έχθρητα κατά της Ναυτιλίας όπως αυτή εκδηλώνεται με την πρώτης τάξεως περιποίηση των ένταλμάτων προσωπικής

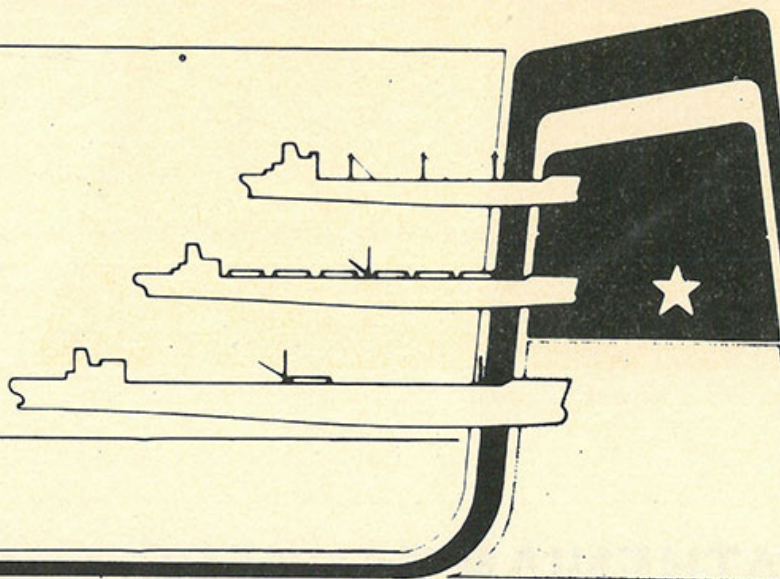
κράτησης για υποθέσεις επίδικες, φόρους που δεν οφείλονται, για ποσά 1.000 έως 50.000 δραχμών και μάλιστα έναντιόν εταιριών οι οποίες λειτουργούν πάνω από 20 χρόνια στον Πειραιά και συνεχίζουν να είναι όχι απλά φερέγγυοι αλλά να εκπληρώνουν τακτικά τις γνωστές σ' αυτούς οφειλές τους.

Έτσι πλοία στην Έλληνική σημαία δεν γυρίζουν απλά διότι το Έλληνικό κράτος παρ' ότι όλα τα Έλληνικά δικαστήρια και ο Άρειος Πάγος έχουν αποφασίσει ότι το Ένταλμα Προσωπικής Κράτησης είναι αντισυνταγματικό μέτρο επιμένει να ακολουθεί εκβιαστικούς τρόπους λειτουργίας και η Ναυτιλία δεν έχει κανένα λόγο να ύφίσταται μία τέτοια μεταχείριση. Έστω και πατριωτικά αν τό δοῦμε τό θέμα πάλι υπό συνθήκες εκβιαστικής λειτουργίας σάν λαός αντιδράσαμε με αρνητικά αποτελέσματα.

Πιστεύω ότι μαζί με την προβολή των μέτρων τα οποία τό Υπουργείο πήρε καθένας θά πρέπει να προβάλλει εκείνα τα μικρά ή μεγάλα προβλήματα τα οποία είναι καθοριστικά για την πορεία του νηολογίου και η επίλυση των οποίων θά συμβάλλει εις την αποκατάσταση εμπιστοσύνης της Ναυτιλίας προς την Έλληνική σημαία.

ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

“Ενας ναυτιλιακός απολογισμός για τό 1986

‘Η ετήσια έκθεση του οίκου Barry Rogliano Salles. ‘Η στροφή προς τις ξένες σημαίες. ‘Η ναυπηγοβιομηχανία στην ‘Ιαπωνία. Οι Κορεάτες ανταγωνιστάι. Οι ναυπηγικές χώρες της Εύρώπης.

Μολονότι οι έφοπλιστές χρησιμοποίησαν ανέκαθεν τις ξένες σημαίες, ή φυγή από την έθνική σημαία σε μεγάλη κλίμακα, υπήρξε άρχικά φαινόμενο αμερικανικό πριν γίνει, τά τελευταία χρόνια και φαινόμενο ευρωπαϊκό. ‘Ενεργώντας μ’ αυτόν τόν τρόπο οι έφοπλιστές επιδιώκουν φυσικά νά βελτιώσουν τό κόστος της έκμεταλλεύσεως σε μιά ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά, μέ πληρώματα διατεθειμένα νά δεχθούν τό μισθολόγιο και τούς όρους εργασίας πού επιτρέπουν αυτή τή βελτίωση. ‘Από τεχνική άποψη, δέν υπάρχει σήμερα κανένα πλεονέκτημα στη χρησιμοποίηση δαπανηρών ευρωπαϊκών πληρωμάτων τά όποια δέν αποδέχονται τούς όρους εργασίας των ανταγωνιστών τους. ‘Εξάλλου τά ναυτεργατικά συνδικάτα φαίνεται πώς άρνούνται νά δούν τις εξελίξεις και επιμένουν σε άρνηση κάθε αλλαγής καταδικάζοντας τις θέσεις άπασχολήσεως της όποιες τάχθηκαν νά υπερασπίζονται.

Πάντως τό κύριο πλεονέκτημα πού προσελκύει τούς έφοπλιστάς προς τις ξένες σημαίες είναι ή έλευθερία πού τούς χαρίζουν. Γιατί είναι βέβαιο ότι στις χώρες τους εξαρτώνται κατά κανόνα από τις αποφάσεις της Διοικήσεως, της όποιας τά συμφέροντα δέν είναι πάντοτε σύμφωνα μέ τά δικά τους και ή όποια φέρει βαρεία ευθύνη για τήν παρακμή των έθνικών στόλων. Οι Κυβερνήσεις πολλών χωρών, ιδίως της Ν. Ευρώπης, άρχισαν νά συνειδητοποιούν αυτή τήν κατάσταση και όρισμένες έξ αυτών δημιούργησαν «ένδιάμεσες σημαίες» πού επιτρέπουν μεγαλύτερη έλευθερία δράσεως. Πρόκειται για μιά σταθερή κίνηση πού πολύ σύντομα θά οδηγήσει τό μεγαλύτερο τμήμα του παγκόσμιου έφοπλισμού υπό σημαία έλευθερίας, γεγονός προς τό όποιο θά έπρεπε νά προσαρμοσθούν όλοι οι ναυτιλιακοί παράγοντες του κόσμου.

‘Η ναυπηγοβιομηχανία

Τά κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγικής βιομηχανίας του 1986 υπήρξαν άφενός μέν ή εξασθένιση του δολλαρίου, ιδίως ως προς τό γιέν και τό μάρκο, και άφετέρου ή σοβαρή πτώση της τιμής του πετρελαίου.

Λόγω της ίσοτιμίας του γιέν, για πρώτη φορά στην Ιστορία τους, τά ‘Ιαπωνικά ναυπηγεία δέν μπόρεσαν νά άντιμετωπίσουν τό συναγωνισμό των Κορεατών αλλά άκόμα και των Γιουγκοσλάβων πού άπεφάσισαν νά γεμίσουν τά ναυπηγικά τους καρνέ για τρία χρόνια. ‘Η πτώση της τιμής του πετρελαίου έπέφερε αύξηση της μεταφορικής ζητήσε-

ως και κατά συνέπεια ή τιμή των ύφισταμένων δεξαμενοπλοίων διπλασιάστηκε μεταξύ Μαΐου και Αυγούστου και παραγγέλθηκαν περί τά 70 καινούργια. ‘Η σημασία του επανεξοπλισμού δέν έπέτρεψε νά κρατηθούν οι τιμές, πράγμα πού σε συνδυασμό μέ τις δυσκολίες χρηματοδοτήσεως, δημιούργησε προβλήματα στην περίπτωση δεκαπέντε και πλέον παραγγελιών. ‘Ωστόσο οι τιμές των νέων πλοίων κατά μέσο όρο αύξήθηκαν κατά 20%. Πάντως ό αριθμός των παραγγελιών δέν μπόρεσε νά συμψηφίσει τόν αριθμό των παραδόσεων, έτσι ώστε τό παγκόσμιο καρνέ παραγγελιών νά πέσει στά 33 έκατομ. τον. d.w.

Τά ‘Ιαπωνικά ναυπηγεία μή μπόρώντας νά διατηρήσουν τόν ανταγωνισμό τους στις εξαγωγές — άργότερα και στις έθνικές παραγγελίες — υποχρεώθηκαν νά άχρηστεύσουν όρισμένες ναυπηγικές εγκαταστάσεις και νά περιορίσουν τό προσωπικό τους. Μέ καρνέ παραγγελιών μειωμένο κατά 40% μπήκαν σε μιά περίοδο άνασυγκροτήσεως και άναπροσαρμογής. Μπροστά στην κάμψη αυτή, τά Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία κατάφεραν νά πάρουν τή μερίδα του λέοντος στις παραγγελίες πετρελαιοφόρων. ‘Ενισχύθηκαν σ’ αυτό από τή μείωση του έπιτοκίου της Κορεατικής τράπεζας (Exim Bank) και από τό έθνικό ναυπηγικό πρόγραμμα. ‘Η συμμετοχή τους στό παγκόσμιο καρνέ έφθασε τό 20%.

Τά Κινεζικά ναυπηγεία προσανατόλησαν τή δράση τους γύρω από δύο άξονες: Τήν αγορά σκαφών πού είχαν ναυπηγηθεί για λογαριασμό έφοπλιστών πού βρέθηκαν σε αδυναμία νά τά παράλβουν και τις παραγγελίες πού έπέτρεπαν τή βελτίωση του τεχνολογικού έπιπέδου. Τά Σκανδιναβικά ναυπηγεία γνώρισαν διάφορες τύχες: Στη Σουηδία δέν υπάρχει ναυπηγείο άξιο του ονόματός του, στη Νορβηγία ό Moss Rosenberg άποσύρθηκε από τις ναυτικές κατασκευές και στη Δανία τά ναυπηγεία μόλις διασώθηκαν από τήν παραγεία του Μόλλερ και μιά άλλη νορβηγική πα-

ραγγελία. Στη Δ. Γερμανία οι ύψηλές έπιχορηγήσεις τούς έπέτρεψαν νά κερδίσουν τήν παραγεία των πέντε κοντεϊνερπλοίων της άμερικανικής President Lines. Στη Γαλλία μετά τήν άπόφαση κλεισίματος των τριών εγκαταστάσεων της NORMED δέν απομένει ως μεγάλος κατασκευαστής παρά μόνο τά ναυπηγεία του ‘Ατλαντικού, τά όποια και πήραν τήν παραγεία του υπερωκεανίου της Sitmar. ‘Εξαίρεση στην ευρωπαϊκή αγορά αποτέλεσαν τά Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία μέ καρνέ 2 έκατομ. τον. d.w. χάρη στις προσφερθείσες χαμηλές τιμές, πού για τά τάνκερς και τά μικτά ήταν κατώτερες των Κορεατικών. Τό μέλλον θά δείξει άν ή πώληση της παραγωγής τριών έτών σε τιμές μόλις άνωτερες του κόστους αποτέλεσε ή όχι μιά φρόνιμη πράξη.

‘Αν τό 1986 ήταν έτος μειώσεως της παραγωγής, τό 1987 θά μπορούσε νά είναι τό έτος της άνασυγκροτήσεως. Αυτό θά αποτελέσει άληθινή πρόκληση για τήν ‘Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία. Γιατί ως τώρα ό μόνος λόγος πού οι ‘Ιάπωνες έφοπλιστές έκαναν τις παραγγελίες τους στα έθνικά ναυπηγεία ήταν γιατί δέν μπορούσαν νά πετύχουν άλλο καλύτερους όρους. Τώρα όμως μέ τό ισχυρό νόμισμά τους μπορούν νά βρουν φθηνότερες τιμές στο έξωτερικό, σήμερα στην Κορέα, αύριο στην Κίνα. ‘Ετσι οι ‘Ιάπωνες κατασκευαστές θά είναι ανάγκη νά μάθουν άν θά διατηρήσουν τήν κυριαρχία τους στην έσωτερική έθνική αγορά. ‘Εξάλλου ή αναλαμπή των παραγγελιών του δευτέρου έξαμήνου του 1986 έπέτρεψε στους Κορεάτες νά ύψώσουν τις τιμές τους κατά 20%. Προσπάθησαν μάλιστα νά φέρουν τις τιμές τους — ιδίως μετά τήν εξαφάνιση του Γιουγκοσλαβικού ανταγωνισμού, ό όποιος συμπλήρωσε τά καρνέ του — στα ‘Ιαπωνικά έπίπεδα, πράγμα πού δέν τό πέτυχαν τελικά λόγω της άναστροφής της πετρελαϊκής αγοράς. ‘Εκείνο πάντως πού έχει βασική σημασία είναι άν στο μέλλον θά υπάρξει ίκανοποιητική ζήτηση ώστε τά ‘Ιαπωνικά

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

ναυπηγεία να ξαναγίνουν ανταγωνιστικά. Από την απάντηση στο έρωτημα αυτό εξαρτάται το μέλλον της Ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας, της οποίας ένδεχόμενη καθίζηση θα δημιουργήσει χαοτική κατάσταση στη ναυτιλιακή αγορά για πολλά χρόνια.

ΟΙ Άλλες αγορές

Στά πλοία ευκαιρίας το 1986 ήταν ένα μεταβατικό έτος. Γενικά πάντως υπήρξε μία γενική ανάκαμψη σε όλους τους τομείς από τις άρχες του δεύτερου εξαμήνου με χαρακτηριστικό τις καλύτερες τιμές για την καλύτερη ποιότητα.

Η βιομηχανία των κρουαζιερών, νέα και δυναμική, εξακολουθεί να γνωρίζει μία ταχύτατη ανάπτυξη, η οποία πάντως δεν παύει να ανησυχεί τους άπαισίδους. Πολλά νέα πλοία προστίθενται χωρίς να απομακρύνονται τα παλιά. Η αγορά των κρουαζιερών προσανατολίζεται προς τρεις διαφορετικές κατευθύνσεις: γιγαντισμός, υπερπολυτέλεια, περιπέτεια (ιστιοφόρα, εξερευνητικές κ.λ.π.).

Η αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου ήταν μάλλον απογοητευτική για τον έφοπλισμό. Η βραχυχρόνια αύξηση του Αύγουστου υποχώρησε τελικά δίνοντας τη θέση της σε τιμές ίσως με το Ιανουαρίου 1985. Οι πωλήσεις για διάλυση και τα μέτρα ορθολογικής οργάνωσης ίσως επιτρέψουν μία κάποια προοπτική εξισορρόπησης για το 1988.

Η αύξηση του στόλου των πλοίων

κοντύνει ήταν ταχύτερη από την αντίστοιχη ζήτηση. Σημειώθηκαν έντυπια περιπτώσεις πτωχεύσεων και πολύ περισσότερες μεγάλων οικονομικών δυσκολιών. Χωρίς να γνωρίζουν σημαντικές διακυμάνσεις οι ναύλοι παρουσίασαν ελαφρά μείωση.

Μία άνευ προηγουμένου έλλειψη δράσεως εμφανίστηκε στον τομέα των όχηματοφόρων πλοίων ρό-ρό, των οποίων η κατηγορία υποφέρει όλο και περισσότερο από το συναγωνισμό των κοντύνεινερς. Οι μεταφορές οχημάτων επωφεληθήκαν μέχρι τώρα από τις ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς αυτής. Τα νέα όμως πλοία που θα αντικαταστήσουν τα παλιά θα αντιμετωπίσουν μεγαλύτερο κίνδυνο άργιας λόγω των συμφωνιών που κάνουν οι Ιάπωνες με τους κατασκευαστές των χωρών προς τις οποίες εξάγονται.

Ο στόλος των πλοίων ψυγείων αυξήθηκε ελαφρά το 1986. Η αύξηση όμως δεν κάλυψε την αύξηση της ζήτησης που παρουσιάστηκε το δεύτερο εξάμηνο του έτους με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι ναύλοι.

Στην κατηγορία των πετρελαιοφόρων, το συνολικό τους τονάζ τείνει να σταθεροποιηθεί. Παρά την υπερπροσφορά χωρητικότητας η απότομη αύξηση της ζήτησης δημιούργησε βραχυχρόνιες ανυψώσεις των ναύλων που έσβυσαν όμως με την επαναφορά στην ενέργεια των παροπλισμένων VLCC. Μόνο η διάλυση θα επιτρέψει την επανα-

φορά σε κάποια εξισορρόπηση.

Στον τομέα της μεταφοράς χημικών προϊόντων, το 1986 σημειώθηκε μία στροφή. Οι ναύλοι βελτιώθηκαν σημαντικά και παρουσιάστηκε αύξηση τόσο στη ζήτηση όσο και στις αποστάσεις. Στην αγορά των υγραεριοφόρων το 1986 υπήρξε έτος περισυλλογής και συνασπισμών. Ένας μικρός αριθμός εφοπλιστών κατέχει το μεγαλύτερο μέρος του στόλου. Στην ουσία δεν υπήρξε καμμία νέα παραγγελία GPL, ενώ ο τομέας των GNL καλύφθηκε από την παραγγελία πέντε σκαφών για τις μεταφορές αυστραλιανού αερίου. Η αγορά των GPL εξελίχθηκε ανάλογα με το μέγεθός τους: υψηλές αυξήσεις για το πολύ μεγάλα και σταθερές για τα μεσαία και τα μικρά. Οι εφοπλιστές πριν προβούν σε νέες παραγγελίες περιμένουν μία διαρκέστερη ανάκαμψη. Για τα GNL η βελτίωση αναμένεται από τις διαλύσεις, την επαναφορά στην ενέργεια ολιγάριθμων σκαφών και την ανανέωση των ναυλοσυμφωνιών, ενώ η δημιουργία νέας γραμμής προς την Ιαπωνία επέτρεψε μερικές νέες παραγγελίες στη χώρα αυτή.

Τέλος στην «παραπετρελαϊκή» δραστηριότητα σημειώθηκε σοβαρά ύφεση, λόγω της πτώσεως της τιμής του πετρελαίου. Τα έσοδα μισθώσεως των πλωτών εξεδρών είναι χαμηλότερα των εξόδων εκμεταλλεύσεώς τους. Η κατάσταση αυτή προβλέπεται να συνεχισθεί, με μόνη ελπίδα τη διάλυση των παλαιότερων εγκαταστάσεων.



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

Phones: { 541361 268532 } Telex: { 270046 (MANAGEMENT) 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

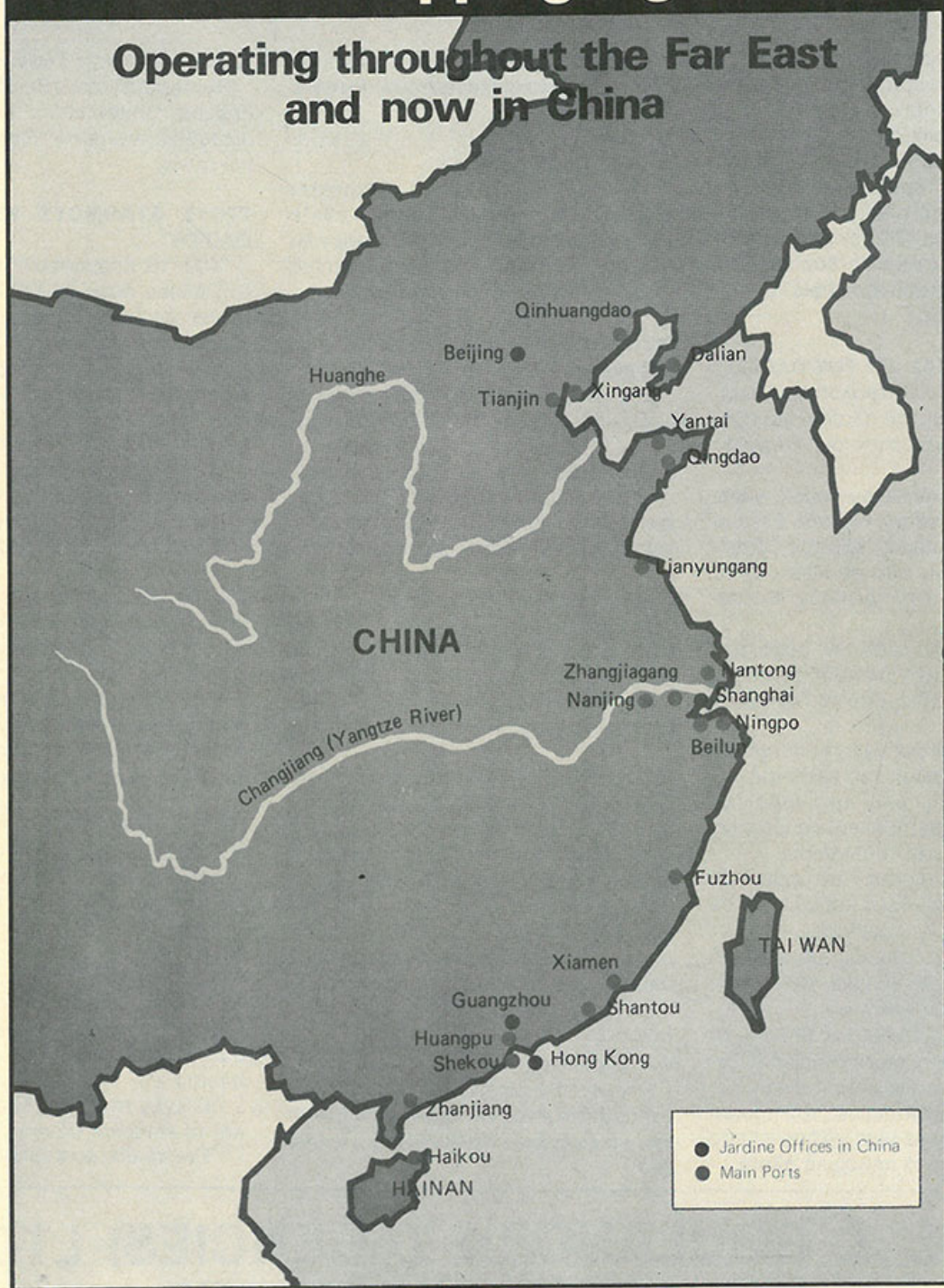
CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460

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



Jardine Shipping Agencies

Operating throughout the Far East
and now in China



Jardine Shipping Agencies (Hong Kong) Ltd., the only registered foreign shipping company in China, with resident staff at offices in Beijing, Shanghai and Guangzhou linked by a leased line telex system, is able to provide an efficient supervisory services on behalf of shipowners, and operators at all main China ports.

For detailed information please contact:
JARDINE SHIPPING AGENCIES (HONG KONG) Ltd.
38/F., Connaught Centre,
G.P.O. Box 70, Hong Kong
Tel: 5-8439256
Telex: 63652/74145 JMSHA HX
Contact: Mr. Patrick Ng

or our Representative office in Greece
P. WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO., Ltd.
67, Akti Miaouli,
PIRAEUS 10, Greece
Tel: 4523601
Telex: 21257 PWR GR
Contact: Mr. T. Giavridis

Η ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ

Του Πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ Β'

Τά παρακάτω προτεινόμενα έκτακτα μέτρα ασφαλείας για πλοίες στην περιοχή του Περσο-Αραβικού Κόλπου, συμπληρώνουν πρόσφατο σχετικό δημοσίευμα εις τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Ἰουλίου, καὶ ἐπιβάλλεται νὰ λαμβάνονται σὲ ὅλα τὰ πλοῖα, ἰδιαίτερα ἐν ὧσιν τῆς νέας περιόδου ἐντάσεως τῶν ἐχθροπραξιῶν καὶ ἀπὸ τῆς δύο ἐμπόλεμης χώρες πού παρατηρήθηκε τῆς τελευταίας ἐβδομάδας.

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:

Συρμάτινα δίκτυα ασφαλείας νὰ περιβάλλουν τὴ πρύμνη τοῦ πλοίου, γιὰ προστασία τοῦ Μηχανοστασίου. (Torpedo Nets).

Προστασία θαλασσινοῦ νεροῦ, γύρω ἀπὸ τὸ Μηχανοστάσιο, δηλαδὴ ὅλες οἱ δεξαμενές, καυσίμων, ὕδατος, ζυγοσταθμίσεως, κ.λ.π. πού περιβάλλουν τὸ μηχανοστάσιο, νὰ πληρωθοῦν, θαλασσίου ὕδατος.

Προστασία τῶν λεβήτων μέσα στὸ μηχανοστάσιο, κατὰ ὁποιοδήποτε τρόπο ἤθελε ὑποδειχθεῖ, ἀπὸ τὴ Πλοιοκτήτρια ἑταιρία.

Συστήματα Decoys νὰ τοποθετηθοῦν στὴ πλώρη καὶ πρύμνη τοῦ πλοίου.

Ἀπορροφητικὴ ὕλη ἀκτινοβολίας ραντάρ, νὰ τοποθετηθεῖ καὶ νὰ καλύπτει τῆς ὑπερκατασκευῆς τοῦ πλοίου.

Ὅλα τὰ συστήματα κατασβέσεως πυρκαϊᾶς, νὰ ἐλεγχθοῦν καὶ νὰ εἶναι σὲ καλὴ κατάσταση λειτουργίας.

Τὸ σύστημα Ἀδρανούς ἀερίου τοῦ πλοίου νὰ εἶναι σὲ ἀρίστη κατάσταση λειτουργίας (κάτω τοῦ 5%).

Ἡ πίσίνα κολύμβησης τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι πάντα γεμάτη, σάν ἐφεδρική δεξαμενὴ ὕδατος κατασβέσεως πυρκαϊᾶς.

Ὅλες οἱ ὑπερκατασκευές τοῦ πλοίου νὰ χρωματισθοῦν μὲ γκρί χρώμα (τύπος storm gray) ὅπως τὰ πολεμικά πλοῖα.

Ὅλα τὰ σωστικά μέσα τοῦ πλοίου νὰ εἶναι σὲ ἀρίστη κατάσταση λειτουργίας.

ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Γυμνάσια Πυρκαϊᾶς καὶ Ἐγκαταλείψεως πλοίου, νὰ ἐκτελοῦνται κάθε ἐβδομάδα γιὰ τὴν ἐκπαίδευση τοῦ πληρώματος καὶ τῆς ψυχολογικῆς προετοιμασίας τους κατὰ κινδύνων πολέμου.

Στοὺς Σταθμούς Κινδύνου καὶ ἀνάγκης Προσωπικοῦ Μηχανοστασίου:

Συγκεντρωμένοι νὰ φοροῦν κράνος ασφαλείας καὶ σωσίβιο νὰ εἶναι ντυμένοι μὲ μακρὰ παντελόνια καὶ νὰ φοροῦν ποικίλα μὲ μακρὰ μανίκια.

Ἡ ἐνδυμασία νὰ μὴ εἶναι ἀπὸ συνθετικές ὕλες. Τόπος συγκεντρώσεως ὅπως ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

Προσωπικὸ Καταστρώματος:

Συγκεντρωμένοι νὰ φοροῦν κράνος ασφαλείας, Σωσίβιο καὶ ντυμένοι, ὅπως ἀναφέρεται πῶς πάνω. Τόπος συγκεντρώσεως ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου, τὸ πῶς ἀσφαλές σημεῖο τοῦ πλοίου.

Προσωπικὸ Γενικῶν ὑπηρεσιῶν:

Συγκεντρωμένοι νὰ φοροῦν κράνος, σωσίβιο καὶ νὰ εἶναι ντυμένοι ὅπως ἀναφέρεται πῶς πάνω. Τόπος συγκεντρώσεως τὸ πῶς ἀσφαλές σημεῖο τοῦ πλοίου, ὅπως ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου. Συνήθως αὐτὸ τὸ σημεῖο εἶναι, ἔξω ἀπὸ τὴ κουζίνα ἢ μέσα στὸ γραφεῖο πλοίου, ἢ κάπου στὸ ὕψος καταστρώματος λέμβων, αὐτὰ γιὰ τὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα.

Ἀσυρματιστής:

Ντυμένος ὅπως ἀναφέρεται πῶς πάνω καὶ ἀρματωμένος μὲ κράνος καὶ σωσίβιο, νὰ ἀναμένει διαταγὰς τοῦ Πλοιάρχου.

Ἄνδρες φυλακῆς Γεφύρας:

Νὰ παραμένουν στὶς θέσεις τους στὴ Γεφύρα, ἀρματωμένοι μὲ κράνος καὶ σωσίβιο, ντυμένοι ὅπως ἀναφέραμε πῶς πάνω.

ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΙΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ὅλο τὸ προσωπικὸ συγκεντρωμένο στὴ πλέον ἀσφαλὴ λέμβο, βεβαίως ὕστερα ἀπὸ βομβαρδισμό τοῦ πλοίου, κατὰ ἀπό τὴ διοίκηση τοῦ Πλοιάρχου.

Ὁ Ἀσυρματιστὴς νὰ φέρει τὸ φορητὸ σταθμὸ ἀσυρμάτου.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

Νὰ εἰδοποιηθεῖ ἀμέσως ἡ γέφυρα, ἀναφέροντας τὴ θέση φωτιάς.

Πολέμησε τὴν ἐστία πυρκαϊᾶς, μέχρι νὰ ἔλθει τὸ ἀγῆμα πυρκαϊᾶς.

Ἐάν λόγω τῆς φωτιάς, συμβεῖ συσκότησις, (black out) τότε θέσε σὲ λειτουργία, τὴν ἐφεδρική ντῆζελ γεννήτρια καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν ἐφεδρική ἀντλία πυρκαϊᾶς.

Ἐάν ἡ πυρκαϊὰ εἶναι μέσα στὰ διαμερίσματα πληρώματος, ἀμέσως σταμάτησε τὸ σύστημα κλιματισμοῦ καὶ ὅλους τοὺς ἀνεμιστήρες παροχῆς ἀέρος.

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΡΙΝ ΕΙΣΕΛΘΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΖΩΝΗ

Τοποθέτησε τὰ δίκτυα ασφαλείας.

Κατέβασε τὴ σωσίβιο λέμβο (ἀπὸ τὴν ἀσφαλὴ πλευρά), μέχρι τὸ ὕψος καταστρώματος.

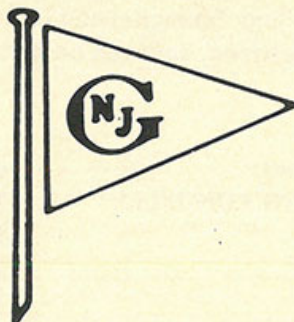
Ἀπὸ τὴν ἀπειλούμενη πλευρά, ρύθμιζε τὸ ὕψος τῶν δικτύων ασφαλείας.

Βάλε στὸ νερὸ τὴ βάρκα - δέλεαρ (decoy) καὶ δέσε τὴν ἀπὸ τὴ πρύμνη τοῦ πλοίου.

Ἐλεγε τὴ πίεση Ἀδρανούς Ἀερίου καὶ τὸ ἐπίπεδο Ὁξυγόνου.

Ἐχε τὸ δίκτυο πυρκαϊᾶς ὑπὸ πίεση.

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

Κατά τή νύχτα, πλήρης συσκότσης του πλοίου, ακόμη και τὰ φῶτα ναυσιπλοΐας σβηστά.

Ἐλεγε ὅλους τούς σταθμούς ἀνάγκης, πυρκαϊᾶς καί Ἐγκατάλειψις πλοίου.

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΖΩΝΗ

Προσωπικό Μηχανοστασίου

Τό ἐλάχιστο Προσωπικό πάντοτε.

Οἱ Ἄνδρες φυλακῆς ἐπάνω, στό χῶρο ἀναμονῆς καί ἐτοιμότητος (stand by), πού κρίνεται πλέον ἀσφαλές.

Τό Ἀσανσέρ νά τεθεῖ ἐκτός λειτουργίας.

Ὅλες οἱ Πόρτες νά διατηροῦνται κλειστές.

Προσωπικό Καταστροφῆς:

Κανείς ἐπάνω στό κατάστρωμα ἢ ἐν ἀνάγκη τό ἐλάχιστο τῶν ἀνδρῶν.

Ὅλοι συγκεντρωμένοι στό καπνιστήριο πληρώματος νά ἀναμένουν διαταγές.

Ὅλες οἱ πόρτες, φινιστρίνια, ἀναφωτίδες, παραφωτίδες, διαμερισμάτων πληρώματος, κλειστές.

Ὅλες οἱ μάνικες πυρκαϊᾶς καί τὰ κανόνια νεροῦ, νά εἶναι γυρισμένα καί τοποθετημένα πρὸς τήν ἀπειλούμενη πλευρά.

Τὰ σπιράγια μηχανοστασίου ἀνοικτά γιά τήν ἐκτόνωση τῶν ἀερίων ἐκκρήξεως τοῦ πυραύλου.

Ὅταν τὰ κουδούνια συναγερμοῦ χτυπήσουν, ὅλο τό πλήρωμα καταστρώματος νά συγκεντρωθεῖ στό σημεῖο συναντήσεως, φορώντας κράνος, σωσίβιο καί νά εἶναι ντυμένοι ὅπως ἀναφέραμε πιὸ πάνω.

Ὁ ὑποπλοίαρχος νά ἀναφέρει ἐάν ὅλοι εἶναι παρόντες. Ἐάν κάποιος εἶναι ἀπών, νά ἀναφερθεῖ πότε κάποιος τόν εἶδε τῇ τελευταίᾳ φορᾷ.

Τό πλήρωμα καταστρώματος, νά εἶναι σέ θέση μάχης, γιά τή καταπολέμηση τῆς πυρκαϊᾶς, ὅπως διαταχθεῖ ὑπὸ τοῦ Πλοίαρχου.

Ὅλοι νά φοροῦν μακρυὰ παντελόνια, καί μακριὰ μανίκια στά πουκάμισα, ὅλος ὁ ρουχισμός νά εἶναι κατασκευασμένος ἀπὸ βαμβάκι, γιά τή προστασία τοῦ δέρματος ἀπὸ τή φωτιά. Οἱ συνθετικές ὕλες ἀπαγορεύεται διότι εἶναι εὐφλεκτές.

Ὅλοι νά φοροῦν παπούτσια ἀσφαλούς.

Ὅλοι νά ἔχουν πάντοτε δίπλα τους, κράνος, σωσίβιο καί ἓνα φακό.

Ὅλο τό πλήρωμα νά ἔχουν ἐπάνω τους, τὰ προσωπικά τους ἔγγραφα δηλαδή: Διαβατήριο, Ναυτικό φυλλάδιο,

χρήματα, κ.λ.π. φυλαγμένα μέσα σέ ὑδατοστεγές πορτοφόλι.

ΤΡΟΠΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ — ΖΩΝΗ

Σιγή Ἀσυνμάτου. Νά γίνεται μόνο ἀκρόασης.

Ἐλαχίστη χρήση τοῦ Ραντάρ.

Συσκότηση, ακόμη καί τὰ φῶτα ναυσιπλοΐας σβηστά.

Ναυσιπλοΐα, ὅσο τό δυνατόν ἐγγύτατα τῶν ἀκτῶν.

Κατά τόν ἀπόπλου ἀπὸ νησί Κάργκ μέχρι τό φαρόπλοιο Ras Al Mutaf, ἀνάπτυξη ταχύτητας πάση δυνάμει, τό ἴδιο καί ἀπὸ φαρόπλοιο Al Mutaf μέχρι τό Κάργκ Ἀϊλαντ.

Ναυσιπλοΐα μόνο τῇ νύχτα ὅσο αὐτό εἶναι δυνατόν.

Χειρισμοί ὥστε νά παρουσιάζουμε στό ραντάρ τοῦ ἐχθροῦ τό μικρότερο δυνατό στόχο. Οἱ χειρισμοί ἀναφέρονται στό δημοσίευμα τῆς 15ης Ἰουλίου 1987.

Ἐφαρμόζοντας ὅλα τὰ παραπάνω ἀναφερόμενα μέτρα ἀσφαλείας, ἐλαχιστοποιοῦμε τὰ δυσμενῆ ἀποτελέσματα γιά τό πλοῖο καί τούς ἐπιβαίνοντας ἀπὸ μιά πιθανή ἐπίθεση τοῦ ἐχθροῦ.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΡΥΠΑΙΟΣ

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

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ O.E.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σῆς πού ὁ νόμος παρέχει τό δικαίωμα εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ἢ ἀδασμολόγητο διαθέτουμε ὅλους τούς τύπους τῶν αὐτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322

ΧΙΟΣ: Προκυραία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276



★ 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
6518

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2262920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

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

Α.Δ.Μ.Ε.ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΜΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

ΜΕ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ: ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ — ΚΑΝΑΔΑ

Υπευθυμίζουμε:

- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΤΑΧΥΤΑΤΗ — ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΣ
- ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ — ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ
- ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ — ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ
- COMPUTERIZED STORAGE MANAGEMENT SYSTEM

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. LECHOLON

- 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

F. VRETTOS

PRIVATE

HOLLAD — HELLAS

010-471.38.54 — 01-45.10.548

ΕΚΑΣΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΣΑΣ ΚΑΘΙΣΤΑ ΑΝΕΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

Sing. F. VRETTOS - LECHOLON

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Οί θαλάσσιοι κίνδυνοι κατά την 'Αρχαιότητα

Του κ. ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑ

«Έκανα δύο λάθη στη ζωή μου. Είπα ένα μυστικό στην γυναίκα μου και ταξίδεψα στην θάλασσα ενώ μπορούσα να πάω από την ξηρά»

ΚΑΤΩΝ

Είναι βέβαιο πώς ο άνθρωπος, από τότε που γνώρισε την θάλασσα, αισθάνθηκε δέος γιατί βρισκόταν σε ξένο στοιχείο από την φύση του. Όμως περίεργος και ανήσυχος ο πρόγονός μας, που γοητεύθηκε από την απεραντοσύνη της, είχε τό θάρρος να δοκιμάσει, μιά μέρα γαλήνης, να πλεύσει στο ύγρο στοιχείο κοντά στην ξηρά. Τέτοιος στάθηκε ο πρώτος ναυτικός στην αρμύρα..

Έτσι οι Προέλληνες, για να ταξιδέψουν στην γαλάζια θάλασσα, έπλεαν επί αιώνες κοντά στις παραλίες, με σχεδίες από καλάμια πρώτα, ύστερα με δειμένα ξύλα — σχεδίες και πολύ μετά με πλοίαρια. Πρώτοι οι Έρμιονίτες τολμούν, με τέτοια σκαφάκια να πελαγοδρομήσουν κάνοντας τό ταξίδι Έρμιονίδα - Μήλος.

Χιλιάδες χρόνια μετά οι άλλοι Προέλληνες και ιδίως οι Κυκλαδίτες και οι Κρήτες του Μίνωα, ναυπηγούν πιά θαλασσινά σκαριά με τα όποια ανοίγουν καινούργιους θαλασσινούς δρόμους. Ήταν η εποχή που οι πρόγονοί μας ανοίχθηκαν με θάρρος στις απέραντες θάλασσες όποτε άρχισε η μεγάλη περιπέτεια ή κατάκτηση του τότε γνωστού κόσμου και η οικονομική επανάσταση που έφερε τό ξεκίνημα της ναυσιπλοΐας.

Ήταν άφύσικος ο τραγικός ήρωϊσμός που έσπρωξε τούς προγόνους μας στην περιπέτεια αυτή που πλήρωσαν με πολλούς χαμούς, τότε που τά σκάφη τους ήταν πιά άβέβαια και από την τύχη. Όμως συνέχιζαν την πάλη τους με τά κύματα γιατί οι κίνδυνοι για άνακάλυψη νέων τόπων τούς τραβούσαν σάν μαγνήτες. Οι περιπέτειες και ή αλλαγή ήταν γι' αυτούς «τό άλάτι της ζωής».

Έτσι οι Προέλληνες ξεκίνησαν στόν θαλάσσιο χώρο τους, στην πολυνησία του Αιγαίου, πρώτα και ύστερα ανοίχθηκαν στην Μεσόγειο για να κατακτήσουν τόν τότε γνωστό κόσμο. «Μιά χώρα της Μεσογείου, μιά χούφτα χώμα μέ-

σα στην απεραντοσύνη του κόσμου, ή Έλλάδος, έμελλε να δημιουργήσει την πιά μεγάλη ναυτική παράδοση, που κράτησε χιλιάδες χρόνια, καθώς κι' ένα άνεπανάληπτο πολιτισμό».

Και ήταν πολύ δύσκολα τά χρόνια εκείνα για τούς ναυτικούς, που έκαναν στην αρχή ταξίδια με τά κουπιά κυρίως και άργότερα με ένα τετράγωνο μικρό πανί που στήριζαν σ' ένα χαμηλό κατάρτι, Σπάνια σήκωναν τό πανάκι αυτό — μονάχα όταν οι άνεμοι δέν είχαν μεγάλη ένταση και ήταν ούριοι. Αντιθέτως τά πολύκωπα σκάφη στηριζόντουσαν, για τά ταξίδια τους, στην δύναμη κυρίως τών έρετών τους που στίς τριήρεις έφθαναν τούς 170.

Τά κοντά και φαρδιά φορτηγά με τό λίγο πλήρωμα, που σπάνια υπερέβαινε τούς 5-6 άνδρες, ταξίδευαν κυρίως μέτό πανί τους έχοντας σταθερό άλμπουρο. Όμως τά δυσκίνητα αυτά φορτηγά πλοία είχαν και λίγα κουπιά που χρησιμοποιούσαν μονάχα στίς άπνοιες καθώς και στίς μανούβρες τών λιμανιών.

Με αυτά τά σκάφη οι προέλληνες ταξίδευαν στόν χώρο της Μεσογείου, που είναι δύσκολη και επικίνδυνη θάλασσα, που φαντάζει σάν γυναίκα πλανεύτρα, όλη γαλήνη και όρμους, που λάμπουν σάν σμαράγδι, αλλά γεμάτη ξαφνικούς θυμούς, κάθε που θα ξεσπάσει επάνω της τρικυμία από την σύγκρουση κρούου μαΐστρου στόν Βορρά με τόν καυτό άέρα της Άφρικής, όποτε αλλάζουν άναπάντεχα και δύναμη και διεύθυνση οι άνεμοι και τά κύματα.

Μέσα στίς φουρτούνες οι πρόγονοί μας έβλεπαν τούς δαίμονες και τά τέρατα της θάλασσας, καθώς και τούς θυμούς τών θεών και ιδίως του Αϊόλου και του Ποσειδών, που διαφέντευαν τούς άνέμους και τά κύματα. Γι' αυτό, γυρίζοντας στούς τόπους τους, έλεγαν πώς ό,τι συνάντησαν στά μακρινά ταξίδια τους ήταν άφύσικο. Έτσι έκαναν όλους να πιστέψουν πώς ή θάλασσα είναι γε-

μάτη θεριά, μάγισσες, άνθρωποφάγους και παράξενα φρούτα που, όταν τά φάς, ξεχνάς τούς δικούς σου. Απόδειξη ή «Όδύσσεια» με τούς Κύκλωπες, τη Κίρκη, τίς Σειρήνες, την χώρα τών Λοτοφάγων και τίς δίνες στό στενό της Μεσσηνίας, που ήταν ή Σκύλα και ή Χάρυβδις.

Και άς μή μάς κάνουν έντύπωση όλα αυτά γιατί ψέματα μεταχειρίστηκαν 2.500 χρόνια μετά και οι μεγάλοι θαλασσοπόροι, που ανοίχθηκαν στούς ώκεανούς και χάρη σ' αυτούς γνωρίσαμε την μορφή του κόσμου, αυτοί που έλεγαν τί τέρατα είδαν στίς μεγάλες θάλασσες που ταξίδεψαν. Ό γραμματέας του Μαγγελάνου, Πιγκαφέττα, που άπεδείχθη πολύτιμο μέλος του πληρώματος του ΒΙΚΤΩΡΙΑ, του ισπανικού πλοίου πουκανε πρώτο τόν γύρο του κόσμου, γράφει στό ήμερολόγιό του πώς είδε στην Νότιο Άμερική, στην σημερινή Άργεντινή, άνθρωποφάγους Κύκλωπες και πανέμορφες Σειρήνες, που ξεέλεγαν τούς ναυτικούς με την γοητεία τους, τούς έφερναν κοντά τους και τούς έπνιγαν.

Περιγράφει ακόμη ο εύφάνταστος Πιγκαφέττα πώς «υπήρχαν τέρατα που ξερνούσαν δηλητήριο, είχαν αυτιά μακρόσυρτα, ως την γη και πρίν κοιμηθούν έβαζαν τό ένα αυτί τους για μαξιλάρι και τό άλλο για κουβέρτα»!!

Άλλά τότε, όπως ακριβώς και κατά την αρχαιότητα, την πανουργία καθώς και τό ψέμα τά θεωρούσαν ως προτερήματα και ικανότητες για να πετυχαίνουν τούς σκοπούς τους. Όμως ίσως υπήρχε και κάποια πρόθεση να τρομάξουν δηλαδή κάθε άλλον που θ' ακολουθούσε τούς δρόμους τους, ώστε μόνοι αυτοί να νέμονται τούς θησαυρούς της θάλασσας. Αυτό περισσότερο τό έκαναν οι Φοίνικες, μετά τό 1200 π.Χ. που αν παρακολουθούσε πλοίο την ρότα του καραβιού τους, προτιμούσαν να πέσουν στά βράχια παρά να μαρτυρήσουν τούς θαλασσινούς δρόμους που όδηγούσαν



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

έξω κυρίως από τό Γιβραλτάρ, στις Κασσιτερίδες νήσους, στην Άγγλία, τότε πού είχαν τό αποκλειστικό έμπόριο του κασιτέρου καί θησαύριζαν.

“Ο,τι διέδιδαν γιά τά τέρατα τών θαλασσών, πού καταβροχθίζουν καράβια καί καταπίνουν τά πληρώματά τους, δέν ήταν κοινό ψέμα αλλά μεταφορικές έννοιες από τούς ατέλειωτους φόβους της θάλασσας, τότε πού χρειαζόταν ήρωϊσμός γιά νά ταξιδέψει κανείς μέ τά σκάφη της εποχής εκείνης, άφου τά ταξίδια ήταν γεμάτα περιπέτειες καί τρομερούς κινδύνους.

Καί ήταν δικαιολογημένες οί σκέψεις αυτές γιατί, κατά την αρχαιότητα, οί θαλασσινοί ταξίδευαν δίχως ναυτικούς χάρτες καί πυξίδα καί ήταν φυσικό δύσκολα νά προσανατολίζονται ιδίως όταν οί νύχτες ήταν συννεφιασμένες. Γι’ αυτό καί προσπαθούσαν, όσο τούς ήταν δυνατόν, ν’ άκτοπλοούν. Μέ κανένα τρόπο δέν ήθελαν ν’ αφήνουν τίς ξηρές από τά μάτια τους. Τίς νύχτες, μέ ξαστεριά, κύριος οδηγός τους ήταν ό τόσο γνωστός μας άστερισμός της Μεγάλης Άρκτου, πού τούς έδειχνε περίπου τόν Βορρά.

Έπειδή τά καράβια τότε ήταν άδύναμα καί κινδύνευαν σέ κάθε αλλαγή του καιρού, ή ζωή τών ναυτικών ήταν συνεχής άγωνία. Μιά γερή σπηλιάδα, τό σκοτεινιάσμα της θάλασσας, τό σώριασμα τών νεφών, τό σπασμένο κατάρτι, τό κουρελιασμένο πανί, τό σπάσιμο τών κουπιών - πηδαλίων καί οί αϊφνίδιες καταιγίδες, ήταν οί εφιάλτες τών ναυτικών κατά την αρχαιότητα.

Άλλά δέν ήταν μονάχα αυτά. Ή όμίχλη, τό σκοτάδι, τά μανιασμένα κύματα καί κάποτε τό χειρότερο, οί ατέλειωτες άπνοιες έκαναν τούς ναυτικούς νά βασανίζονται τραβώντας κουπί, γιά νά κινήσουν τά σκάφη τους, τότε πού έμεναν

στά πέλαγα, περισσότερο από τούς ύπολογισμούς τους καί βασανίζονταν από την άφόρητη δίψα καί την πείνα.

Μά υπήρχαν καί άλλοι θανάσιμοι κίνδυνοι πιά ύπουλοι καί από τίς θύελλες. Ήταν οί άπάνθρωποι πειραταί, οί ξέρες καί οί σκόπελοι, πού βρισκόντουσαν λίγο κάτω από την επιφάνεια του νερού, εκεί πού ξεκοιλιάζόντουσαν τά πλοία καί συνήθως χανόντουσαν τά πληρώματα αϊτανδρα γιατί δέν υπήρχαν ούτε μέσα διασώσεις τών ναυαγών ούτε έλπίδες σωτηρίας.

Μά καί τά τεράστια κήτη, πού υπήρχαν τότε στην Μεσόγειο, κατατρόμαζαν τούς θαλασσίνοους. Ήταν άκόμη ό κίνδυνος από τά άδηφάγα ψάρια, ή έξάντληση, τά ξενύχτια καί ή άπελπισία πού έννοιωθαν οί ναυτικοί όταν ήταν άναγκασμένοι νά περιμένουν, γιά καιρό, νά περιμένουν, σέ σίγουρους όρμους, τό πέραςμα της κακοκαιρίας καί τίς πνοές τών ευνοϊκών άνέμων, γιά νά συνεχίσουν τό ταξίδι τους. Καί ή ατέλειωτη κωπηλασία βασάνιζε τά πληρώματα τόσο ώστε έχαναν τό ήθικό τους από την εξάντληση, τότε πού, ως άναφρεί ό “Ομηρος: “Έσβησε τό σκληρό κουπί τό θάρρος τών ναυτών γιατί δέν έχει άκρη ό πόντος.

Ήταν τόσο δύσκολη καί βασανιστική άκόμη ή ζωή τών ναυτικών κατά την αρχαιότητα ώστε ό Άνάχαρσις έλεγε πώς: “Υπάρχουν τριών ειδών άνθρωποι, οί ζωντανοί, οί πεθαμένοι κι’ εκείνοι πού ταξιδεύουν”.

“Όλοι οί ποιητές καί οί συγγραφείς της αρχαιότητας εκφράζουν μέ τά έργα τους τόν σεβασμό αλλά καί τό φόβο τους γιά την θάλασσα πού, παρά τούς τόσους κινδύνους της καί τούς τόσους χαμούς ναυτικών, οί Έλληνες δέν μπορούν ν’ άποχωρισθούν.

Άπό τόν καιρό πού γνώρισαν οί πρόγονοί μας τό γαλάζιο ύγρο στοιχείο καί άνοιχθηκαν στά πέλαγα δέθηκαν μέ την θάλασσα. Γι’ αυτό, από τούς προϊστορικούς χρόνους, έμειναν κοντά της καί ήταν πιά ένα μέρος από την ζωή τους, είτε τούς γοήτευε μέ την γαλήνη καί την όμορφιά της είτε τούς βασάνιζε μέ τούς θυμούς της.

Λαός πού θαλασσοκράτησε, όπως ό Έλληνικός, είναι άδύνατον νά ξεχάσει την έλξη του πελάγους, καί την γοητεία τών ταξιδιών, όσο επικίνδυνα κι’ άν ήταν αυτά, καθώς καί την εύτυχία πού φέρνει ό πλουτισμός.

Υπάρχουν πολλοί πού άποζητούν την εύκολη ζωή καί τίς άνέσεις. Όμως πολλοί είναι κι’ εκείνοι πού άνήσυχoi θέλουν άνοιχτούς όρίζοντες, περιπέτειες, άγώνες καί ταξίδια πρós τό άγνωστο πού τούς μαγεύουν. Τέτοιος ήταν ό Έλλην ναυτικός, κατά την αρχαιότητα, ένας Όδυσσέας πού πάλεψε μέ τά στοιχεία της φύσεως, τούς θεούς καί τούς δαίμονες, ό ναυτικός αυτός πού χρόνια αγωνιζόταν νά λυτρωθεί από τίς νεράιδες ξένης γής, πού τόν μάγευαν, από τίς Κίρκες καί τίς Σειρήνες πού ήθελαν γιά πάντα νά τόν κρατήσουν κοντά τους, γιατί ή ψυχή του ήταν πλημμυρισμένη από νοσταλγία γιά τόν τόπο του καί όσο γοητευμένος ήταν από την όμορφιά καί τόν πλούτο άλλων χωρών, ό νούς του ήταν πάντα στους δικούς του κι ό καημός ήταν πάντα ένας — όπως εκείνος του Όδυσσέα: “Αχ, νά γυρίσω στην πατρίδα, νά δώ καπνό νά σηκώνεται από την Ίθάκη την αγαπημένη κι’ άς ξεψυχήσω”.

Κι αυτό γιατί κάθε ξενιτεμένος Έλληνας καί σήμερα άκόμη, έχει μία Ίθάκη στην καρδιά του — σάν Όδυσσέας — την πατρίδα...

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 and 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.)

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άρ. 2149/1986

Πρόεδρος: Ι. Λασκαρίδης
Εισηγητής: Δ. Μαυρουδέας
Δικηγόροι: Σ. Δεβεράκης, Π. Παπαθεοφάνους

Πλοία νηολογημένα ως κεφάλαια εξωτερικού — Ναυτικά προνόμια προηγούμενα της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης.

Σε περίπτωση πλειστηριασμού πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου εξωτερικού κατατάσσονται, πριν από την προτιμώμενη ναυτική υποθήκη, τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2 της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών του 1926 προνόμια, τα οποία καλύπτουν και την απαίτηση για την προμήθεια εφοδίων, τροφίμων και υλικών που έγινε μακριά από το λιμάνι νηολογήσεως, για τη συντήρηση του εκπλειστηριασθέντος πλοίου.

Επειδή, κατά το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», όπως η παράγραφος 2 αυτού έρμηνεύθηκε αυθεντικώς με το άρθρο μόνο του ν.δ. 2928/1954, κατά την έννοια των νόμων αυτών λογίζονται κεφάλαια εξωτερικού και τα νηολογούμενα υπό την Έλληνική σημαία πλοία ολικής χωρητικότητας άνωτέρας των 1.500 κόρων, εις την εκδομένη δέ, κατά το άρθρο 3 παρ. 2 του Ν.Δ. 2687/1953 έγκριτική πράξη της νηολόγησης του πλοίου υπό Έλληνική σημαία δύναται ή διοίκηση να περιλαμβάνει οποιοδήποτε όρο κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις αστικού, εμπορικού και δικονομικού δικαίου και αυτών ακόμη των δημοσίας τάξης. Έτσι ή έγκριτική αυτή πράξη δύναται να περιλαμβάνει και όρους αναφερομένους εις τα δικαιώματα ένυποθήκων δανειστών και εις την προνομιακή κατάταξη τους είτε με αναγκαστική διαχείριση του ένυποθήκου πλοίου, είτε με έκποιηση αυτού με ή χωρίς πλειστηριασμό, και γενικά οποιοδήποτε όρο, σχετιζόμενο με την αναγκαστική εκτέλεση επί του πλοίου, κατά παρέκκλιση από κάθε ισχύουσα διάταξη. Ειδικότερα με την έγκριτική πράξη δύναται να όρισθαι και ότι όταν επιβαρύνεται τό πλοίο με προτι-

μώμενες υποθήκες αυτές θα προηγούνται όλων ή μερικώς από τα ναυτικά και άλλα προνόμια. Εις την περίπτωση αυτή, ό καθορισμός των προνομίων, των οποίων δέν θα προηγούνται οι προτιμώμενες υποθήκες, δύναται να λάβει χώρα και με παραπομπή εις τις σχετικές διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του έτους 1926 «περί έννοποιήσεως όρισμένων κανόνων δικαίου σχετικών προς τα ναυτικά προνόμια και τας υποθήκας», ή οποία δέν κυρώθηκε με νόμο, ούτε δημοσιεύθηκε εις την έφημερίδα της Κυβέρνησης και δέν αποτελεί κανόνα δικαίου ισχύοντα στην Ελλάδα.

Η παραπομπή αυτή δύναται να γίνει και εις τό άρθρο 3 της αναφερθείσας σύμβασης, όποτε αυτό έχει πλήρη ισχύ ως στοιχείο προσδιορισμού των απαιτήσεων, οι όποιες θα προηγούνται της προτιμώμενης υποθήκης. Τότε οι προτιμώμενοι ένυπόθηκοι δανειστές των πλοίων, πού διέπονται από τό άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953, θα έπονται κάθε προνομίου, κατά τό άρθρο 2 της παραπάνω Διεθνούς Σύμβασης απαίτησης και άν ακόμη αυτή δέν απολαύει προνομίου κατά τό άρθρο 205 του Κ.Ι. Ν.Δ., ειδικότερα δέ θα έπονται και των απαιτήσεων, οι όποιες απολαύουν του προνομίου του άρθρου 2 παρ. 5 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών. Με την παραδοχή δέ όλων των πρόβλεπόμενων εις τό άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης αυτής προνομίων, όχι μόνο δέν πλήσσει ή ναυτιλιακή πίστη, άλλ' αντίθετα προάγεται, διότι εξασφαλίζεται εις τό πλοίο ή εύχερης προμήθεια εφοδίων και ή διενέργεια επισκευών, άφου οι σχετικές απαιτήσεις θα καλύπτονται με προνόμια (όλομλ. ΑΠ 229/83 ΝΟΒ 31,1556 Μειοψ. Α.Π. 18/1982 ΝΟΒ 30,1245). Από τις ειδικές όμολογίες των διαδίκων και από όλα τα νομίμως προσκομιζόμενα και έπικαλούμενα έγγραφα αποδεικνύονται τά ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Η έφεσίβλητη άλλοδαπή εταιρία, πού έδρευε εις την πόλη Λίβερπουλ της Άγγλιας, πώλησε και παρέδωσε εις τόν πλοίαρχο του εκπλειστηριασθέντος πλοίου «Α.Α.» καθαράς χωρητικότητας 2.382 κόρων, από 8.12.1983 μέχρι της 25.1.1984 τρόφιμα, υλικά και εφόδια διά τις πραγματικές ανάγκες συντήρησης του πλοίου και συνέχισης του ταξιδίου

του. Η αξία των πραγμάτων αυτών άνερχόταν εις τό ποσό των 7.803,34 λιρών Άγγλιας και ή παράδοσή τους έγινε προς τόν πλοίαρχο εις Γκάρσον Άγγλιας και έκτός του λιμένα της βάσης του πλοίου. Διά τό πλοίο αυτό, πού διέπταν από τό άρθρο 13 του προαναφερομένου Ν.Δ. 2687/1953, έχει έκδοθαι ή ύπ' αριθ. 54006/1981 κοινή απόφαση των Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Έμπορικης Ναυτιλίας, ή όποία δημοσιεύθηκε εις τό ύπ' αριθ. 153/26.5.1981 φύλλο του τεύχους άναπτυξιακών πράξεων και συμβάσεων της Έφημερίδας της Κυβέρνησης. Με τό 19ο όρο της κοινής αυτής απόφασης των Υπουργών όρίσθηκε ότι τό παραπάνω πλοίο δύναται να επιβαρύνεται και με προτιμώμενες υποθήκες και ότι αυτές θα προηγούνται όλων των ναυτικών και λοιπών προνομίων, κατά παρέκκλιση του άρθρου 205 του Ν. 3816/1958 (Κ.Ι.Ν.Δ.) ή όποιοσδήποτε άλλης διάταξης του ισχύοντος Έλληνικού δικαίου, έκτός μόνο των προνομίων πού όρίζονται εις τό άρθρο 1 της προαναφερθείσας διεθνούς σύμβασης, εις την παράγραφο 5 του όποίου προβλέπεται και τό μή περιλαμβανόμενο εις τό άρθρο 205 Κ.Ι.Ν.Δ. και μή άναγνωριζόμενο από καμμία άλλη διάταξη του Έλληνικού δικαίου προνόμιο για απαιτήσεις πού προέρχονται από συμβόλαιο συναφθέντα ή από εργασίες εκτελεσθείσες από τόν πλοίαρχο έκτός του λιμένα βάσης του πλοίου, δύναται νομίμως πληρεξουσίων αυτού, για τις πραγματικές ανάγκες συντήρησης του πλοίου ή συνέχισης του ταξιδίου.

Κατ' ακολουθία των πραγματικών περιστατικών, πού προαναφέρθησαν, ή άναγγελθείσα παραπάνω απαίτηση της έφεσίβλητης, προερχόμενη από προμήθεια εφοδίων, τροφίμων και υλικών άναγκαίων διά τη συντήρηση του εκπλειστηριασθέντος πλοίου και την ικανότητά του να συνεχίσει τό ταξίδι του, απολαύει του προβλεπόμενου από την παράγραφο 5 του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του έτους 1926 προνομίου και προηγείται των προτιμώμενων υποθηκών επί του πλοίου, όρθως δέ ή παραπάνω συμβολαιογράφος, ένεργούσα ως επί του πλειστηριασμού υπάλληλος συνέταξε τόν άνακαπτόμενο πίνακα και κατέταξε την ένδικη απαίτηση της έφεσίβλητης πριν από τις απαιτήσεις των εκκαλουσών, οι όποιες προέρχονται από δανειοδοτήσεις εξασφαλιζόμενες μόνο με προτιμώμενες υποθήκες. Επομένως, άφου αυτά δέχτηκε και τό Πρωτοβάθμιο δικαστήριο και άπέρριψε τόν περί του αντίθετου μοναδικό λόγο της άνακοπής των εκκαλουσών, δέν έσφαλε περί την όρθή έρμηνεία και έφαρμογή του νόμου και ή τά αντίθετα ύποστηρίζουσα με όλο τό περιεχόμενο του δικογράφου της κρινόμενη έφεση πρέπει να άπορριφθαι, ως άβάσιμη κατ' ουσία.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η μετασκευή του «Norway»

Αρχισαν εν πλώ κατά τό ταξίδι από Μσιόμι στο Μπρεμερχάβεν, οι εργασίες κατασκευής του κρουαζιεροπλοίου «Norway» από τό προσωπικό του δυτικογερμανικού ναυπηγείου «Lloyd Werft».

Τό δυτικογερμανικό ναυπηγείο έχει αναλάβει τή δέσμευση ολοκληρώσεως τής μετασκευής, ή όποία περιλαμβάνει ανανέωση έσωτερικών χώρων, κατασκευή νέων καμπινών γιά 40 έπιβάτες καί έπιθεώρηση του μηχανοστασίου εντός 25 ήμερών έναντι συνολικής δαπάνης 20 εκατ. μάρκων.

Γιά νά καταστεί δυνατή ή έμπρόθεσμη εκτέλεση του έργου σέ τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, περί τούς 150 εργατοτεχνίτες των ναυπηγείων έπιβιβάστηκαν στό πλοίο στό Μαϊάμι στίς 7 Σεπτεμβρίου αρχίζοντας τίς εργασίες άποξυλώσεως.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Αύξηση τών ναυπηγήσεων τόν Αύγουστο

Αν καί ή Ιαπωνική κυβέρνηση εκδίδει κάθε μήνα άδειες γιά τήν ναυπήγηση όκτώ τό πολύ νέων πλοίων, τόν μήνα Αύγουστο τά στοιχεία πού ανακοινώθηκαν από τό Υπουργείο Μεταφορών στό Τόκιο δείχνουν τήν έκδοση δέκα άδειών γιά τό μήνα αυτό. Συνολικά τό πρώτο πεντάμηνο του νέου οικονομικού έτους εκδόθηκαν 45 άδειες, ενώ οι παραγγελίες του Αύγουστου έφθασαν τό ύψος των 259,8 εκατ. δολλαρίων. Από τά δέκα πλοία, μόνο ένα φορτηγό 4.990 τόν. γκρός προορίζεται γιά Ιάπωνά πλοιοκτήτη, ενώ τέσσερα φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 85.820 τόν. γκρός καί πέντε δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 394.200 τόν. γκρός προορίζονται γιά εξαγωγή.

Οι παραγγελίες δείχνουν αύξηση κατά

21,6% σέ σύγκριση μέ τήν ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

Ναυπήγηση κρουαζιεροπλοίου

Γιά πρώτη φορά οι Ιάπωνες στρέφονται στή ναυπήγηση κρουαζιεροπλοίου μέ στόχο τήν είσοδό τους, έστω καί άργά, στήν παγκόσμια αγορά των θαλάσσιων περιηγήσεων.

Η Μισουσί Λάινς, άφού εξέτασε τίς προφορές όκτώ Ιαπωνικών ναυπηγείων άνέθεσε στή Μισουμπίσι τή ναυπήγηση ενός κρουαζιεροπλοίου δυναμικότητας 600 έπιβατών σέ δίκλινες καμπίνες, έναντι ποσού περί των 63 εκατ. δολλαρίων, τιμή πού αντίστοιχεί στό ένα τρίτο περίπου του κόστους κατασκευής ενός παρόμοιου πλοίου σέ Ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Τό παράδειγμα τής Μισουσί φημιολογείται ότι θά ακολουθήσει σύντομα καί ή Νίππον Γιούσεν Κάϊσα, ή μεγαλύτερη έφοπλιστική εταιρία τής Ιαπωνίας, ή όποία στοχεύει σέ ένα κρουαζιερόπλοιο δυναμικότητας 900 έπιβατών καί προϋπολογισμού δαπάνης 150 εκατομ. δολλαρίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η σύνθεση του στόλου

Από τήν 11η σειρά πού κατείχε ή Ισπανική ναυτιλία τό 1977, υποβιβάστηκε μετά μία δεκαετία στήν 21η σειρά τής παγκόσμιας κλίμακας. Πράγματι στίς άρχές του έτους ό Ισπανικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε 546 σκάφη συνολικού τόννάζ 4.471.000 τόν. γκρός, ενώ από τούς αριθμούς αυτούς δέν έχουν εκπεσθεί τά 32 πλοία 227.800 τόν. γκρός πού έξέποινε πρόσφατα ή εταιρία Sociedad Gestora de Buques.

Κατά κατηγορίες πλοίων ό Ισπανικός στόλος περιλαμβάνει: 21 πετρελαιοφόρα 1.838.094 τόν. γκρός, δύο ΟΒΟ 122.372 τόν. γκρός, 38 τάνκερς μεταφοράς ραφινέ προϊόντων 287.698 τόν. γκρός, 34 μπάλκ κάρριερς πλέον των 16.000 τόνων 926.720 τόν. γκρός, 191 φορτηγά κάτω των 16.000

τόνων 581.743 τόν. γκρός, 23 πλοία χημικών προϊόντων 124.000 τόν. γκρός, 14 μεθανιοφόρα 63.772 τόν. γκρός, 35 πλοία ψυγεία 56.295 τόν. γκρός καί 56 πλοία κοντέινερς 132.314 τόν. γκρός. Ακόμη στήν κατηγορία έξυπηρετήσεως των άκτοποϊκών συγκοινωνιών τής χώρας περιλαμβάνονται 53 όχηματοφόρα 98.907 τόν. γκρός, 40 έπιβατηγά 728.105 τόν. γκρός καί 39 διάφορα άλλα πλοία 109.948 τόν. γκρός.

ΙΤΑΛΙΑ

Έλαφρά βελτίωση

Υστερα από συνεχή έξασετή κάμψη, τόν περασμένο χρόνο τό Ιταλικό τόννάζ, γνώρισε μία μικρή βελτίωση έναντι του 1985. Η αύξηση άνήλθε σέ 59.000 τόν. γκρός άνεβάζοντας τό συνολικό τόννάζ του στόλου σέ 7.965.000 τόν. γκρός.

Εϊδικώτερα ό στόλος των μικτών καί έπιβατικών περιλαμβάνει 212 μονάδες 497.000 τόν. γκρός. Τά πλοία ξηρού φορτίου είναι 445 συνολικού τόννάζ 3.350.000 τόν. γκρός. Τά πλοία ύγρου φορτίου, τά όποία υπέστησαν μείωση σέ αριθμό αλλά αύξηση σέ τόννάζ, άνέρχονται σέ 331 πλοία 3.022.000 τόν. γκρός. Τά πολλαπλής χρήσεως φορτηγά άνέρχονται σέ 16 μονάδες 904.000 τόν. γκρός. Τέλος τά διάφορα έξειδικευμένα πλοία, πού σημείωσαν τή μεγαλύτερη αύξηση, φθάνουν τά 368 συνολικού τόννάζ 191.000 τόν. γκρός.

Τό κράχ Λάουρο

Κατά τό πόρισμα τής άρμοδίας Αρχής τής Νεαπόλεως τό κράχ τής αυτοκρατορίας Λάουρο έφθασε τελικά τό 99 δισεκ. λιρετών (450 εκατ. φράγκων). Στήν πραγματικότητα τά χρέη του έφοπλιστικού αυτού οίκου άνήρχοντο σέ 299 δισεκ. λιρετών, αλλά ή τεράστια άτομική περιουσία του πατριάρχου τής εταιρίας Αχιλέως Λάουρο (βίλες, σπίτια, άμπελώνες, έλαιώνες, πίνακες, αυτοκίνητα, θαλαμηγοί κ.λ.π.) επέτρεψε τή παραπάνω σοβαρή μείωση του χρέους. Ένεχόμενοι αν κατάρρευση αυτή είναι τά παιδιά του, Ηρακλής καί Λάουρα, ένας άνεψιός του καί τρία μέλη του διοικητικού Συμβουλίου τής εταιρίας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Έκσυγχρονίζει τά πλοία

Η εταιρία Cunard Line άποφάσισε νά εκσυγχρονίσει τά δύο κρουαζιερόπλοιά της, τό Cunard Countess (17.953 τόν. γκρός) καί τό Cunard Princess (17.496 τόν. γκρός), τά όποία είναι ναυπηγημένα τό 1976 καί 1977 άν-

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

τιστοιχα. Οι εργασίες ίσως εκτελεσθούν συγχρόνως και στα δύο πλοία σε αμερικανικό ναυπηγείο. Την εσωτερική διακόσμηση θα αναλάβει η βρετανική εταιρία Fletcher, η οποία έχει αναλάβει και το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, το Sovereign of the Seas (74.000 τόν. γκρός) που ναυπηγείται στα γαλλικά ναυπηγεία του Ατλαντικού.

Υπενθυμίζεται ότι πρό διετίας η Cunard είχε μετασκευάσει δυό πλοία με σκοπό να τα μεταπωλήσει σε αμερικανικά συμφέροντα, αλλά συνάντησε την αντίθεση του Κογκρέssου.

Θά λείψουν οι ναυτικοί

Κατά τον γενικό γραμματέα του συνδικάτου των αξιωματικών NUMAST, η κάμψη της ζήτησης βρετανικών πληρωμάτων από τον εθνικό έφοπλισμό είναι αναπόφευκτη. Το πρώτο βήμα για την όριστική εξαφάνιση των βρετανικών πληρωμάτων έγινε με τη μεταφορά της σημαίας.

Σημειώνεται ότι κατά τους έφοπλιστές το κόστος εκμεταλλεύσεως ενός πλοίου νηολογημένου σε ελεύθερο νηολόγιο και επανδρωμένο με πολωνικά πληρώματα είναι κατά τρεις φορές χαμηλότερο από ένα ίδιου τύπου πλοίο με βρετανικό πλήρωμα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Υπό 33 ξένες σημαίες

Την 1 Ιουλίου του 1987 ο υπό ξένες σημαίες εμπορικός στόλος που ελέγχεται από νορβηγικά συμφέροντα έφθασε τις 487 μονάδες 15,2 εκατομ. τόν. d.w.

Από το τονάζ αυτό τα 5,9 εκατ. τόν. d.s. (139 μονάδες) είναι νηολογημένα στη Λιβερία 2,4 εκατ. τόν. d.w. (86 μονάδες) στον Παναμά, 1,5 εκατ. τόν. d.w. στη Σιγκαπούρη, 1,4 εκατομ. τόν. d.w. στις Φιλιπίνες, 1,4 εκατ. τόν. d.w. στις Μπαχάμες, 700.000 τόν. d.w. στο Χόγκ Κόγκ, 400.000 τόν. d.w. στις Βερμούδες, 200.000 τόν. d.w. στην Ολλανδία και 100.000 τόν. γκρός στη Μ. Βρετανία. Συνολικά ο στόλος αυτός καλύπτεται από 33 διάφορες ξένες σημαίες.

Στην ίδια ημερομηνία ο υπό την εθνική σημαία παραμένων εμπορικός στόλος είχε φθάσει τις 550 μονάδες 9 εκατομ. τόν. d.w. Για λόγους συγκρίσεως σημειώνεται ότι ο στόλος αυτός το 1983 περιελάμβανε 811 μονάδες 31,8 εκατομ. τόν. d.w.

Σήμερα οι ναυτιλιακοί κύκλοι ελπίζουν σε μία επιστροφή προς την εθνική σημαία χάρις στο καινούργιο προνομιούχο νηολόγιο (NIS) που θα προσελκύσει τα υπό ξένη σημαία νορβηγικά πλοία. Οι πλοιοκτήτες ελπίζουν ότι το NIS μέσα στο χρόνο θα φθάσει τα 500 ή ίσως και τα 1000 πλοία.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ξένα πληρώματα

Τελικά το Υπουργείο Μεταφορών έδωσε την έγκρισή του για την κατ' αρχήν πρόσληψη ξένων χαμηλόμισθων πληρωμάτων. Η έγκριση αυτή δεν είναι γενική αλλά αφορά δύο μόνο συγκεκριμένες εταιρίες: την Winterport Tankers που εκμεταλλεύεται στόλο πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων και τη γνωστή εταιρία ναυαγοσωστικών και μεταφοράς βαρέων φορτίων Wilsmaier.

Μέχρι τώρα η δυνατότης αυτή ήταν απαγορευμένη για τα πλοία κάτω των 600 ετών των οποίων ο πλοιοκτήτης είχε πάρει επιχορήγηση επενδύσεως. Έξάλλου η σύμβαση με το συνδικάτο των ναυτικών επιβάλλει στον έφοπλιστή να πληρώνει στους ξένους ναυτικούς το ίδιο μισθολόγιο που ισχύει για τους Ολλανδούς.

Στις δύο παραπάνω περιπτώσεις το συνδικάτο έδωσε κατ' αρχήν τη συναίνεσή του υπό την πίεση του έφοπλισμού και της Κυβερνήσεως. Πάντως συνεχίζει τις διαπραγματεύσεις για τους όρους εργασίας των ξένων πληρωμάτων, ενώ παράλληλα δήλωσε ότι οι ανωτέρω προσλήψεις επ' ουδενί λόγω θα προκαλέσουν απολύσεις Ολλανδών ναυτικών.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Η επίσκεψη του κ. Ντέ Κουεγιάρ

Όρους έθεσε ο Ιρανός πρόεδρος κ. Αλί Χαμενέϊ στον γεν. γραμματέα του ΟΗΕ κ. Ντέ Κουεγιάρ, κατά την πρόσφατη επίσκεψη του τελευταίου στην Περσία.

Συγκεκριμένα, ο Πέρσης πρόεδρος δήλωσε ότι η χώρα του δεν πρόκειται να δεχθεί οποιαδήποτε ρύθμιση στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου, αν σ' αυτήν δεν κατονομάζεται το Ιράκ ως η χώρα που άρχισε τον πόλεμο και δεν τιμωρηθεί για τις ζημιές, που προκάλεσε η επιθετικότητά του.

Ο ραδιοφωνικός σταθμός της Τεχεράνης μετέδωσε ότι ο κ. Χαμενέϊ δήλωσε στον κ. Κουεγιάρ πως η Περσία δεν είναι ικανοποιημένη από τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του Οργανισμού στο θέμα του έπταεως ήδη πολέμου του Περσικού Κόλπου. Παρ' όλα αυτά η ιρανική πλευρά δεν απέκοψε κάθε όδο συνεννόησης, αφού αναγνώρισε ρητά τις «καλές προθέσεις» του γε-

νικού γραμματέα του ΟΗΕ και του εύχθηκε να έχει «καρπούς» το διαμεσολαβητικό ταξίδι του στα εμπόλεμα μέρη.

Μετά από διήμερες επαφές του με τον ύφυπουργό Έξωτερικών Βελαγιατί, τον πρόεδρο του κοινοβουλίου Ραφσανζανί και τον πρόεδρο Χαμενέϊ, ο κ. Ντέ Κουεγιάρ αναχώρησε στις 13 Σεπτεμβρίου από την Τεχεράνη για τη Βαγδάτη, όπου θα συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις του με την άλλη πλευρά των εμπόλεμων.

Σκληρό το τίμημα για την ελληνόκτητη ναυτιλία

Παρά τη σχετική ήρεμία που επικράτησε τις περισσότερες μέρες του διαρρευσαντος δεκαπενθημέρου στον Περσικό Κόλπο, εν όψει της επισκέψεως του γενικού γραμματέα του ΟΗΕ στην Τεχεράνη και εν συνεχεία στη Βαγδάτη, η ελληνόκτητη ναυτιλία πλήρωσε για μία ακόμη φορά σκληρό τίμημα στο βωμό του μακρόχρονου πολέμου.

Από τα έννεα δεξαμενόπλοια που επλήγησαν από ρουκέτες και πολυβολισμούς των αντιμαχόμενων χωρών τα τρία ανήκαν σε Έλληνες, εύτυχως χωρίς ανθρώπινα θύματα.

Πρόκειται για τα πλοία «Δάφνη» 97.286 τόν. d.w., «Χέβεν» 109.700 τόν. d.w. και το μικρό σκάφος «Λεωνίδα Γκλόρυ» 3.717 τόν. d.w., για την έκταση των ζημιών των οποίων γράφομε στη σελίδα των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Εκκλήση για τον τερματισμό των έχθροπραξιών υπέβαλε και η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία με ψήφισμα που επέδωσε στις 10 Σεπτεμβρίου στην πρεσβεία του Ιράκ στην Αθήνα, στο οποίο υπογραμμίζεται ότι οι ανεξέλεγκτες επιθέσεις εναντίον των πλοίων που πλέουν στον Περσικό Κόλπο έχουν σαν αποτέλεσμα να κινδυνεύει η ζωή των Ελλήνων ναυτικών που ταξιδεύουν στην περιοχή.



GRECAR Ε.Π.Ε.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

Athens

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Έφαρμογή - έρμηνεία της Marpol 73/78

Από 6.4.87 άρχισε νά εφαρμόζεται διεθνώς τό Παράρτημα II τής Δ.Σ. Marpol 73/78, γιά τόν έλεγχο τής ρύπανσης από ύγρές επιβλαβείς ούσιες πού μεταφέρονται χύμα. Τό YEN θέλοντας νά διευκολύνει τούς φορείς πού έμπλέκονται στήν έφαρμογή τής (ναυτιλιακές άρχές, πλοιοκτήτες, νηογνώμονες κ.α.) προχώρησε στήν άνεπίσημη κωδικοποίηση στήν έλληνική γλώσσα τών διατάξεων τού παραρτήματος II τής Marpol 73/78, έτσι ώστε ή άναδρομή νά γίνεται σέ ένα κείμενο.

Αντίγραφο τού κειμένου αύτού καθώς και όμοιομόρφου έρμηνείας τών κανονισμών τού Παραρτήματος, οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά παραλάβουν από τά γραφεία τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιτών.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά τήν έγγραφή στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει τού άρθρου 13, τών κατωτέρω έπτά πλοίων:

— «Μονακό», έπιβατηγό, πρώην «Βόγιατζερ» ύπό έλληνική σημαία, 3.957 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1967, πού άνήκει στήν εταιρία «Κρός Μέντ Ναυτική Έταιρία» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

— «Φόρουμ Άϊλαντ», μπάλκερ πρώην «Daiei Maru» ύπό ιαπωνική σημαία, 18.933 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1976, πού άνήκει στήν εταιρία «Bird Investment Trust Inc.» (κ. Στυλ. Κατούνης).

— «Πόπη» φορτηγό, πρώην «Ραρυα», ύπό σημαία Σιγκαπούρης, 5.083 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1971, πού άνήκει στήν εταιρία «Springfield Trading S.A.» κ. Μάριος Σταφυλοπάτης).

— «Στέλλα», μπάλκερ, πρώην «Transocean Pioneer», ύπό σημαία Φιλιππίνων, 13.036 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1974, πού άνήκει στήν εταιρία «Talbot Shipping Inc.» (κ. Μάριος Σταφυλοπάτης).

— «Φρέντσιπ» δεξαμενόπλοιο, πρώην «Friendship» ύπό λιβεριανή σημαία, 48.938 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1977, πού άνήκει στήν εταιρία «Maryland Navigation Com-

pany Inc.» (κ. Ευστράτ. Βαρθολομαίος).

— «Ρέντγουντ», φορτηγό, πρώην «Ρέντ Στόουν» ύπό έλληνική σημαία, 4.074 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1967, πού άνήκει στήν εταιρία «Hartford Shipping Inc.» (κ. Πέτρος Παππάς).

— «Κέα Ρήφερ» πλοίο - ψυγείο, πρώην «Tropical Gold» ύπό λιβεριανή σημαία, 4.787 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1969, πού άνήκει στήν εταιρία «Europan Express S.A.» (κ. Άλέξ. Πούλμαν).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ κάρριερ «Amak» 68.278 τόν. d.w., 31.585 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 4,8 έκ. δολ. αρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές τού βραζιλιανικού μπάλκερ «Docedelta» 51.119 τόν. d.w., 24.573 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί τών 3,5 έκ. δολ. αρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Βιτάλι» 28.000 τόν. d.w., 15.941 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί τών 3,2 έκ. δολ. αρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό ύπό σημαία Λιβερίας μπάλκερ κάρριερ «Maryland» 27.487 τόν. d.w., 15.216 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί τών 1,5 έκ. δολ. αρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό Ιαπωνικό μπάλκερ μέ δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Silver Ace» 21.831 τόν. d.w. 27.880 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 2,1 έκ. δολ. αρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Άρης» 24.833 τόν. d.w., 15.119 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1971 έναντι ποσού περί τών 1,75 έκ. δολ. αρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές τού παναμαϊκού μπάλκερ κάρριερ «Mount Rainier» 16.576 τόν. d.w., 9.651 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976 έναντι τιμής περί τών 1,9 έκ. δολ. αρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό πολωνικό μπάλκερ κάρριερ «Kotras» 55.596 τόν. d.w., 32.757 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής πού μόλις ύπολείπεται τών 3 έκ. δολ. αρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό ιαπωνικό μπάλκερ μέ δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Daiei Maru» 30.230 τόν. d.w., 18.932 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 1,8 έκ. δολ. αρίων. Σημειώνεται ότι τό πλοίο πρόκειται νά μετασκευασθεί σέ άμινές μπάλκερ κάρριερ.

— Σέ άγνωστους άγοραστές έπωλήθησαν τά έλληνικών συμφερόντων μπάλκερ κάρριερ «Δ. Φορτσιουνί» 37.600 τόν. d.w. τού 1984 και «Έλλεσποντ Μάινερ» 64.657 τόν. d.w. τού 1977. Τό πρώτο φέρεται πωληθέν έναντι τιμής περί τών 9 έκ. δολ. αρίων και τό δεύτερο έναντι τιμής περί τών 7,2 έκ. δολ. αρίων.

— Τέλος σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ κάρριερ «Alegro I» 66.500 τόν. d.w., 36.330 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί τών 4 έκ. δολ. αρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό Έλληνες άγόρασαν τό handy size μπάλκερ κάρριερ «Maharani» 26.300 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί τών 3,7 έκ. δολ. αρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ κάρριερ «Fer Jamaica» 15.254 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί τών 2,7 έκ. δολ. αρίων.

— Έλληνες επίσης, είναι άγοραστές τών δύο αδελφών μπάλκερ κάρριερ «Lok Vihar» και «Lok Palak» 18.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976 και 1975 αντίστοιχα, έναντι τιμής περί τών 4,5 έκ. δολ. αρίων en block.

Πέντε δεξαμενόπλοια τής «Μάγια-μαρ Μαρίν» άγοράσθηκαν από τόν Οίκο Φρέντ Όλσεν

Στόν Νορβηγικό Οίκο Φρέντ Όλσεν περιήλθαν πέντε δεξαμενόπλοια τής «Μάγιαμαρ Μαρίν» μέ πρόσφατη συμφωνία ή όποία άναμφισβήτητα άποτελεί τή μεγαλύτερη μαζική άγοραπωλησία τής φετινής χρονιάς.

Πρόκειται γιά τά πλοία «Άγαμέμνων» 140.900 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973, «Αιγέας» 140.900 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975, «Αίνιας» 137.300 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975, «Άργοναύτης» 140.900 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975 και «Όδυσσεύς» 140.900 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975.

Η παράδοση τών πλοίων προσδιορίσθηκε γιά τίς έπόμενες έβδομάδες και ή συνολική τιμή τής συμφωνίας άγοράς των ύπολογίζεται ότι κυμαίνεται περί τά 60 έκ. δολ. αρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Ταυλάνδης άγόρασαν τό μπάλκερ κάρριερ «Καπετάν Κωστής» 24.893 τόν. γκρό, 8.272 τόν. βάρους τού 1968, άντί δολ. 155 άνά τόννο βάρους.

Οι άρχαιρεσίες στήν PEMEN

Στίς άρχές τού Όκτωβρίου άναμένεται νά άρχίσουν οι άρχαιρεσίες γιά τήν έκλογή νέας διοικήσεως τής PEMEN. Ήδη από τή γενική συνέλευση τών μελών τής PEMEN εξέλεγή ή έφορευτική επιτροπή ή όποία άποτελείται από τούς κ.κ. Μιχ. Παπαδόπουλο, Δημ. Κουμπή και Ματθ. Πρέκα. Μέχρι τό τέλος τού Σεπτεμβρίου θά ύποβληθούν οι ύποψηφιότητες και μετά τήν άνακήρυξη τών ύποψηφίων θά σταλούν τά ψηφοδέλτια στά σπίτια τών μελών.

Ή εισαγωγή στίς ΑΔΣΕΝ

Παρατάθηκε μέχρι τίς 25 Σεπτεμβρίου 1987 ή προθεσμία γιά τήν κατάθεση τών δι-

ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΒΙΛΛΑ 380 ΤΜ

ΣΕ ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΕΝΟΣ ΣΤΡΕΜΜΑΤΟΣ. 4 ΥΠΝΟΔΩΜΑΤΙΑ
ΜΕ ΜΠΑΝΙΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΧΩΡΟΙ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛΕΦ.: 412-3336

καιολογητικών των υποψηφίων για τις 'Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. 'Η προθεσμία έληγε χθές 14 Σεπτεμβρίου.

'Η προθεσμία για την υγειονομική εξέταση των υποψηφίων από τις αρμόδιες υγειονομικές επιτροπές λήγει στις 22 Σεπτεμβρίου. 'Υπενθυμίζεται ότι φέτος θα εισαχθούν στις ΑΔΣΕΝ 505 σπουδαστές.

Κύρωση συμβάσεων

Δημοσιεύθηκαν στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 478 Β/3.9.87), τα κείμενα των συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων άκτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων μέχρι 500 κοχ, επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων, πορθμείων έσωτερικού που έκτελούν πλόες μέχρι απόστασεως 30 ναυτικών μιλίων και ναυαγοσωστικών που είχαν κυρωθεί από τον ύπουργό Ναυτιλίας.

Οι ναύλοι στην 'Ακτοπλοία

Οι ναύλοι επιβατών και όχημάτων, στην άκτοπλοία, θα αύξηθούν κατά 10% με απόφαση του ύπουργείου Ναυτιλίας, μετά τη σύμφωνη γνώμη του ύπουργείου 'Εθνικής Οικονομίας, για την αύξηση των ναύλων στα άκτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία.

Τό ύπουργείο 'Εθνικής Οικονομίας συμφώνησε με την πρόταση του ύπουργού Ναυτιλίας για την αύξηση του ναυολογίου επιβατηγών και όχημάτων των επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων και πορθμείων έσωτερικού κατά ποσοστό 10%, καθώς και του ναυολογίου έμπορευμάτων των φορτηγών άκτοπλοϊκών πλοίων κατά 15%.

Τό παγκόσμιο συνέδριο έφοδιαστών πλοίων

'Από 27-30 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στην 'Αθήνα τό παγκόσμιο συνέδριο έφοδιαστών πλοίων, στο οποίο αναμένεται νά πάρουν μέρος 1.000 περίπου σύνεδροι, εκπρόσωποι έφοδιαστών από διάφορες χώρες.

Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου θα λειτουργήσει και έμπορική έκθεση στην οποία θα έκτιθενται ελληνικά προϊόντα έφοδιασμού πλοίων, τό έπίσημο άνοιγμα της οποίας θα γίνει στις 7.30 τό βράδυ της Κυριακής 27 Σεπτεμβρίου από τον ύπουργό 'Εμπορίου κ. Κ. Ρουμελιώτη, ενώ ή έναρξη του συ-

'Η Ε.Ε.Ε. βράβευσε 'Ελληνα ναυτικό μέ τη μεγαλύτερη ύπηρεσία



Συνεχίζοντας μία παράδοση 11 χρόνων, ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών σέ ειδική τελετή που πραγματοποιήσε στα γραφεία της, βράβευσε τον μάγειρα κ. Δημήτρη Γερωντή από τον 'Αρτεμώνα Σίφνου για τη πολύχρονη ύπηρεσία του σέ ποντοπόρα πλοία.

Ο Γερωντής θα κηρυχθεί από τον ύπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. 'Αλεξανδρή στις 9.30 τό πρωί της Δευτέρας, 28 Σεπτεμβρίου.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τό χρονικό διάστημα μεταξύ 'Ιουλίου και Αυγούστου 1987 ύπογράφηκαν στό ΝΑΤ συμβάσεις για την άσφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

- «The Azour», παναμαϊκό, 8.937 τον. γκρός, από 1.5.87, εκπρόσωπος κ. 'Αντ. Πιπέρας.
- «Προϊκόνησος», κυπριακό, 10.442 τον. γκρός, από 15.5.87, εκπρόσωπος κ. Καλ. Συμιακάκη.
- «'Αμερικανίς», παναμαϊκό, 12.795 τον.

Τό βραβείο, τιμητικό δίπλωμα και έπιταγή 200.000 δραχμών άπένειμε ό πρόεδρος της Ε.Ε.Ε κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, παρουσία του προέδρου του Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρα και άλλων μελών του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε.

γκρός, από 1.7.87, εκπρόσωπος κ. Α. Πιπέρας.

— «The Victoria», παναμαϊκό, 11.541 τον. γκρός, από 1.7.87, εκπρόσωπος κ. Α. Πιπέρας.

— «Britanis», παναμαϊκό, 18.153 τον. γκρός, από 1.7.87, εκπρόσωπος κ. Α. Πιπέρας.

— «'Απολλώνια Φάϊτερ», κυπριακό, 1.600 τον. γκρός, από 23.3.87, εκπρόσωπος κ. Σ. 'Αλεξανδράτος.

— «Πράϊντ Βέντσιουρ Λ.» παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρός από 4.6.87, εκπρόσωπος κ. Β. Σακελλαρίδης.

— «Πρόσπερ Βέντσιουρ Λ.» παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρός, από 21.5.87, εκπρόσωπος κ. Β. Σακελλαρίδης.

— «Πίϊς Βέντσιουρ Λ.» παναμαϊκό, 27.333

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

τον. γκρός, από 7.5.87, εκπρόσωπος κ. Β. Σακελλαρίδης.

— «Αθηνά Έξπρες», κυπριακό, 6.326 τον. γκρός, από 22.6.87, εκπρόσωπος κ. Γ. Βεντούρης.

— «Λάουρα Ι.», παναμαϊκό, 12.376 τον. γκρός, από 27.5.87, εκπρόσωπος κ. Ν. Φραγκίστας.

— «Πλάτων», λιβεριανό, 9.675 τον. γκρός, από 1.5.87, εκπρόσωπος κ. Γ. Φουστάνος.

— «Ατλάντικ Κουήν», κυπριακό, 10.250 τον. γκρός, από 15.4.87, εκπρόσωπος κ. Κ. Συμιακάκη.

— «Ατλάντικ Μάτζεστου», κυπριακό, 10.337 τον. γκρός, από 1.7.87, εκπρόσωπος κ. Κ. Συμιακάκη.

— «Μπάρι Έξπρες», κυπριακό, 3.188 τον. γκρός, από 14.5.87, εκπρόσωπος κ. Γ. Βεντούρης.

— «Σιντάρτα Ι.», παναμαϊκό, 307 τον. γκρός, από 9.6.87, εκπρόσωπος κ. Γ. Αθανασιάδης.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Μίνι Λωρελ», παναμαϊκό, 1.567 τον. γκρός, από 14.4.87 λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Νήσος Δήλος», Μάλτας, 4.207 τον. γκρός, από 14.4.87, λόγω πωλήσεως.

— «Σάουθ Γουίντ», λιβεριανό, 11.329 τον. γκρός, από 19.4.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Νόρθ Γουίντ», λιβεριανό, 11.329 τον. γκρός, από 30.1.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ολύμπικ Μίρακλ», παναμαϊκό, 17.880 τον. γκρός, από 3.6.87, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Δέσποινα», παναμαϊκό, 9.025 τον. γκρός, από 30.6.87, λόγω πωλήσεως.

— «Γουέστ Γουίντ», λιβεριανό, 11.329 τον. γκρός, από 17.6.87, λόγω πωλήσεως.

— «Ση Πράϊντ», κυπριακό, 14.370 τον. γκρός, από 19.5.87, λόγω πωλήσεως.

— «Απολλώνια Χ», κυπριακό, 1.546 τον. γκρός, από 4.8.87, λόγω πωλήσεως.

— «Ερικούσα Γουαίηβ», παναμαϊκό, 15.952 τον. γκρός, από 11.8.87, λόγω αλλαγής σημαίας.

— «Γουόρντ Ντουάιτ», λιβεριανό, 56.779 τον. γκρός, από 15.8.87, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ολύμπικ Χάρμον», λιβεριανό, 15.498 τον. γκρός, από 1.4.87, λόγω πωλήσεως.

— «Ατλάντ III», κυπριακό, 2.169 τον. γκρός, από 31.7.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Μπάρι Έξπρες», κυπριακό, 3.188 τον. γκρός, από 13.5.87, λόγω αλλαγής της πλοιοκτητικής εταιρίας.

● Στις 31.8.87 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 242, συνολικής χωρητικότητας 4.613.792 τον. γκρός.

Οί ναυτιλιακές οδηγίες του YEN

Οί ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να προμηθευθούν αντίτυπα της υπ' αριθ. 4 Ναυτιλιακής Οδηγίας του YEN που περιέχει στοιχεία για την ασφαλή μεταφορά των στερεών χύμα φορτίων, από το Γραφείο Έπικοινωνιών και Πληροφόρησης.

της Πολιτών του Y.E.N., YEN/ΓΕΠΟ, Γρηγ. Λαμπράκη 150, Πειραιάς, Τηλ. 4173.592. Τά εν λόγω αντίτυπα παρέχονται δωρεάν.

Ή ναυσιπλοία στον Περσικό

Οί ναυτιλιακές αρχές του Ίράν ανακοίνωσαν με σχετική αγγελία προς ναυτιλομένους, την έλλειψη σημαντήρων στην περιοχή Jack Mason, σε θέση 25.37 Β, 57.42 Δ. Συνιστάται ιδιαίτερη προσοχή στα πλοία που πλέουν στην περιοχή αυτή.

Οί εισφορές προς το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.

Διευκρινίσθηκε ότι από την 1η Ιουνίου 1987 η αύξηση της τακτικής μηνιαίας εισφοράς των ασφαλισμένων υπέρ του Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. ορίζεται από δρχ. 4.348 σε δρχ. 5.218 και τουτό διότι υπολογίζεται από το NAT και προσαύξηση 1,79% η οποία δεν περιείχετο στη σχετική απόφαση των αρμοδίων Υπουργών.

Στό μεταξύ η ΠΝΟ ανακοίνωσε ότι δεν μπορεί να δεχθεί αύξηση των εισφορών των ναυτικών στα Ταμεία Προνοίας Αξιοματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. χωρίς αντίστοιχη αύξηση των εφάπαξ παροχών.

Σε σχετικό έγγραφο της προς τα ανωτέρω Ταμεία αναφέρονται τα εξής:

«Η Διοίκηση της ΠΝΟ, αφού έλαβε υπ' όψη την από 18/12/1986 πρόταση της όπως για το 1987 αύξηθούν οι μέν εισφορές των ναυτικών κατά 16%, οι δε εφ' άπαξ παροχές κατά 13% και ότι, παρά τη λελογισμένη αυτή πρόταση εγένετο μόνο αύξηση των εισφορών και μάλιστα κατά 20%, απέφασε ομόφωνα να διατυπώσει τη ριζική αντίθεσή της, στις αποφάσεις σας αυτές και να δηλώσει ότι δεν μπορεί να δεχθεί αύξηση των εισφορών χωρίς αντίστοιχη αύξηση των εφ' άπαξ παροχών.

Παρακαλούμε όπως το θέμα αυτό αποτελέσει αντικείμενο επανεξέτασης του προβλήματος, γιατί η λύση που δόθηκε είναι αντίθετη με τους κοινωνικούς σκοπούς των Ταμείων σας και με τις διατάξεις που παρέχουν τη δυνατότητα αναπροσαρμογής τόσο των πόρων όσο και των παροχών».

Βράβευση σπουδαστού από τον κ. Μιχ. Περαιτικό

Τό μεσημέρι της ερχόμενης Παρασκευής 18 Σεπτεμβρίου ο κ. Μιχάλης Περαιτικός, συνεχίζοντας την παράδοση που καθιέρωσε πρό ετών και επί πρυτανείας του κ. Έλευθ. Γεωργαντόπουλου ως βραβεύσει τον σπουδαστή κ. Γιώργο Γαβρά του Τμήματος Οικονομικών Έπιστημών της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς ο οποίος άρίστευσε στο μάθημα Ναυτιλιακή Οικονομία και Πολιτική που διδάσκει ο καθηγητής κ. Βασ. Μεταξάς. Η άπονομή του βραβείου που είναι 100.000 δρχ. θα γίνει στις 12.30 τό μεσημέρι στην Πρυτανεία της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής.

Όδηγός Λιμενικών Τελών

Πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων, ασφαλίστές και ναυλομεσίτες μπορούν να υπολογίζουν έπακριβώς τά λιμενικά τέλη βάση στοιχείων της ειδικής εκδόσεως της INTER-TANKO. Ο οδηγός, υπό τον τίτλο «Disbursements Accounts for Tankers», εκδίδεται τακτικά και περιέχει πολύτιμες πληροφορίες για τον υπολογισμό των έξοδων του πλοίου πριν την χρονοναύλωση. Τά στοιχεία του βασίζονται σε 2300 κοστολόγια που πάρθηκαν από 260 πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων που

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)**

είναι μέλη της INTERTANKO και από εκατοντάδες λιμενικούς πράκτορες σε όλο τον κόσμο και καλύπτουν μεγάλα και μικρά δεξαμενόπλοια και 450 λιμάνια και τέρμιναλς δεξαμενοπλοίων.

Νέες συσκευές άσυρμάτου στο YEN

Με 200 νέες συσκευές άσυρμάτου (VHF/FM) εφοδιάστηκε το υπουργείο Ναυτιλίας για τον εξοπλισμό των λιμενικών αρχών και των πλωτών και χερσαίων μέσων του Λ.Σ.

Οι συσκευές αυτές θα ένταχθούν στα ύφιστάμενα δίκτυα του YEN και θα χρησιμοποιηθούν εκτός από τις υπηρεσιακές επικοινωνίες του YEN με τις λιμενικές αρχές και για τις επικοινωνίες με τα εμπορικά πλοία για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή άλλα επείγοντα περιστατικά.

Οι συσκευές αυτές είναι σύγχρονης τεχνολογίας και πληρούν τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που έχουν τεθεί από τους Διεθνείς Όργανισμούς IMO, ITU, CCIR, για τη δημιουργία ενός Παγκόσμιου Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας.

Έτσι, η χώρα μας εξασφαλίζει από τώρα την ύποδομή, ώστε να είναι απόλυτη έτοιμη να ένταχθεί στο σύστημα αυτό.

Τά δικαιολογητικά του NEE για την έκδοση πιστοποιητικών επίσκευών

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (τ. Β', ΦΕΚ 472/28.8.87) ή υπ' αριθ. 50117/20/69/11.8.87 απόφαση του YEN κ. Στ. Αλεξανδρή με την οποία τροποποιήθηκε προηγούμενη απόφαση σχετικά με τα δικαιώματα του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος (NEE) και την αναγνώριση της επιτροπής για την έκδοση πιστοποιητικών επίσκευών.

Τό πλήρες κείμενο της παραπάνω απόφασης έχει ως εξής:

«Έχοντας υπόψη:

α) Τις διατάξεις του άρθρου 20 (παρ. 1α) και άρθρου 27 (παρ. 1δ και 2) του Ν. 4512/66 (Β.Δ. 887/66 «περί κωδικοποίησης των περί NEE ισχυουσών διατάξεων» (ΦΕΚ 231 Α/7.11.66).

β) Τις διατάξεις της παρ. 3β του άρθρου 18 του Ν. 989/79 «περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των περί Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος ισχυουσών διατάξεων» (ΦΕΚ 260 Α/27.11.79).

γ) Τό μέ αριθμό 250/27.1.87 έγγραφο του NEE, με τό οποίο διαβιβάστηκε απόσπασμα από τό 21.1.87 πρακτικό της 7ης Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου του NEE, άποφασίζουμε:

Αποδεχόμενοι την πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος, που ελήφθη κατά την 7η Συνεδρίαση της 21.7.1987 τροποποιούμε την παρ. β' της μέ αριθμό 50671/22/69/24.3.87 ά-

Όμιλία του κ. Κωνσταντίνου Μητσοτάκη στη Λέσχη

Τήν Δευτέρα 21 Σεπτεμβρίου και ώρα 13.00 θα πραγματοποιηθεί στά Έντευκτήρια της Λέσχης μία ακόμη συνεντεύξη στά πλαίσια του θεσμού «Γεύματα Έργασίας», μέ προσκαλεσμένο όμιλητή τον Άρχηγό της

Άξιωματικής Άντιπολιτεύσεως κ. Κωνσταντίνου Μητσοτάκη μέ θέμα: «Τά προβλήματα της Έλληνικής Ναυτιλίας στά πλαίσια της γενικής πορείας της Έλληνικής Οικονομίας».

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 10 Σεπτεμβρίου 1987. Τιμή σε δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	115/116	118/121	169/175
N. Υόρκης	106/109	108/110	164/166
Φιλαδέλφειας	111/113.50	113/115	165/168
Βαλτιμόρης	107/108	109/110	165/166
Νόρφολκ	107/111	107/113	160/168
Σαβάννας	114/115	116/118	165/167
Τζάκσονβιλ	112/113	113/114	166/167.75
Π. Έβεργκλέιτς	111/112	116/117	169/170
Τάμπας	112/114	114,75/116,50	155,75/158
Μόμπιλ	102,50/107	103,50/110	158/163
Νέας Όρλεάνης	101/105	103/106	157/160
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	104,50/106	105,50/107	157/160
Χιούστον	101/102	101/103	157/160
Κόρπους Κρίστι	105/106	107/108	162/163
Λός Άντζελες	97/103	101/105	170/175
Σάν Φραντζίσκο	100/101	102/103	170/172
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	107,50/108	108,75/113	175
Σιάττλ	100/105	104/107	170/175
Μόντρεαλ	116/117	119/120	176/179
Βανκούβερ	123/124	125/126	183/190
Άγ. Ευσταθίου	114/117	117/120	174/177
Φρήπορτ	107/108	109/110	171/172
Τρίνιταντ	123/124	127/128	178/180
Κρίστομαλ/Μπαλμπόα	116/117	119/121	174/175
Σαίντ Κρουά	18.70	18.80	24.10
Βενεζουέλας	18.28	18.53	23.92
Βραζιλίας	110	113	270MTD
Ρόττερταμ	94/95	96/97	138/143MTD
Άμβέρσας	94/95	97/98	141/144MTD
Άμβούργου	100/101	102/104	150/152MTD
Γαλλίας	103/105	107/109	166/169MTD
Ίσπανίας	113/114	117/118	180/185
Θέουτας	110/111	112/114	166/168
Γένοβας	108/109	114/115	173/174MTD
Αύγουστας	107/108	111/112	172/174MTD
Πειραιά	101/102	104/106	162/163MTD
Σουέζ Κανάλ	108/110	108/110	193/195MTD
Τζέντα	—	103,50/110	159/165MTD
Νταμμάμ	—	100/106,50	158/165MTD
Ράς Τανούρα	—	106.50	165MTD
Φουτζείρα	102/103	103/105	157/158MTD
Κουβέιτ	100/102	103/105	170MTD
Ντακάρ	—	142/143	190/194
Ντάρμπαν	—	107/110	220/222
Τζιμπουτί	—	118/120	173/178
Σιγκαπούρης	100/102	103,50/104,40	157/158
Κορέας	112,50/114,50	116/117	171/175
Ίαπωνίας	130/132	134/136	181/183

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

πόφασής μας ως κατωτέρω:

β) Τά δικαιώματα του ΝΕΕ καί ή άποζημίωση τής 'Επιτροπής γιά τήν έκδοση τών άνωτέρω πιστοποιητικών καθορίζονται ως ακολούθως:

(i) 'Επί χορηγήσεως πιστοποιητικού ύψους έπισκευών 100.000 μέχρι 200.000 δολ. ΗΠΑ δρχ. 50.000.

(ii) 'Επί χορηγήσεως πιστοποιητικού ύψους έπισκευών 300.000 δολ. ΗΠΑ δρχ. 60.000.

(iii) 'Επί χορηγήσεως πιστοποιητικού ύψους έπισκευών 300.000 μέχρι 400.000 δολ. ΗΠΑ δρχ. 70.000.

(IV) 'Επί χορηγήσεως πιστοποιητικού ύψους έπισκευών 400.000 μέχρι 500.000 δολ. ΗΠΑ δρχ. 80.000.

(c) 'Επί χορηγήσεως πιστοποιητικού ύψους έπισκευών 500.000 μέχρι 1.000.000 δολ. ΗΠΑ δρχ. 90.000.

Τά δικαιώματα του Ν.Ε.Ε. γιά έκδοση λοιπών πιστοποιητικών

Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας (ΦΕΚ 437Β/19.8.87) τά δικαιώματα του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος γιά τήν έκδοση πιστοποιητικών ή άλλων έγγραφων καθορίσθηκαν ως εξής:

1. 'Εκτιμήσεις πλοίων:

α) 'Επί πλοίων άνευ χωρητικότητας καί μέχρι 200 κοχ δρχ. 6.500.

β) 'Από 201 μέχρι 500 κοχ. δρχ. 8.000.

γ) 'Από 501 μέχρι 3.000 κοχ. δρχ. 9.000.

δ) 'Από 3.001 μέχρι 7.000 κοχ. δρχ. 10.000.

ε) 'Από 7.001 μέχρι 10.000 κοχ. δρχ. 11.000.

στ) 'Από 10.001 μέχρι 20.000 κοχ. δρχ. 13.000.

ζ) 'Από 20.001 μέχρι 50.000 κοχ. δρχ. 15.000.

η) 'Από 50.001 καί άνω κοχ. δρχ. 25.000.

2. 'Εκδοση βεβαιώσεων γιά τό ΝΑΤ:

α) 'Επί έταιρίας πού ζητά γιά πρώτη φορά τήν ασφάλιση του πληρώματός της δρχ. 5.000.

β) 'Επί άνανεώσεως συμβάσεως δρχ. 2.500.

3. 'Εκδοση πιστοποιητικών ή βεβαιώσεων έπικύρωσης ύπογραφών:

α) 'Επί έκδόσεως πιστοποιητιών ή βεβαιώσεων δρχ. 1.000.

β) Γιά τήν έπικύρωση ύπογραφών δρχ. 500.

4. 'Εγγραφή έπωνυμιών ναυτιλιακών επιχειρήσεων:

α) Γιά τίς άνώνυμες ναυτιλιακές έταιρίες,

ειδικές άνώνυμες ναυτιλιακές έταιρίες καί τίς άλλοδαπες άνώνυμες ναυτιλιακές έταιρίες δρχ. 3.000.

β) γιά τίς έτερορρυθμες καί όμόρρυθμες ναυτιλιακές έταιρίες δρχ. 2.000.

γ) Γιά τίς προσωπικές επιχειρήσεις δρχ. 1.000.

Πειρατική επίθεση στή Σιγκαπούρη

Τό έλληνικό φορτηγό «Καρυάτις» δέχθηκε στίς 29 Αύγουστου πειρατική επίθεση ένώ περνούσε τά στενά τής Σιγκαπούρης.

Όπως πληροφόρησε τό ύπουργείο Ναυτιλίας ή πλοιοκτήτρια έταιρία, τό σκάφος δέχθηκε έπιδρομή από πειρατές, οι όποιοι διέρρηξαν τό γραφείο του πλοιάρχου καί έκλεψαν τό χρηματοκιβώτιο μέ 10.000 δολάρια, καθώς καί άτομικά είδη του πλοιάρχου, άξίας 900 δολαρίων περίπου. 'Από τό πλήρωμα του πλοίου δέν έπαθε κανείς τίποτα.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ απόφασεις του ύπουργού Ναυτιλίας, έγιναν οι παρακάτω τοποθετήσεις άξιωματικών Λιμενικού Σώματος:

Πλοίαρχος Μ. Δορκοφίκης, στή Γενική 'Επιθεώρηση του ΥΕΝ.

'Αντιπλοίαρχος Α. Σινιώρης, στήν ΑΔΣΕΝ Νέας Μηχανιώνας.

Πλωτάρχης Γ. Σπιλιλίτσης, λιμεναρχείο Κεφαλληνίας καί Ν. Ξανάκης, στήν ΑΔΣΕΝ Πρέβεζας.

'Υποπλοίαρχοι Α. Σπυρόπουλος, στή Διεύθυνση 'Οργανώσεως 'Εκπαιδεύσεως του ΥΕΝ, Β. Μαζαράκης, στήν ΑΔΣΕΝ Κύμης, Στάθης Πέττας στήν ΑΔΣΕΝ Κεφαλληνίας, 'Ιωάν. Παναγιωτόπουλος στό λιμεναρχείο 'Ισθμίας, 'Αντ. Σάρδης στό Κέντρο Συντονισμού Θαλάσσιας 'Ερευνας καί Διασώσεως καί Ν. Χατζόπουλος στή Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ.

● Μέ Προεδρικό Διάταγμα προήχθη στό βαθμό του άνθυποπλοιάρχου Α.Σ., ό σηματοφόρος Σ. Χαριτόπουλος.

Τά ναυτικά φυλλάδια

Τόν Αύγουστο έκδόθηκαν από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ 349 ναυτικά φυλλάδια.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 22.527.404 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο 'Ιούλιο οι λιμενικές άρχές τής χώρας.

'Από τά πρόστιμα αυτά 10.913.200 δρχ. έ-

πιβλήθηκαν γιά παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένα, 5.429.994 δρχ. γιά ρύπανση τής θάλασσας, 3.745.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 1.567.000 γιά όδήγηση ταχύπλων σκαφών χωρίς τήν άπαραίτητη άδεια, καθώς καί διάφορες άλλες παραβάσεις στο κανονισμό λειτουργίας τους, 570.100 δρχ. γιά παραβάσεις τών κανονισμών ασφάλειας τής ναυσιπλοΐας καί 302.110 δρχ. γιά μεταφορά ύπερρίθμων.

Τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης επέβαλε πρόστιμο 120.000δρχ. στον πλοίαρχο του με σημαία Παναμά φορτηγού πλοίου «FORTUNE BELL» γιάτί όπως διαπιστώθηκε ήταν ύπερφορτωμένο.

Πρόστιμο 500.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο 'Ισθμίας στον ύποπλοίαρχο του με σημαία Μάλτας δεξαμενοπλοίου «SEAVENTURE» γιά ρύπανση μέ πετρελαιοειδή, στίς 25 Αύγουστου, τής θαλάσσιας περιοχής τών διύλιστηρίων τής Μότορ Οϊλ 'Από τήν λιμενική άρχή 'Ισθμίας σχηματίσθηκε επίσης σέ βάρος του παραπάνω δικογραφία γιά τήν άσκηση ποινικής καί πειθαρχικής δίωξης.

Θάνατος ναυτικού

Πέθανε στίς 5 Σεπτεμβρίου στό λιμάνι 'Αρρίκα τής Χιλής ό μάγειρας του 'Ελληνικού πλοίου «Αυλός», Γιώργος Μικελάτος, 49 χρόνων, κάτοικος 'Αθηνών. 'Ο Μικελάτος είχε βγει από τό καράβι στό λιμάνι όταν έπαθε καρδιακή προσβολή. 'Αμέσως μετά μεταφέρθηκε σέ νοσοκομείο όπου λίγη ώρα αργότερα πέθανε.

Σύμφωνα μέ τηλεγράφημα του πλοιάρχου του δεξαμενοπλοίου «Κρήτη Ση» στό ΥΕΝ, από άναθυμιάσεις δεξαμενής του πλοίου υπέκυψε ό ύποπλοίαρχος 'Αθ. Μαυρίδης 32 χρόνων. Τό άτύχημα έγινε ένώ τό σκάφος βρισκόταν σέ προβλήτα του λιμένος Χαμπού τής Σαουδικής 'Αραβίας.

Νέα άντιπροσωπεία τών 'Ιαπωνικών Ναυπηγείων Onomichi Dockyard Co.

'Η γνωστή ιαπωνική ναυπηγοεπισκευαστική έταιρία «Onomichi Dockyard Co» άνέθεσε τήν εκπροσώπηση της στήν 'Ελλάδα στήν έταιρία «Abax Ltd» ή όποία είναι έγκατεστημένη στόν Πειραιά καί διευθύνεται από τόν ναυπηγό-μηχανολόγο κ. Σταύρο Κούκιαρη.

Τά ναυπηγεία 'Ονομίτσι έχουν δυνατότητες έπισκευής πλοίων χωρητικότητας έως 40.000 τον. d.w. καί μήκους έως 187 μέτρων είτε σέ δεξαμενές είτε έν πλώ.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΠΤΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σεμινάρια της HELMEPA στη Χίο

Η Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA πρόκειται να πραγματοποιήσει ένα διήμερο σεμινάριο για τους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής των ποντοπόρων πλοίων μελών της για πρώτη φορά μακριά από τον Πειραιά.

Η αποκεντρωτική αυτή προσπάθεια της HELMEPA, με τη μεταφορά μέρους του εκπαιδευτικού της προγράμματος σε παραδοσιακούς ναυτοτόπους της πατρίδας μας, αρχίζει από τα άκριτικά νησιά της Χίου και των Οίνουσων.

Τό σεμινάριο αυτό θα γίνει στις 22 και 23 Σεπτεμβρίου και θα φιλοξενηθεί από την Προεδρευτική Έκπολιτιστική Κοινωνική Ένωση Βροντάδου (ΠΕΚΕΒ), που παραχώρησε τις αίθουσες των εγκαταστάσεων της στον Βροντάδο της Χίου για αυτόν το σκοπό.

Αντικείμενο του σεμιναρίου είναι η ενημέρωση των αξιωματικών των πλοίων πάνω σε διαδικασίες και μεθόδους που πρέπει να εφαρμόζονται για την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς και πάνω στις τελευταίες εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας.

Ήδη, οι δηλώσεις συμμετοχής από τις εταιρίες μέλη για αξιωματικούς που δεν έχουν παρακολουθήσει τα σεμινάρια της HELMEPA στον Πειραιά κατά τις προηγούμενες τέσσερις εκπαιδευτικές περιόδους είναι σημαντικές, ενώ παράλληλα οι αντίστοιχες ναυτεργατικές οργανώσεις έχουν κινητοποιήσει τους τοπικούς εκπροσώπους τους στη Χίο, ώστε να συμμετάσχουν κατά το δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί.

Η διήμερη Οικονομική Συνάντησή της Ναυτιλιακής Λέσχης

Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης του City University London οργανώνει την πέμπτη η ετήσια συνάντηση στις 15 και 16 Οκτωβρίου 1987, με θέμα: «Διεθνής Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση».

Στη Συνάντηση του Πειραιώς, που αποτελεί πλέον σημαντικό γεγονός, όχι μόνον για τη Λέσχη και τα μέλη της, αλλά και για τον Πειραιά σαν ευρύτερο ναυτιλιακό και χρηματοπιστωτικό κέντρο, θα πάρουν μέρος σαν ομιλητές διακεκριμένες προσωπικότητες από το διεθνές Ναυτιλιακό, Τραπεζικό, Ασφαλιστικό, Νομικό και Ακαδημαϊκό χώρο, τα όνομα των οποίων θα ανακοινωθούν κατά

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ HELMEPA

Στά πλαίσια της συνεργασίας με την HELMEPA, οι υπηρεσίες της Αμερικανικής Ακτοφυλακής κοινοποίησαν στην Ένωση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων τους κατά το 1986. Σύμφωνα με

τά πρόσφατα αυτά στοιχεία, η εικόνα για τα πλοία μέλη της HELMEPA και για αυτά που δεν είναι ακόμη μέλη της είναι η εξής:

	1986		1984	1986
	HELMEPA	MH-HELMEPA	HELMEPA	MH-HELMEPA
Επιθεωρήσεις USCG	329	631	177	409
Πλοία με έλλειψεις	64	165	43	299
	19.45%	26.14%	24.30%	73%
Πλοία που απαιτείται ενέργεια	33	95	—	—
Πλοία που κρατήθηκαν	13	45	—	—
	4%	7%	—	—

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η συμπεριφορά των ελληνικών πλοίων και πληρωμάτων που έχουν υιοθετήσει τη Διακήρυξη Έθελοντικής Δέσμευσης της HELMEPA βελτιώνεται συνεχώς.

Η προσπάθεια που αναλήφθηκε το 1982 και συνεχίζεται επί πέντε συνεχής χρόνια με την ολόπλευρη συμπαράσταση των μελών και της Πολιτείας άργα και σταθερά κερδίζει έδαφος στον παγκόσμιο χώρο. Η έθελοντική δέσμευση της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας θεωρείται ήδη παράδειγμα για μίμηση τόσο από ναυτιλίες άλλων χωρών όσο και από βιομηχανίες ξηράς. Και τα παραπάνω στοιχεία έρχονται να επιβεβαιώσουν τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα, πάνω στον οποίο η HELMEPA στηρίζει τα εκπαιδευτικά της προγράμματα και την έκστρατεια της για αναβάθμιση της περιβαλλοντικής συνείδησης του ευρύτερου κοινού.

Παρ' όλη την πρόοδο που παρατηρείται όμως, η HELMEPA δεν επιθυμεί να επαναπαυθεί στις μέχρι τώρα επιδόσεις των μελών της. Αποβλέπει στον μακρόχρονο έθισμό του Έλληνα ναυτιλλόμενου σε «καθαρές» διαδικασίες λειτουρ-

γίας του πλοίου και στην έδραυση αυτού του ύψηλου αισθήματος ευθύνης απέναντι στους συνανθρώπους μας και στις νεότερες γενιές. Παράλληλα, βέβαια, γίνεται συνείδηση και στους διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς έλεγχου της πιστής εφαρμογής των νόμων και κανονισμών ότι τα μέλη της HELMEPA τους τηρούν έθελοντικά και με βαθεία συναίσθηση των ευθυνών τους.

Για το λόγο αυτό η Ένωση προγραμματίζει να ενσωματώσει στα θέματα των σεμιναρίων της ειδικό κεφάλαιο που θα καλύπτει τις απαιτήσεις της Αμερικανικής Ακτοφυλακής με έμφαση στην υπενθύμιση των πιο συχνά ελεγχόμενων προδιαγραφών της. Οι Αξιωματικοί μας οφείλουν ασφαλώς να γνωρίζουν από τις σχετικές εγκυκλίους της USCG το σύνολο των απαιτήσεων της, αλλά λόγω του μεγάλου όγκου τους είναι δύσκολη η επισήμανση αυτών που πιο συχνά και πιο πιεστικά ελέγχονται στα λιμάνια των ΗΠΑ. Η HELMEPA πιστεύει ότι με αυτόν τον τρόπο συμβάλει θετικά στην περαιτέρω βελτίωση των μέχρι τώρα αποτελεσμάτων



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

τή συνέντευξη τύπου που θα παραχωρήσει ο οργανωτής της Συναντήσεως, καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος, στις 16 Σεπτεμβρίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

6.000 οι χρήστες του INMARSAT

Ένα πολωνικό πλοίο, το φορτηγό «Wisława Gomułka», 35.000 τόν. γκρό, έφερε τον αριθμό των χρηστών του δορυφορικού συστήματος τηλεπικοινωνιών στους 6.000. Στόν INMARSAT συμμετέχουν 48 κράτη - μέλη, που λειτουργούν ένα σύστημα έννεα γεωσύγχρονων δορυφόρων και παρέχουν παγκόσμια τηλεπικοινωνία σε πλοία και σύντομα

σε αεροσκάφη και επίγειες μονάδες. Στίς υπηρεσίες του INMARSAT συμπεριλαμβάνονται τηλεφωνικές και τηλετυπικές επικοινωνίες, τηλεπικοινωνία δεδομένων ηλεκτρονικών υπολογιστών και τηλεόραση άρτης διάρκειας. Στό πολωνικό νηολόγιο υπάρχουν ήδη 38 πλοία εφοδιασμένα με ναυτιλιακούς δορυφορικούς σταθμούς τύπου Standard A.

Διαγωνισμός Ναυτικού Βιβλίου

Η BIMCO σε συνεργασία με τον δημοσιογραφικό οργανισμό των Λούδς προκήρυξαν στις 1 Σεπτεμβρίου τον διαγωνισμό για τη συγγραφή ενός βιβλίου που θα εξετάζει τα

προβλήματα της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας και θα προτείνει ιδέες για την λύση τους. Όπως ανέφερε ο πρόεδρος της BIMCO Δρ. Σόχμεν στη τελευταία σύνοδο του οργανισμού στην Αθήνα, «Κάθε νέα σκέψη για πιθανές λύσεις στα προβλήματά μας, είτε είναι νομική, τεχνική, διοικητική, οικονομική ή αναφερόμενη στο προσωπικό, είναι θετική. Η τεχνολογία αναπτύσσεται ραγδαία και οι πλοιοκτήτες πρέπει να εκσυγχρονίζονται για να παραμείνουν ανταγωνιστικοί και αποτελεσματικοί».

Οι υποψήφιοι πρέπει να παραδώσουν τα έργα τους μέχρι την 1η Δεκεμβρίου 1988.

Δεξίωση της TRANSMED SHIPPING στον Ναυτικό Όμιλο

Η εταιρία «Transmed Shipping» παραχώρησε το βράδυ της 10ης Σεπτεμβρίου δεξίωση στον Ναυτικό Όμιλο με την ευκαιρία της αποχωρήσεως από την Ελλάδα του διευθυντού της κ. Ι. Γιουντίν και της αντικατάστασής του από τον κ. Πλακχόβ.

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο πρόεδρος της ΕΕΣΔ στην Ελλάδα, ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στ. Γουρδομιχάλης και ο πρόεδρος της Ενώσεως Επιστημονικών πλοίων κ. Α. Ποταμιάνος, μέλη των διοικητικών συμβουλίων των δύο ενώσεων και αρκετοί Έλληνες έφοποι και μέλη της σοβιετικής διπλωματικής αποστολής που εργάζονται στην Ελλάδα.

Δωρεά

Είς μνήμη Σωτήρη Μ. Μουνδρέα, ο κ. Εύαγγελος Ποθητός κατέθεσε στο Γηροκομείο Πειραιώς τό ποσό των δρχ. 20.000.

Δωρεάν διάθεση βιβλίου με τίτλο «Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας»

Η Ε.Ε.Ε. πληροφόρησε τα μέλη της ότι προσφάτως εξέδωθε βιβλίο με τον τίτλο «ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΠΑΤΕΡΑΣ» των κ.κ. Κ.Ν. Χατζηπατέρα - Ηρ. Παπαβασιλείου.

Η επιμελημένη αυτή έκδοση εκθέτει λεπτομερείς τα γεγονότα της ζωής και του έργου του επιχειρηματία και ευεργέτη Ι. Δ. Πατέρα, συνιστάται δε ένθερμως ή προμήθειά της για να γίνει εις όλους γνωστή ή προσωπικότητα του ανθρώπου τον οποίο οι περισσότεροι γνωρίζουν από τό μεγάλο κληροδότημα που άφησε στη χώρα μας υπό μορφήν πολλών αξιολόγων έργων εύποιας.

Η διάθεση των βιβλίων γίνεται δωρεάν από τα γραφεία της Ε.Ε.Ε., υπάρχει δε πρόβλεψη και για τη προμήθεια αντιτύπων για τον εμπλουτισμό των βιβλιοθηκών των πλοίων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε ενιαίο τό τεύχος 7-8 (Ιουλίου - Αυγούστου) της νομολογιακής ναυτικής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. Ιακ. Σέρρη. Τό τεύχος περιέχει δύο αποφάσεις για την εμπορική ιδιότητα των διοικητών και μετόχων ναυτιλιακών εταιριών. Επίσης τρεις αποφάσεις για θέματα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, δύο αποφάσεις για θέματα νηολογίων, 13 αποφάσεις για θέματα ναυτικής εργασίας και ναυτικών ατυχημάτων και έξι αποφάσεις για διάφορα άλλα θέματα. Περιέχει τέλος έκ της πρόσφατης ναυτιλιακής νομοθεσίας τις ύπουργικές αποφάσεις για τις συναλλαγματικές υποχρεώσεις πλοίων εξωτερικού, τις κυρώσεις συλλογικών συμβάσεων κ.λ.π.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Έν Πειραιεί σήμερον την 9 Σεπτεμβρίου 1987, ημέρα Τετάρτη και ώραν 10.00, τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, συνελθόν έκτάκτως επί τώ θλιβερώ άγγέλματι του θανάτου του επιλέκτου ιδρυτικού μέλους της Ένώσεως

ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΑΘΙΑΣΟΥ

πολυτίμους προσεγγόντος ύπηρεσίας εις τό ελληνικόν Μεσογειακόν Φορτηγόν Πλοϊόν, ακούσαντος του Προέδρου και των Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, τά όποια έξηραν την προσωπικότητα του μεταστάντος, άπεφάσισεν όμοφώνως όπως:

1. Διαβιβασθούν τά συλλυπητήρια του Δ.Σ. της ένώσεως προς την Οικογένειαν του μεταστάντος.
2. Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου παραστούν εις την νεκρώσιμον ακολουθίαν αυτού.
3. Κατατεθή στεφάνι έκ μέρους της ένώσεως επί της σωρού αυτού.
4. Διαβιβασθή τό παρόν ψήφισμα εις την οικογένειαν του θανόντος.
5. Δημοσιευθή τό παρόν διά του ναυτιλιακού τύπου.

Ο Πρόεδρος
ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

Ο Γεν. Γραμματέας
ΜΙΧ. ΣΑΡΛΗΣ

Οι Σύμβουλοι
Ν. ΒΑΡΒΑΤΕΣ
ΔΗΜ. ΤΣΑΚΟΣ
ΕΡ. Μ. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗ
ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ
ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ
ΧΡ. ΜΑΝΩΛΗΣ
ΠΑΝ. ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΣ

PAGER HELLAS

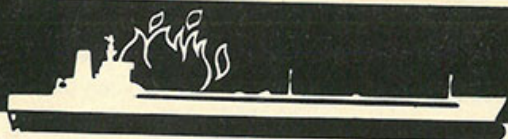
ΤΗΛΕΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

- ΔΕΧΟΜΑΣΤΕ ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΗΜΑΤΑ ΣΑΣ ΟΤΑΝ ΒΡΙΣΚΕΣΤΕ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
- ΚΡΑΤΑΜΕ ΤΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΣΑΣ ΚΑΙ ΣΑΣ ΕΙΔΟΠΟΙΟΥΜΕ ΑΜΕΣΩΣ ΓΙΑ ΚΑΤΙ ΕΠΕΙΓΟΝ

* **3647294 - 3647021**

24HR ANSWERING - SERVICE AND PAGING

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΤΙΣ	Κυπριακή	2.601	1970	Έπιθεωρήθηκε στη Λισσαβόνα, συνεπεία ζημιών που υπέστη στο κατάστρωμα στις 2/9. Πασαγιές για Χοντίντα, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Trsat» στο Π. Σάϊδ, στις 23/8. Υπέστη έλαφρές ελασματοουργικές ζημιές, και συνέχισε το ταξίδι του. Έβλήθη υπό ιρανικού σκάφους, στον Περσικό, στις 2/9 και κατευθύνθηκε στη Σάρζα.
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ	Έλληνική	10.832	1977	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	Κυπριακή	3.717	1973	
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (πρ. «Φαϊδρα»)	Κυπριακή	1.571	1971	
Κατά τη διάρκεια θαλασσίων δοκιμών, στον Πειραιά, στις 14/9, υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή και εγκαταλείφθηκε από τό πλήρωμα. Σωστικά σκάφη κατέστειλαν την πυρκαϊά και ρυμούλησαν τό πλοίο στη ράδα του Πειραιά.				
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Έλληνική	64.784	1977	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Susan Vendelbo» ανοικτά του Χάνστολμ, τόν Σεπτέμβριο. Κατά τόν κατάπλου στη Ραβέννα, στις 22/8, προσάραξε και υπέστη ζημιές στον πυθμένα. Υπέστη απώλεια της άγκυρας και της άλυσσίδας στο Βαντελάαρ, στις 7/9. Κατά τό ταξίδι Αμπιτζάν για Βραζιλία, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Βιτόρια.
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	Λιβεριανή	35.014	1974	
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	Έλληνική	23.596	1977	
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪ'Ν	Κυπριακή	9.646	1971	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	Έλληνική	18.000	1986	Ανέφερε σύγκρουση με τό φορτηγό «Qui Jiang» στο Κουβέϊτ, στις 7/9. Έβλήθη υπό ιρανικών σκαφών, στον Περσικό, στις 2/9 και υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή. Ρυμουλκείται προς Μπαχρέϊν. Κατά τόν κατάπλου στο Ντάρβιν στις 28/8, προσέκρουσε σε αποβάθρα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Κατευθύνθηκε προς Σιγκαπούρη για επισκευές. Κάργκ για Λαράκ Αϊλαντ, έβλήθη υπό ιρανών στη 1/9 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του. Έβλήθη από πολυβολισμούς, σε θέση 27.26 Β, 51.37 Α στις 30/8 και υπέστη σοβαρές ζημιές στο μηχανοστάσιο. Ρυμουλκήθηκε προς Λαβάν Αϊλαντ. Τζουέμα για Ίνδονησία, έβλήθη υπό ιρανικών σκαφών, στον Περσικό στις 9/9 και υπέστη ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΔΑΦΝΗ	Έλληνική	46.473	1970	
ΠΡΑΪ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Παναμαϊκή	25.000	1987	
ΣΤΑΡ ΡΕΪ'	Κυπριακή	99.011	1970	
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ.	Έλληνική	118.216	1975	
ΧΑΒΕΝ	Κυπριακή	109.700	1973	

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
ΠΙΡΑΕΥΣ

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η πρόσφατη αποδυνάμωση της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων και η επανεμφάνιση αριθμού μικτών πλοίων στην αγορά ξηρού φορτίου ασφαλώς σημαίνουν άσκηση πτωτικών πιέσεων επί των ναύλων. Πράγματι, τόσο στο χώρο του 'Ατλαντικού όσο και σε εκείνον της 'Απω 'Ανατολής, το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου ναύλοι και μισθώματα διαμορφώθηκαν σε συγκρατημένα χαμηλότερα επίπεδα, ιδίως για ένωρίς φορτώσεις ή παραδόσεις ενώ, αντίθετα, εντολές για τέλος Σεπτεμβρίου ή 'Οκτώβριο κρατούσαν σε κάπως υψηλότερα επίπεδα. Καί ενώ οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές για μία «λογική» αγορά στους επόμενους έξι μήνες δε φαίνεται να τίθεται εν αμφιβόλω, οι βραχυπρόθεσμες εξελίξεις φαίνονταν να βρίσκονται σε σημείο λεπτής ισορροπίας, όπου μικρές αυξομειώσεις προσφοράς ή ζήτησης έπαιζαν αναλογικά σπουδαίο ρόλο στη διαμόρφωση της αγοράς.

Μετά από αξιόλογες διακυμάνσεις, ο χαρακτηριστικός ναύλος του πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία με σιτηρά φαινόταν να σταθεροποιείται σε επίπεδα ελαφρώς ανώτερα των δολ. 16,50 ενώ στις αντίστοιχες προς Κόντινεντ ναυλώσεις ο ναύλος κυμαινόταν μεταξύ δολ. 8,75 - 10,00, αναλόγως μεγέθους και, ιδίως, συντελεστή στοιβασίας του φορτίου. Κάποια αποδυνάμωση από τις Μεγάλες Λίμνες είναι δείκτης ενδημούσης αδυναμίας στο χώρο του handy size που ασφαλώς ακόμη κυριαρχείται από την υπερπροσφορά χωρητικότητας και την ευκαιρική φύση της ζήτησης. Πτωτικές τάσεις επίσης ανέφάνησαν και στο χώρο του Βόρειου Ειρηνικού, ο ειδικότερος όμως σχολιασμός απαιτεί μία σταθεροποίηση που δεν επήλθε μέχρι στιγμής.

Στα μικρότερα μεγέθη και για φορτώσεις από Κόλπο ΗΠΑ προς Μεσόγειο και Μέση 'Ανατολή, σημειώσαμε αριθμό ναυλώσεων στα αυτά ή ελαφρώς χαμηλότερα προς τα πρότερα επίπεδα, ενώ μείωση της κινήσεως από Εύρωπη σημαίνει πτώση του αγοραστικού ενδιαφέροντος, ιδίως από τις 'Αραβικές χώρες.

Σημαντική δραστηριότητα από το Πλέϊτ με τούς 30.000 τόννους για Πεσία στα δολ.

38 με 2.500 φόρτωση και 2.000 ελεύθερους εκφόρτωση.

Γαϊάνθρακες και σιδηρομεταλλεύματα έκαναν μία κόσμια παρουσία και θά ήταν ασφαλώς ικανά να προκαλέσουν ακόμα και ουσιώδη άνοδο των ναύλων αν δεν παρεμβαλλόταν η είσοδος των μικτών και των capsize φορτηγών στην αγορά του ξηρού φορτίου. Όπωςδήποτε, τίποτε δε φαίνεται να έχει χαθεί και ενώ, όπως ελέγχθη, τα πάντα βρίσκονται σε εξέλιξη, μία συγκρατημένη αισιοδοξία δεν είναι άδικαιολόγητη.

Αξιόλογη αυτή τη φορά η παρουσία της ζάχαρης με αριθμό ναυλώσεων από Reunion, Φίτζι και Βραζιλία για διαφόρους προορισμούς, περιλαμβανομένων Μεγ. Βρεταννίας, Γαλλίας, 'Ιράν, Κίνας.

Μέτρια η κίνηση στα λιπάσματα με περιορισμένο αριθμό εντολών της 'Ινδικής Κυβέρνησης.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η ικανοποίηση μεγάλου μέρους των κυκλοφορούντων εντολών με τη χρονοναύλωση και ο σχεδόν ενιαίος τρόπος έκφρασης διά του ημερησίου μισθώματος, παρέχουν τη δυνατότητα αξιολόγησης της αγοράς και, μάλιστα, των διαφόρων τύπων και μεγεθών πλοίων καθώς και των περιοχών φορτώσεως. 'Υπό το πρίσμα αυτό, τα πολύ μεγάλα (cape size) και πάναμαξ μεγέθη, που έδω και κάποιο χρονικό διάστημα κινούνται σε κλίμα ευφορίας, διαπιστώνουν μία συρρίκνωση της ζήτησης και, επομένως, αν όχι πτώση, τουλάχιστον στασιμότητα στην εξέλιξη των μισθωμάτων. Τουτό συμβαίνει σε όλες τις περιοχές, αποτελεί ασφαλώς εκδήλωση της αποδυνάμωσης της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων και εμφανίζεται εκδηλωμένη στο χώρο της 'Απω 'Ανατολής όπου η ζήτηση τέτοιων πλοίων λίγο έλλειψε πρόσφατα να δημιουργήσει boom.

Η πρόσφατη ισχυροποίηση της θέσης των μέσου μεγέθους (40.000 τόν. d.w.) μπάλκ κάρριερς στην αγορά αντικατοπτρίζεται στην προσέγγιση των αντίστοιχων μισθωμάτων προς εκείνα των πάναμαξ και αποτελεί ύγιες φαινόμενο της αγοράς.

Σε γενικές γραμμές, το μίσθωμα του cape

size, είτε για περίοδο μέχρι 12 μηνών είτε για ταξίδι, διαμορφωνόταν περί τα δολ. 2.40 ανά τόνο d.w./μήνα, ενώ, κατά περίπτωση και περιοχή, δολ. 7.000 - 8.500 πληρώνονταν για πάναμαξ.

Στά δολ. 6.000-7.000 κυμαίνονται τα μισθώματα γα 40.000 τόν. d.w. ενώ το lakes size πληρώνονταν κάτι μεταξύ δολ. 4.500 - 5.300.

Τά standard πλοία γενικού φορτίου κινήθηκαν περί τα δολ. 3.800 - 4.500 με όρισμένες κατά περίπτωση εξάρσεις.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η γενική προσοχή στρεφόταν προς την περιοχή του Περσικού όπου κυριολεκτικά διαμορφώνεται αυτές τις ημέρες η παγκόσμια αγορά πετρελαίου κάτω από τη σκιά του Περσικού πολέμου και την απειλή βομβαρδισμού κάθε πλοίου που θα εισερχόταν στην πολεμική ζώνη.

Μετά από τον πυρετό του Αυγούστου, ο Σεπτέμβριος βρίσκει στην αγορά με σαφώς λιγότερες εντολές και, επομένως, την απειλή συσσώρευσης χωρητικότητας στην ευαίσθητη αυτή περιοχή όπου ο ναύλος, πέρα από τρέχοντα έξοδα εκμεταλλεύσεως του πλοίου και τις δανειακές υποχρεώσεις, πρέπει να αντιμετωπίσει και το υψηλό κόστος ασφαλίσεως πολέμου που καθιστά σχεδόν απαγορευτική τη χρήση μοντέρνων πλοίων υψηλής αξίας.

Ηδη, σε σχέση με τα πρό δεκαπενθήμερου κρατούνται, οι ναύλοι υπέστησαν πτώση όχι μικρότερη από το 25% χωρίς εμφανή σημεία ανάκαμψης, τα οποία, βεβαίως, δεν αποκλείεται, κάτω από τις ρευστές πολιτικές συνθήκες, να φανούν κάθε στιγμή.

Στά WS 40 διαμορφωνόταν ο ναύλος VLCC προς δυσμάς με ελαφρώς ανώτερα επίπεδα για ανατολές και περί, τα WS 45 για 'Ερυθρά, τό μισό περίπου εκείνου που πληρώνονταν πρό 30 ημερών!

Στασιμότητα και στη Μεσόγειο χωρίς κάτι που να αξίζει ιδιαίτερης μνείας ενώ σπάνια άκουγόταν η Δυτική 'Αφρική. 'Ικανός αριθμός φορτίων της τάξεως των 80.000 τόνων από τη Β. Θάλασσα προς ποικίλους προορισμούς με WS 70 για 'Αμερική και WS 65 για

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

ΑΟΗ.: 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
Α.Ο.Η.: 9837448

Μεσόγειο. Σε πτώση ή Καραϊβική με τούς
50.000 τόννους στα WS 91.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΚΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΑΚΣΤΟΡΜ: Σαιντ Λόρενς 19.650 τόν. σιτηρά Λά
Γκουίρα, δολ. 14 φίο, 26 ημέρες, Αύγουστου 27-30.
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: Σικάγο 17.000 τόν. περίπου σι-
τηρά Σηφορθ δολ. 20,15 φίο, 4 ημέρες/ 8.000 τόν.,
Σεπτεμβρίου 7-12.

ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν.
γεννήματα δύο λιμάνια 'Αδριατικής, δολ. 21,50 φίο,
4.000 /3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, πρώτο δεκα-
πενθήμερο Σεπτεμβρίου.

ΜΑΡΑΚΙ: Βραζιλία 14.000 τόν. ζάχαρη σε σάκ-
κους Τσάχ Μπαχάρ δολ. 46 φίο, όψιόν Μπαντάρ
'Αμπάς δολ. 47, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σε-
πτέμβριο.

ΛΥΔΙ: Ποταμό Μισισσιππί 21.500 τόν. σιτηρά
γιά 'Αζόρες και Λειξόες, δολ. 305.000 κατ' αποκοπή
φίο, Σεπτεμβρίου 4-9.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τόν. γαιάν-
θρακες Τάραντο, δολ. 5 φίο, 3/3 ημέρες SHinc φορ-
τοεκφόρτωση Σεπτεμβρίου 18-25.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΥΡ: 'Αμερ. Κόλπο 54.000
τόν. γεννήματα 'Αμστερνταμ/ Ρότερνταμ/ 'Αμβέρ-
σα, δολ. 478.750 κατ' αποκοπή φίο, 11 ημέρες, Σε-
πτεμβρίου 17-20.

ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ: Βορ. Ειρηνικό 50.000 τόν.
κριθής 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 19,50 φίο,
5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, μέσα Σεπτεμ-
βρίου.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. περίπου γεν-
νήματα 'Ιαπωνία, δολ. 16,30 φίο, 11 ημέρες, Σεπτεμ-
βρίου 15-30.

ΠΕΡΙΘΕΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 58.000 τόν. περίπου
'Ολλανδία, δολ. 8,75 φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου
28 — 'Οκτωβρίου 5.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: 'Αμερ. Κόλπο 78.500 τόν. περίπου
σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 800.000 κατ' αποκοπή φίο,
10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 18-24.

ΛΕΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. σιτηρά Πόρτ
Σουδάν, δολ. 28,22, 4.000 τόν. φόρτωση/ 800 τόν. έ-
λευθ. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 11-21.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήμα-
τα 'Ιαπωνία, δολ. 16,20 φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμ-
βρίου 29 — 'Οκτωβρίου 9.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν.
γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 16,25 φίο, 11 ημέρες, Σε-
πτέμβριο.

ΛΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 54.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν,
δολ. 15,90 φίο, 10.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση
Σεπτεμβρίου 20-30.

ΣΤΑΛΩ 2: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα
Γιουγκοσλαβία, δολ. 17 φίο, 5 ημέρες/2.500 τόν.
φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΤΖΙΝΗ II.: Βόρειο Γαλλία 25.000 τόν. σιτηρά Αίγυ-
πτο, δολ. 12,25 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρ-
τωση, άμεση.

ΓΙΩΡΓΟΣ: Πόρτ Λουίς 13.000 τόν. περίπου ζάχα-
ρη Λονδίνο, λίρες 15,75 φίο, 1.500/750 τόν. φορτο-
εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 7-11.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Τουμπάρσο 90.000 τόν. σιδηρομε-
τάλλευμα Γκιζόν, δολ. 5,50 φίο, 7 ημέρες, δεύτερο
15θήμερο Σεπτεμβρίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ: Τάιν 14.000 τόν. κριθής 'Αδριατι-
κή, δολ. 13 φίο, 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση,
Σεπτεμβρίου 7-8.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Νιουκάστλ 105.000 τόν. γαιάνθρα-
κες Δουνκέρκη, δολ. 12,60 φίο, 25.000/ 25.000 τόν.
φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 18-30.

ΕΛΠΙΣ: Μονρόβια 60.000 τόν. περίπου σιδηρομε-
τάλλευμα Μπαγκνόλι δολ. 5,30 φίο, 5 ημέρες, Σε-
πτεμβρίου 18-24.

ΦΑΙΝΟ: Ρουέν 23.000 τόν. σιτηρά Σαβόννα/ Μαν-
φρεντόνια δολ. 9,50 φίο, 5.000/ 2.500 τόν. φορτοεκ-
φόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: 41.500 τόν. d.w. του 1984, πα-
ράδοση Κόντινεντ Αύγουστου 31, ταξίδι μέσω 'Α-
μερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή
δολ. 7,500 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: 39.443 τόν. d.w. του 1984,
παράδοση Χόγκ Κόγκ τέλη Σεπτεμβρίου, επαναπα-
ράδοση Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 7.200 την ήμέ-
ρα πλέον δολ. 52.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΛΕΩΝ: 18.694 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμ-
βέρσα άμεση, επαναπαράδοση 'Ανατολ. 'Αφρική,
δολ. 4.150 την ημέρα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 34.368 τόν. d.w. του 1976, παράδο-
ση Καοσιούγκ άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση
Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ: 65.163 τόν. d.w. του 1982, παρά-
δοση 'Ολλανδία άμεση, ταξίδι 2-5 μηνών προς δολ.
8.000 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ: 26.670 τόν. d.w. του 1976, παρά-
δοση 'Αμβέρσα Σεπτεμβρίου 7-9, επαναπαράδοση
Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: 15.130 τόν. d.w. του 1978, παράδοση
'Εσκουμινς Σεπτεμβρίου 5-12, ταξίδι μέσω Μόντρε-
αλ εκτός λιμνών, με επαναπαράδοση Κολόμπο/
Σιγκαπούρη διάρκειας περίπου 70 μηνών, δολ.
4.500 την ημέρα.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ: 28.565 τόν. d.w. του 1972,
παράδοση Καλάο Σεπτεμβρίου 7-15, ταξίδι μέσω
Χιλής με επαναπαράδοση Σαλβαντόρ/ Σάντος, δολ.
4.500 την ημέρα.

ΑΜΑΖΩΝ: 37.459 τόν. d.w. του 1982, παράδοση
'Αμβέρσα, Σεπτεμβρίου 11-18, επαναπαράδοση
Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία δολ. 6.450 την ημέρα.

ΙΟΣ: 64.267 τόν. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπω-
νία Σεπτεμβρίου 10-20, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας,
δολ. 8.500 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 77.823 τόν. d.w. του 1976, πα-
ράδοση 'Αμερ. Κόλπο Σεπτεμβρίου 18-23, επανα-
παράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 8.300 την ημέρα,
πλέον δολ. 180.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 122.933 τόν. d.w. του 1975, παράδοση

'Ιαπωνία τέλη Σεπτεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω
Δυτ. Αυστραλίας προς δολ. 2.70 ανά τόννο.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 64.000 τόν.d.w. του 1981,
παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω άκτών Βορ.
Ειρηνικού ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ.
7.500 την ημέρα.

ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ: 14.883 τόν. d.w. του 1975, παράδο-
ση Ρουέν Σεπτεμβρίου 7-11, επαναπαράδοση Αίγυ-
πτο, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ: 27.900 τόν. d.w. του 1975, παράδο-
ση Ροστόκ Σεπτεμβρίου 1020, επαναπαράδοση Σιγ-
καπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 5.200 την ημέρα, πλέον
δολ. 24.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τόν. d.w. του 1984, παράδοση
Νότιο Βραζιλία Σεπτέμβριο, επαναπαράδοση
Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία δολ. 6.050 την ημέρα, πλέον
δολ. 100.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: 26.815 τόν. d.w. του 1976, παρά-
δοση Ρίτσαρντς Μπαίη Σεπτεμβρίου 18-20, επανα-
παράδοση Χόγκ Κόγκ/ Ν. Κορέα/ Ν. 'Ιαπωνία, δολ.
5.100 την ημέρα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.200 τόν. d.w. του 1976,
παράδοση Ταυλάνδη Σεπτεμβρίου 10-20, επαναπα-
ράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΣΗΚΕ'Υ: 26.923 τόν. d.w. του 1975, παράδοση
Νιού Μπράουνσβικ Σεπτεμβρίου 12-18, επαναπα-
ράδοση Ρεσιφε — Ρίο Γκράντε, δολ. 3.950 την ήμέ-
ρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τόν. d.w. του 1985, παράδοση
'Ακαμπα Σεπτεμβρίου 16-22, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Α-
φρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία με φορτίο
γαιανθράκων, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΕΡΜΗΣ: 30.255 τόν. d.w. του 1972, παράδοση
Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Δανίας με επαναπαράδο-
ση Βόρειο άκτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 4.000 την ήμε-
ρα.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΠΦΑ'Ι'Ρ: 16.179 τόν. d.w. του 1977,
παράδοση Κοντινεντ άμεση, επαναπαράδοση 'Α-
καμπα, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ: 20.000 τόν. d.w. του 1975, παράδο-
ση 'Ιαπωνία τέλη Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση
Κόντινεντ, δολ. 4.600 την ημέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τόν. d.w. του 1981, παράδοση
'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού,
δολ. 4.900 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΕΔΙ 1: Σιντί Κερίρ 78.000 τόν. 'Ιταλία, WS 81, Σε-
πτεμβρίου 10.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Παλάνκα 96.000 τόν. Μεσόγειο WS 50,
όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, ναύλος έμπιστευτι-
κός, Σεπτεμβρίου 13.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Σαλλόμ Βόε 65.000
τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 76, Σεπτεμβρίου
10.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Σκίντα 30.000 τόν. καθαρά ΗΒ/ Κόν-
τινεντ / Μεσόγειο WS 137,5, Σεπτεμβρίου 9.

ΕΙΡΗΝΗ: Ρας Σουκχερ 129.000 τόν. μέρος φορ-
τίου Φός WS 60, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 57,5, Σε-
πτεμβρίου 14.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Κίνα 100.000 τόν. Τουρκία,
δολ. 1 έκατομ. κατ' αποκοπή περίπου Σεπτεμβρίου
24.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Γίεμπο 38.000 τόν. καθαρά Δυτική
'Ακτή ΗΠΑ WS 145, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ
WS 150, Σεπτεμβρίου 15.

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

ΑΕΙΟΣ: Βενεζουέλα 27.000 τον. καθαρά Μόντρε-
αλ, WS 175, Σεπτεμβρίου 12.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Ρας Λανούφ 40.000 τον. μέρος
φορτίου Λαβέρα WS 139, Σεπτεμβρίου 12.

ΤΙΝΑ: Περσικό Κόλπο 300.000 τον. Δυτικές όψιόν
WS 37,5, Σεπτέμβριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 97.000 τον.
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 55, όψιόν
HB/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 60, Σεπτεμβρίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Καραϊβική 27.000 τον. καθα-
ρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 160, Σεπτεμβρίου
17.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 145, Σεπτεμβρίου 17.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τον. μέρος
φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 52,5, Σεπτεμβρίου 19.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Κεϋχάν 105.000 τον. Κων-
σταντζα WS 80, Σεπτεμβρίου 13.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. 'Ιταλία,
WS 92,5, Σεπτέμβριο.

ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Α-
τλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 142, Σεπτεμ-
βρίου 10.

ΜΑΝΤΩ V: 'Αλγερία 25.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Α-
τλαντικού ΗΠΑ WS 125, όψιόν HB/Κόντινεντ WS
130, άμεση.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: 'Αρζού 115.000 τον. μέρος φορτίου

Γαλλία, WS 75, Σεπτεμβρίου 3.

ΖΑΡΝΑΤΑ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. ΗΠΑ WS
52,5, όψιόν HB/ Κόντινεντ WS 57,5, Σεπτεμβρίου 9.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά,
μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 165, Σεπτέμβριο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Κωνσταντζα 28.500 τον.
καθαρά, μέρος φορτίου HB/ Κόντινεντ, WS 100 Σε-
πτέμβριο.

ΟΧΑ'Ι'Ο: Δυτ. 'Αφρική 113.000 τον. Μεσόγειο WS
62,5, όψιόν HB/ Κόντινεντ WS 60, Σεπτεμβρίου 5.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέ-
ρος φορτίου Μεσόγειο WS 115 περίπου Σεπτέμ-
βριο.

ΝΟΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Περσικό Κόλπο 112.000 τον.
Ντελαγουέρ Σαίτι, WS 67,5 Σεπτέμβριο.

ΓΕΡΟΣ: Μπανίας 38.000 τον. μέρος φορτίου Λα-
βέρα WS 115, Σεπτεμβρίου 5.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Μπανίας 30.000 τον. καθαρά, μέρος
φορτίου, Περσικό Κόλπο 285.000 κατ' άποκοπή,
Σεπτεμβρίου 5.

ΙΟΛΗ: Βενεζουέλα 66.000 τον. μέρος φορτίου 'Α-
μερ. Κόλπο, WS 73, Σεπτεμβρίου 11.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: 'Εκουαντόρ 52.000 τον. μέρος φορ-
τίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 92,5, όψιόν Καραϊ-
βική WS 97,5, Σεπτεμβρίου 7.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: 'Αρζού 90.000 τον. μέρος φορτίου
Ρότερνταμ, WS 80, Σεπτεμβρίου 6.

σμού στο Ντάρμπαρ.

— M/V LOK VIHAR/PALAK (18.000/76-75)
δολ. 4.500.000 συνολικά σέ "Ελληνες αγορα-
στές.

— M/V FER JAMAICA (15.254/82) δολ.
2.700.000 σέ "Ελληνες.

'Ελάχιστα πλοία γενικού φορτίου βρι-
σκονταν στίς λίστες των πωλήσεων. Μεταξύ
αυτών τό ελληνικό FREEDOM του 1978 M/S
"NATASHA I" στά δολ. 2.600.000, τό πλοίο
έμπορευματοκιβωτίων «RAINBOW AVEN-
UE» (21.310/80) στά δολ. 6.000.000 καί τά ά-
δελά RO/RO «CHESTER» καί «FORTLEE»
(10.145/78-79) αντί συνολικής τιμής δολ.
8.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Ελλείψει ίκανού αριθμού πλοίων έν ένερ-
γεία πρός διάλυση, αναγκαστικώς ή προσο-
χή των διαλυτών στρεφόταν πρός παροπλι-
σμένα, έκτός κλάσεως, μέ ζημίες κ.λ.π.
πλοία, μέ παράδοση στον τόπο όπου εύρί-
σκονται καί μεταφορά στή γιάρδα διαλύσε-
ως μερίμνη του διαλυτού ή του παρεμβαλλο-
μένου έμπορου.

Στίς περισσότερες περιπτώσεις, οι ιδιαίτε-
ρες συνθήκες καί όροι τής πωλήσεως καθι-
στούν τήν τιμή ελάχιστα αντιπροσωπευτική
τής αγοράς καί αριθμό άνευ νοήματος όταν
οί λοιποί όροι δέν είναι γνωστοί. 'Ως έκ του-
του, παραλείποντας τέτοιες περιπτώσεις καί
αναφέρουμε αριθμό πράξεων μέ βάση παρά-
δοση στον τόπο τής διαλύσεως:

Ταϊβάν:

— M/S INCA PACHACUTEC (5.019) δολ.
132.50
— M/S INCA HUAYNA CAPAC (5.019) δολ.
132.50
— M/S MINER (3.795) δολ. 147.
— M/S DRACO (1.837) δολ. 125.
— M/S SURUGA MARU (7.695) δολ. 160.
— M/S KOSTRENA (5.815) δολ. 151.50.
— M/S WILHELM FLORIN (4.822) δολ.
151.50.

Κίνα:

— M/S SVIRJ (2.450) δολ. 104.
— M/T PROZRACHAYA (1.964) δολ. 97.

Ταϊλάνδη:

— M/V CAPETAN COSTIS (8.245) δολ. 155.

Πακιστάν:

— M/S SIMFEROPOL (4.785) δολ. 143.

Τέλος, στήν Τουρκία επωλήθησαν δύο
φορτηγά πλοία 4-6.000 τόννων βάρους αντί
δολ. 87.50 άνά τόννο.

Οι αγοραπωλησίες

Τό παρόν δέλτιο αναφέρεται στίς πωλή-
σεις πού έλαβαν χώρα κατά τή διάρκεια των
πρώτων δέκα ήμερών του Σεπτεμβρίου καί
περιλαμβάνει τά παραλειφθέντα των τελευ-
ταίων ήμερών του Αυγούστου.

Κύριος μοχλός τής αγοράς αναδεικνύεται
τό Νορβηγικό αγοραστικό ενδιαφέρον μέ
σημαντικό αριθμό αγορών, κυρίως δεξαμε-
νοπλοίων καί, κατά δεύτερο λόγο, μπάλκ
κάρριερς.

Πρίν από ό,τιδήποτε άλλο, άξίζει νά ση-
μειωθεί ή άναγγελία τής πωλήσεως των 'Ελ-
ληνικών δεξαμενοπλοίων ARGONAUTIS/ O-
DYSSEAS / AGAMEMNON / AEGEAS των
137.000 τον. d.w. καί AENIAS (140.000 τον.
d.w.), 12-13 έτών, σέ Νορβηγικά συμφέροντα
(FRED OLSEN) αντί μη ανακοινωθείσης τι-
μής πού πιστεύεται ότι υπερβαίνει τά δολ. 60
έκατομύρια.

Γενικά οι τιμές βρίσκονταν σέ ύψηλά επί-
πεδα μέ άνοδικές τάσεις ενώ οι άξιόλογες
μονάδες σπάνιζαν στήν αγορά.

Μεταξύ των γνωσθεισών πράξεων:

— T/T ORPALE (280.100/75), δολ. 12.000.000
— M/T DIANA (87.560/80) δολ. 14.300.000.
— M/T ESSO CASTELLON (76.280/68) δολ.
3.750.000.
— M/T FAITH (37.800/74) δολ. 7.500.000 μέ
3 έτη T/C δολ. 7.500.

'Αρκετά μικτά πλοία άλλαξαν επίσης χέ-
ρια:

— T/OO ELENI P (164.500/72) δολ.
6.150.000.
— OBO GOLDSTAR (145.100/72) δολ.
7.400.000.
— FERNTTEAM (123.043/76) δολ.
10.750.000.
— OBO CHANDROS (73.250/67) δολ.
3.050.000.

Τό αυτό ενδιαφέρον επικρατούσε καί στήν
κατηγορία των μπάλκ κάρριερς όπου ση-
μειώσαμε:

— M/V SUNBEAM (73.700/76) δολ.
6.500.000.
— M/V J. DEE (39.000/76) δολ. 5.300.000.
— M/V J. BUDA (37.675/84) δολ. 9.400.000.
— M/V D. FORTUNE (37.000/84) δολ.
9.300.000.
— M/V SITA ELISE (34.700/83) δολ.
7.500.000.
— M/V MARITSA P. LEMOS (31.800/72)
δολ. 2.500.000.
— M/V ELENI (27.200/75) δολ. 3.400.000 σέ
"Ελληνες.
— M/V MAHARAN! (26.300/77) δολ.
3.760.000 σέ "Ελληνες κατόπιν πλειστηρια-



"NUOVA" TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

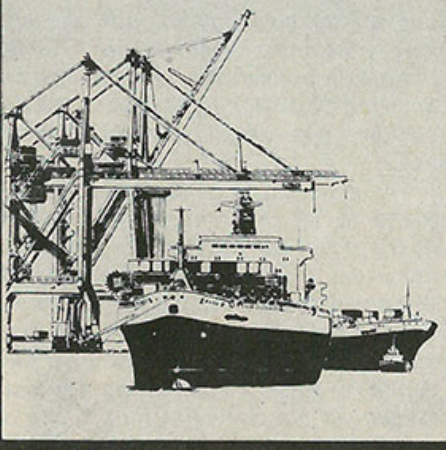
ΑΥΘΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 241545 NOVA GR A.O.H.: 4135573

NAFTIKA CHRONIKA



MINES

AND

WARSHIPS

As far as shipping is concerned, the war in the Gulf has entered a new phase marked by the appearance of mines and the internationalisation of the naval presence.

Indeed, since July 27, when the American flag Kuwaiti VLCC "Bridgeton" of 401,362 dwt. hit a mine between Ahmadi and Farsi, the incidence of mines in the area has become prevalent. It is to be noted that the mine which damaged the "Bridgeton" was of Chinese manufacture and similar to those destroyed by American experts in Ahmadi. Moreover, mines today are so sophisticated that they can be set to explode not on contact with the first ship in a convoy but with subsequent ones. Saudi and American minesweepers have also destroyed mines which were presumably laid by Persian fishing vessels which have been seen in the area.

The Gulf is now patrolled by 15 American warships headed by the aircraft carrier "Constellation". There are also four Soviet minesweepers and one frigate. Britain has two frigates in the Gulf and one cruiser to escort ships as far as Bahrain. France, besides the naval force in the Indian Ocean, has sent two missile-bearing frigates and one aircraft carrier to the sea area off Oman. Finally, the Iranian fleet consists of coastguard vessels built in Sweden, Japan and Korea and armed with machine guns and torpedos.

DO NOT BE TEMPTED SAYS INTERCARGO

The International Association of Dry Cargo Shipowners INTERCARGO repeated on September 8th its often stated warning to members and dry cargo shipowners generally to resist the temptation to embark on speculative orders for new ships. "Not surprisingly", said Menis Karageorgis, Chairman of Intercargo, "the improved level of the freight market has meant a substantial increase in the value of second hand tonnage. This has resulted in shipowners being openly encouraged to order new ships. Such advice is dangerous. It ignores the fragility of current market confidence and poses a real risk of another surge of newbuilding orders and a repetition of past mistakes when large numbers of new ships poured on to a market which had already become depressed before

the newbuilding spree had run its course".

Carl Schrupf, Intercargo's new Vice Chairman, added: "While it is perfectly true that the price of new tonnage has some attractions compared with that for modern second hand tonnage, advice to owners to take advantage of the situation completely overlooks the fact that today's improved chartering market has been achieved in spite of a surplus of dry cargo tonnage still not far short of 40 million dwt. Most of this surplus is disguised in slow steaming and other inefficiencies. At some stage existing tonnage must of course be replaced, but now is not the time. Fleet renewal must await a substantially better underlying balance between supply and demand".

RECOGNITION OF MOST OPEN REGISTRIES

The end result of the UN convention on Conditions for Registration of Ships which was adopted one-and-a-half years ago was to grant international recognition to all registers fulfilling the conditions of the Convention. Mr. Tormod Rafgard Managing Director of INTER-TANKO said at the "Which Register? Which Flag? Lloyd's Conference in London on 3rd September.

The initial idea was to phase out open registers but with the adoption of the Convention in February 1986 the heated debate on open registries subsided. World trade will continue to benefit from free competition in bulk shipping which can only be beneficial to consumers, not least those who need it most in developing countries through low transport costs.

The Convention has not led to practical problems for shipowners. Indeed it has helped to make a greater awareness of the need for competent mariti-

me administrations. Furthermore, the Convention has the positive aspect of having requirements regarding the identification of the person or persons who can be held financially accountable for the management and operation of ships.

Mr. Rafgard welcomed the development of new quality registers and the competition among the registers, while he feared that the embargo on transport of crude oil to South Africa for tankers on voyage charters may be a stumbling block for the Norwegian International Ship Register.

It will take a long time before the Convention enters into force. So far only 13 countries have signed, representing 7% of the world's tonnage, none has ratified. A minimum of 40 countries with at least 25% of the world tonnage must have ratified before the Convention can enter into force.

With the introduction of the new Norwegian registry known as NIS, it is hoped that many of the Norwegian controlled ships now under foreign flags will be transferred so that between 500 and 1000 ships will be registered under NIS by the end of the year.

UNDER 33 FOREIGN FLAGS

On July 1, 1987, the Norwegian controlled merchant fleet consisted of 487 vessels totalling 15,2 million dwt.

Of this total, 5,9 million dwt. (139 ships) were registered in Liberia, 2,4 million dwt. (86 ships) were registered in Panama, 1,5 million dwt. in Singapore, 1,4 million dwt. in the Philippines, 1,4 million dwt. in the Bahamas, 700,000 dwt. in Hong Kong, 400,000 dwt. in Bermuda, 200,000 dwt. in the Netherlands and 100,000 dwt. in Britain. Altogether, the fleet is registered under 33 foreign flags.

On the same date, the Norwegian flag flew over 550 vessels totalling 9 million dwt. down from 811 ships totalling 31,8 million dwt. in 1983.

FOREIGN CREWS ON DUTCH SHIPS

The Dutch Ministry of Transport has finally approved the employment of lower paid foreign crews on Dutch ships. The approval is not a blanket one but is limited only to the ships of two specific companies: Winterport Tankers which carry chemical products and the Wijnmuller firm which specialises in salvage and the transport of heavy cargoes.

Up to now, ships less than six years

old for which the owners had obtained investment grants were not allowed to employ such crews. Moreover, the collective agreement with the maritime unions made it mandatory for foreign crews, if employed on Dutch ships, to be paid the same wage as Dutch seamen.

In the above mentioned cases, the unions accepted the deal under pressure from the owners and the government. Negotiations are continuing, however, on the subject of working conditions for such crews and the provision that no Dutch seamen would lose their jobs.

THE FIFTH INTERNATIONAL MEETING ON WORLD ECONOMY AND SHIP FINANCE

The Piraeus Marine Club, in cooperation with the International Centre for Shipping, Trade and Finance, City University Business School, London, is sponsoring the fifth International meeting of Piraeus with a two-day seminar on "The World Economy and Ship Finance" on 15th and 16th October 1987.

The Piraeus meeting is a most important event not only for the Club's members but for the shipping community as well, especially as the speakers will be distinguished persons from the fields of International Shipping, Banking, Insurance, Law and the Academia.

NEW PORT COST GUIDE FROM INTERTANKO

Tanker owners, operators and brokers can obtain swift access to the latest port cost figures by reference to a new guide from INTERTANKO.

The disbursements Accounts for tankers publication has been a popular repeater providing as it does essential information for use in voyage calculations before ships are fixed. It presents over 2300 disbursements accounts and recent cost estimates received from the 260 tanker owners who are members of INTERTANKO and hundreds of port agents spread all over the world, for large and small tankers in 450 tanker ports and terminals around the world.

A NEW TECHNIQUE

The Jurong shipyard in Singapore has developed a new technique by which the damaged bow or stern of a ship is discarded and replaced by the bow or stern of another ship.

Specifically, the Iranian ships "Mokran" and "Minab" of 25,000 tons each, were towed to Singapore after being damaged in the Gulf. The first was damaged in the bow area while the second in

the stern. The ships were cut more or less amidships at the yard and the damaged sections were discarded. Then the undamaged section of the "Mokran" was welded to the undamaged section of the "Minab" and a new ship was born. Lengthening ships is not a new technique and had been termed "jumboising". This new technique goes under the name of "cannibalising" which, in a sense it resembles.

NEW AGENTS FOR ONOMICHI DOCKYARD CO.

The reputable Japanese shipyard "Onomichi Dockyard Co" has appointed the Piraeus based "Abax Ltd" as their sales agents for shiprepairs and conversions.

Onomichi Dockyard can accommodate drydocking works and repairs afloat of ships up to 40,000 d.w.t. with maximum length of 187 meters.

"Abax" Ltd is managed by Mr. St. Koukariis, a highly qualified Naval Architect with 18 years experience in the field of shiprepairs.

FLOATING CONFERENCE

From October 8 to 11 the Marseille Chamber of Commerce and Industry has scheduled a series of talks on EEC sea transport. The conference has been organised by the President of the Transport Committee, Mr. George Anastasopoulos who will preside over it.

The talks will naturally revolve round the decline of EEC shipping which now represents only 18.6% of world tonnage while the Community with its twelve member states and 323 million inhabitants is the second largest economic unit on our planet. Two specific subjects to be discussed are legitimate competition and free participation in world transport and the development and competitiveness of EEC fleets.

The talks will be held on the liner "Liberte" which will take the delegates as far as Tunis.

MORE THAN 6,000 USERS OF INMARSAT

A new Polish cargo vessel, "Wladyslaw Gomulka", became on September 9th the 6,000th user commissioned into the INMARSAT global mobile satellite communications system.

The "Wladyslaw Gomulka" is a 35,000 gross ton general cargo ship currently undergoing sea trials in the Baltic Sea. The second of a series of seven vessels under construction for the Polish Steamship Company in Szczecin, the ship is expected to be fully operational before the end of the year. It joins th-

irty - eight other vessels of Polish registry already fitted with Standard-A ship earth stations for operation with INMARSAT.

THE "HERALD OF FREE ENTERPRISE" INVESTIGATION

The British magistrate who conducted the investigation into the sinking of the cross-Channel ferry "Herald of Free Enterprise" has handed down his decision apportioning the blame of the accident and the penalties to be imposed.

The main cause of the accident was found to be the failure to close the doors of the car deck before the ship's departure. Another cause was the fact that the ship was overloaded and down by the bows. The control system which indicated whether the doors were closed or not was not functioning. The boatswain did not supervise the closing of the doors because he was asleep in his cabin. The master should have made sure before sailing that all safety measures had been complied with. The negligence of the master, the chief officer and the boatswain caused the death of 188 passengers. The master has been suspended for one year and the chief officer for two years. It is up to the company to punish the boatswain.

Townsend - Thoresen were also deemed responsible for the accident at all levels, from the board of directors to the staff. The judgment finally makes recommendations with regard to the safety of ships of this type among which a system of signal lights to show whether the doors are open or closed and a closed-circuit TV system on the car deck as well as strict control over the weight of the vehicles carried and the number of passengers.

TRAGIC IRONY

In order to eliminate painful reminders of the "Herald of Free Enterprise" accident, Townsend - Thoresen have changed their name to "P & O European Ferries" as from this autumn.

The first ship to bear the new colours will be the "Pride of Calais" which is to enter service in November. At the same time, subsidiary companies such as Townsend Car Ferries and Thoresen Car Ferries which ply the Le Havre - Portsmouth and Dover - Pas de Calais lines will also change their names. For several months now the funnels of the ships have been painted with the P & O colours.

The tragic irony is that the disappearance of Townsend and Thoresen from the Channel is taking place a little before this shipping company was to celebrate its sixtieth anniversary.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μκτόν)

ABIN O'TA TFEINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGGELIKH Σ.	62	10750
AGHNP	71	9875
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIAΣ A.Σ.	85	23074
AGIAΣOΣ	82	36000
AGIOΣ ANAPEAΣ	77	10815
AGIOΣ ΓEPAZIMOΣ	70	8978
AGIOΣ KYPIPIANOΣ	70	10469
AGIOΣ MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOΣ MATΘAIOΣ	72	5580
AGIOΣ ΦANOPYPIOΣ	69	14029
AEΛAΦOTHΣ	73	30486
AEPIATIKH (δ.)	63	30648
AETOΣ	72	3065
AEΓIANNHΣ	77	30427
AEON	79	10428
A'EBAI	70	8898
AIGAION	77	14274
AIGEAΣ (δ.)	75	74878
AIKATEPINH	64	5931
A'I'ANT MARINER	74	16006
A'I'ANT SKA'Y	76	11084
A'I'ANT SKIΠEP	84	16800
A'I'ANT CTAP	76	15947
A'I'ANT TSEM	85	18800
AINIAΣ (δ.)	75	71833
AIOIIAN KAPPIEP	68	16715

A'I'PHNH ΓKAIΦ	68	9441
A'I'PHNH EMEPANNT	77	9083
A'I'PHNH NTAT'MONT	81	10714
A'I'PHNH ΣAΦA'I'P	77	10153
AITZIAN ΓOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIOΣ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOYAMAPIN	72	9784
AKOYAPIOYΣ (δ.)	72	19869
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOIIC (δ.)	78	198764
AKPOΠOIIC	72	13638
AKTAIA	75	23785
AEBOPAΔA	77	5868
AEZEANAPPIA	75	22575
AEZEANAPPOΣ II	77	1598
AEZEANAPPOΣ III	77	1584
AEZE. Γ. TΣABAIPIHΣ	78	15688
AEZEANTEP	57	4365
AEZIOH XOOPY	68	9084
AEΘAIA	74	23757
AEIAΣ	82	4180
AEIKPATOP	83	15857
AEINE	63	10383
AEINTA	73	23218
AEKAIIOΣ	77	11213
AEKIMOΣ	85	24700
AEKMAN	77	14530
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIC	73	13631
AEKYONIC (δ.)	87	17612
AEKYON	73	8224
AEMA	80	11584
AEMAP	69	10373
AEMI SKA'Y	74	22246
AEMPETPA	72	1800
AEONHCHOΣ (δ.)	72	17355
AEΣ CTPEHΓKO	86	12963
AE TIC	79	11000
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA TΣAΛΛENTZ	85	10511
AEΦA ΦE'I'Θ	84	22000
AEΦA ΦAE'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOΣ	80	10996
AMAPYAIIC	83	13600

πρός Σιγκαπούρη 7/6		
ε. Κολούμβια Ρίβερ 7/7		
α. Ντομάμ 16/6		
ε. Μπαγκόγκ 13/6		
α. Ρεϊνιόν 20/6		
ε. Πειραιά 2/7		
α. Σαγκάη 1/7		
πρός Άλεξάνδρεια 28/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ραβέννα 2/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
πρός Κολόμπο 27/6		
πρός Μαλαισία 27/6		
ε. Σάν Λορέντζο 1/7		
ε. Ναγκόγια 9/7		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Βιεννάν 17/6		
ε. Τζέντα 25/6		
α. Μασσαλία 30/6		
α. Χιούστον 25/6		
στό Άμστερνταμ		
α. Ρίο Άνιέρο 26/6		
α. Πειραιά 2/7		
πρός Άπωνία		
πρός Φλάσσινγκ 14/7		
πρός Ρεσίφ 9/6		
α. Παρανάγουα 2/7		
α. Σιγκαπούρη 23/6		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ντάρμπαν 9/7		
ε. Ίκονιο 28/6		
πρός Βομβάη 24/6		
μετ. «Κόβο Σίδερο»		
ε. Γένοβα 6/7		
πρός Χόβικ 30/6		
α. Φός 21/6		

α. Ν. Όρλεάνη 7/7		
α. Σύνδνευ 24/6		
έπισκευές Πειραιά		
ε. Βρόστη 5/7		
στήνη Άλμερία 4/7		
α. Γουακαμάτσου 28/6		
ε. Τσίμα 8/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άδελαΐδα 4/6		
α. Γένοβα 25/6		
α. Ρίο Άνιέρο 24/6		
ε. Τρίπα Άλιαντς 6/7		
ε. Πειραιά 24/4		
α. Μονφραλκόνε 18/6		
α. Σιγκαπούρη 6/6		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 18/6		
α. Βρέμη 7/7		
ε. Βρέμη 13/7		
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/6		
άρχει Χαλκίδα		
στό Μπαντάρ Άμπας		
α. Ίντσόν 16/6		
πρ. «Yuksei Guler»		
ε. Άμβέρσα 10/7		
ε. Θεσσαλονίκη 12/6		
πρός Μπ. Άμπας 28/6		
α. Κό Σιτσάγκ 12/7		
α. Σάντος 26/6		
α. Κό Σιτσάγκ 13/7		
ε. Σάντος 4/7		
α. Σάν Φραντίσκο 29/6		
ναυπηγ. Καβαχίρι		
άρχει Πειραιά		
α. Κολόμπο 23/6		
α. Ρουέν 26/6		
πρός Γιοσσό 25/5		
στό Μόντρεαλ 9/7		
δ. Κωνίπολη 26/6		
α. Ντάρμπαν 9/7		
α. Τσάλνα 7/7		
α. Μανζανίλο 14/6		
α. Σάντος 3/7		
α. Σουραμπάγια 9/6		
ε. Τρινκομάλη 28/6		

ε. Γιοκοχάμα 4/7		
α. Γλασκώβη 3/7		
α. Τομπόκο 27/6		
α. Σιγκαπούρη 26/6		

AMEOYCT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOPPOC	83	34000
AMOTPIH	78	10995
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOAIIO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATIAΣ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA CKIOPY	74	13633
ANAGΓEA CKPENTHEC (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'I'HTOM	74	13348
ANAGΓEA EHTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEC	82	29487
ANAGΓEA HΓKA	83	20432
ANAGΓEA INTEAIITZENC		
(δ.)	82	24655
ANAGΓEA ΛHNTEP	85	14400
ANAGΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I'Σ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA CAXEΣ	84	24643
ANAGΓEA CKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMΠION	71	9229
ANAGΓEA ΦIHTEAIITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEC	73	13631
ANAI ΓEA XAPMOHY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOPY	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378
ANAMEI	77	14584
ANACTAIC	80	15688
ANACTAIC (δ.)	75	69222
ANATOH	70	8998
ANAPH	85	34400
ANAPOTHE	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOC	85	34500
ANAPPOC AT'IA	83	10470
ANAPPOC APICE (μ.)	72	119505
ANAPPOC ATIAΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOC ΓEOPPIOC (δ.)	76	115461
ANAPPOC MEATEMI	73	32781
ANAPPOC OKEAHIA	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOTPIH A	76	18646
ANOTC	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA A	79	12214
ANNA APAKOΠOYAYOY	74	8915
ANNOYIA	71	9826
ANTAIIOΣ	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEIINA	77	16356
ANTZEAIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZEAIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZEAIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZEAIK CΠIPIT	84	36353
ANTZEAIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZEAIK XOOPY	85	25300
ANTZEAIK	72	6666
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXEIA	72	11931
ANTIΠAPOC (δ.)	86	18000
ANTIΠOIC (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOC (δ.)	79	19463
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
AEΠE	73	16397
AEHAIOTHE	75	35716
AEΠOIA	75	34409
AEΠOΛOYHIA XII	66	1506
AEAMΠEAIIA	82	13800
AEAN	80	10428
AEPOHAYTHC (δ.)	75	74263
AEPOHAYTHC	77	11281

ε. Μπ. Άίρες 2/7		
δ. Σουέζ 9/7		
δ. Κωνίπολη 22/6		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 19/6		
α. Μοντεβίδεο 30/6		
δ. Παναμά 6/7		
α. Τζέντα 5/7		
δ. Σουέζ 2/7		
α. Τσαγκουάρμας 3/7		
α. Σιγκαπούρη 20/6		
πρός Μπουσάν 25/6		
α. Φός		
ε. Τσιταγκόγκ 7/7		
δ. Παναμά 27/6		
πρ. «Oak Sun»		
ε. Τσιταγκόγκ 21/6		
α. Ν. Όγκρη 5/7		
α. Σύνδνευ 8/7		
α. Λός Άντζελες 21/6		
δ. Παναμά 30/6		
ε. Καμπεντέλο 27/5		
ε. Σάντος 2/7		
α. Τζέντα 30/6		
δ. Σουέζ 17/6		
α. Μπρισμαίν 9/7		
α. Ίταζάι 17/6		
ε. Λέγκχορν 7/7		
α. Πενάγκ 30/6		
ε. Βερακρούζ 28/6		
ε. Πόρτ Άλις 8/7		
ε. Κοτονού 2/7		
δ. Π. Σαΐ 17/6		
α. Ρίο Γκράντε 7/6		
α. Έιβονιαούθ 4/7		
ε. Ματάντι 17/6		
α. Ντάρμπαν 8/7		
ε. Χαλδία 5/7		
ε. Βανκούβερ 5/7		
α. Φώλεϋ 8/7		
μετ. «Αϊβαλ» (ε.)		
α. Κινούρα 26/6		
α. Ντάρμπαν 28/6		
α. Φρήτσον 29/6		
α. Γιοκοχάμα 7/7		
δ. Κωνίπολη 22/6		
δ. Καλκίση Πακιστάν		
α. Φός 3/7		
πρός Ρόττερταμ 24/6		
άρχει Τάραντα		
ε. Χάτσινχο 3/7		
ε. Χιούστον 12/6		

ε. Μπαχαρίν 13/7		
πρός Μπρισμαίν 9/7		
α. Μονφακόνε 22/6		
α. Πόρτ Μέλλον 24/6		
έπωληση διάλυση		
α. Ντάρμπαν 25/6		
πρ. «Dacebank»		
μετ. «Avance» (M.)		
πρός Ίνδια 14/7		
α. Σιγκαπούρη 23/6		
άρχει Πειραιά		
πρός Μομπάσα 18/6		
ε. Ν. Όρλεάνη 1/7		
α. Ν. Όρλεάνη 1/7		
α. Ν. Όρλεάνη 2/7		
α. Λαύριο 8/6		
α. Τενερίφ 5/7		
α. Σιγκαπούρη 27/6		
ε. Σχέζον 12/6		
ε. Κασίμα 29/6		
α. Ν. Όρλεάνη 5/7		
δ. Ντόβερ 13/7		
α. Φουτζέιρα 8/7		
α. Κίγκτον 19/6		
α. Κορούνα 8/7		
α. Βανκούβερ 5/7		
α. Πασαγιές 7/6		
ε. Τσιταγκόγκ 4/7		
α. Χέϋ Πόιντ 2/7		
α. Μπωμόντ 27/6		
α. Παλέρμ 6/6		
α. Σικάγο 12/6		
ε. Άντοφαγκάστα 5/7		
α. Ρας Τανούρα 29/6		
έπωληση		

ΑΡΕΤΗ	73	13631	πρός Μανίλα 29/5	ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στον Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	δ. Σουέζ 2/7	ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Κιτιμάι 7/7
ΑΡΗΣ	71	15119	α. Σιγκαπούρη 5/7	ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	ε. Νταλιάν 28/6
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678	ε. Φρημάντλ 7/7	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Βενετία 2/7
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Ν. Όρλεάνη 6/7	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	στο Ροζάριο 11/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΓΚΡΕΐ'Σ Λ.	71	16306	δ. Κωνσπολή 29/6
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Μαδράς 11/6	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	δ. Κωνσπολή 29/6
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Σιγκαπούρη 5/7	ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	δ. Κωνσπολή 29/6
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Χάμπτον 22/6	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	δ. Παναμά 24/6
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Παράντι 4/7	ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	επωλήθη διάλυση
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Σιγκαπούρη 8/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	δ. Παναμά 11/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Χάμπτον 22/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ντάρμπαν 2/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕΣ	75	19451	α. Κόμπε 4/7
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Κουνσάν 17/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Τζέντα 3/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Ντάρμπαν 2/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Σιγκαπούρη 3/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Κουνσάν 17/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Λός Πάμας 27/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Ντάρμπαν 2/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Μοντεβιδέο 8/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Τάμπα 2/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Ρότερνταμ 11/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	α. Φάλλμουθ Μπαϊ 2/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Σιγκαπούρη 25/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Γιοκαϊτάι 1/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	δ. Π. Σαϊδ 12/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Σιγκαπούρη 3/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Γάνδη 4/7
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Τιμαρού 957	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Πειραιά 3/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχαράν 25/6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχαράν 8/7
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Ντόβερ 6/7
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500	α. Νταμπέρ 30/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Πειραιά 7/7
ΑΖΛΕ'Υ	70	13363	ε. Σαλβαντόρ 14/6				
ΑΖΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	ε. Φιλαδέλφεια 23/6				
ΑΖΤΕΡΙΣ	81	34447	α. Φιλαδέλφεια 23/6				
ΑΖΤΗΡ	74	13633	α. Σουέζ 2/7				
ΑΖΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Χάμπτον 7/7				
ΑΖΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309	α. Χάμπτον 7/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Χάμπτον 7/7				
			α. Τάμπα 2/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Φουτζέιρα 4/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	δ. Κωνσπολή 1/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	πρός Λομέ 12/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	δ. Κωνσπολή 1/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	δ. Κωνσπολή 1/6				
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Κεϋχάν 27/6				
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Μπαρναμπάτελ 19/6				
ΑΤΡΟΤΟΣ	70	9247	α. Σιγκαπούρη 24/6				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	επωλήθη				
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ίντσον 17/6				
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Σάν Φρανσίσκο 6/6				
ΑΦΡΟΣ	70	18328	δ. Παναμά 28/6				
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Άμστερνταμ 20/6				
			πρός Κάντια 13/4				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα				
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	δ. Γιβραλτάρ 28/6				
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Παναμά 30/6				
ΒΑΡΗ	82	22474	επωλήθη άλλοδαπούς				
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Λόγος 6/7				
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	στο Ρότερνταμ 15/7				
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	στο Μπ. Άμπας 26/6				
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Μπαρναμπάτελ 29/6				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Φλάσσινγκ 29/6				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φιλαδέλφεια 9/6				
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Κωνσπολή 1/7				
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Βαλτιμόρη 1/7				
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	ε. Μπαρναμπάτελ 4/7				
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	ε. Κωνσπολή 27/6				
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	α. Λός Άντζελες 6/7				
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	α. Φός 17/6				
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	α. Ντάρμπαν 2/7				
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	α. Ντάρμπαν 2/7				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	α. Ντάρμπαν 2/7				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Ντάρμπαν 2/7				
			πρός Κωνσταντίνα 23/6				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Τζέντα 27/6				
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Κινούρα 23/6				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Κινούρα 23/6				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Τσιτακόγκ 8/7				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Φουτζέιρα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	πρός Τουρκία 19/5				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	επωλήθη άλλοδαπούς				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	διαγράφεται				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Άμστερνταμ 14/7				
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Βηρυτό 30/6				
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Άμπτιζάν 15/6				
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Ν. Όρλεάνη 7/7				
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Χιούστον 2/7				
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	α. Βιτόρια 2/6				
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	πρός Τάμπα 16/6				
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Σιγκαπούρη 1/7				
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Ίταζάι 29/5				
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	πρός Άλεξάνδρεια 29/6				
			πρός Τζιμπουτί 15/5				
ΓΚΑΛΛ	70	15302	πρός Μπ. Άϊρες 16/6				
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Καρμπονέρας 30/6				
ΓΚΕ'Ι'Λ (δ.)	62	2201	πρ. «Αρίζε»				
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. Όρλεάνη 6/7				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Άμστερνταμ 12/7				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ							
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Κομώ Μπαϊ 22/6				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 12/6				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Κουρέιτ 10/7				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός Άντζελες 30/6				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Χιούστον 2/7				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 1/7				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 29/5				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 5/7				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Άμστερνταμ 27/6				
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	α. Φουτζέιρα 4/7				
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Κωνσπολή 1/6				
ΔΑΦΝΗ	74	19451	πρός Λομέ 12/6				
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	δ. Κωνσπολή 1/6				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	δ. Κωνσπολή 1/6				
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Κεϋχάν 27/6				
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Μπαρναμπάτελ 19/6				
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Σιγκαπούρη 24/6				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	επωλήθη				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Σιγκαπούρη 7/7				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	μεσογειοεικές μεταφορές				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	α. Πόρτ Τάμπος 4/7				
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Φός 20/6				
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Ρότερνταμ 23/6				
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Φιλαδέλφεια 19/6				
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Παναμά 17/6				
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	ε. Ν. Όρλεάνη 8/7				
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313	πρ. «Αίγλις Μπάλτικ»				
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Γιβραλτάρ 17/6				
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Νταλιάν 6/6				
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Χουάγκου 24/6				
			επωλήθη				
ΕΒΙΑ	61	10029	α. Σιγκαπούρη 7/7				
ΕΒΜΑΡ	76	16398	μεσογειοεικές μεταφορές				
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Λόρνακα 5/7				
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	δ. Δαρδανέλλια 1956				
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Μπαντίρμα 22/6				
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	73	69911	ε. Τάμπα 6/7				
ΕΚΤΟΡ	70	16258	α. Ντάρμπαν 2/7				
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Λός Άντζελες 6/7				
ΕΛΕΝΗ	75	16421	α. Φός 17/6				
ΕΛΕΝΗ	60	1995	δ. Κωνσπολή 27/6				
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΗΝ	76	12315	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΗΝ	76	11282	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΗΝ	84	22315	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ			α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			α. Παναμά 24/6				
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	85	16605	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Παναμά 24/6				
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	6						

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16865
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
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
ΙΝΩ (δ.)	71	1599
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	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

δ. Ντόμπερ 3/7	
α. Ντάρμπαν 28/6	
α. Ν. Όρλεάν 27/6	
α. Όζακα 2/7	
α. Έιλντ 9/7	
α. Χόγκ Κόγκ 2/7	
δ. Π. Σάϊδ 4/7	
ε. Έιλντ 13/7	
ε. Πειραιά 6/7	
δ. Παναμά 20/6	
α. Ν. Όρλεάν 9/6	
α. Χάμπτον 7/7	
ε. Ν. Όρλεάν 6/7	
δ. Ντόμπερ 1/7	
ύψωσε κυπριακή	
ε. Πειραιά 23/6	
α. Φουτζέιρα 7/7	
ε. Μονρόβια 23/6	
δ. Κων/πολη 19/6	
προς Ίαπωνία 29/5	
α. Σκάνα Φλόου 11/7	
α. Πειραιά 11/6	
α. Ντάρμπαν 12/7	
επωλήθη Κύπρο	
επωλήθη διάλυση	
μετ. «Θεανούλα» (κ.)	
δ. Παναμά 3/7	
προς Κύπρου Κρίσι 30/6	
στο Μπλιμπό 8/5	
α. Σιγκαπούρη 19/6	
πρ. «Borea»	
επωλήθη διάλυση	
δ. Παναμά 4/7	
προς Πόρτο Καμπέλλο 25/6	
επωλήθη	
προς Κωνσταντίνα 12/6	
προς Μπ. Άϊρες 10/6	
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 12/6	
ε. Αλεξάνδρεια 3/5	
δ. Σκώ 2/7	
α. Μπ. Μπαϊν 24/6	

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 ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΗ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	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 ΣΙΛΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΖΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΑΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

α. Γιοκοχάμα 25/6	
προς Β. Θάλασσα 1/7	
προς Άρούμα 3/6	
α. Ικόνιο 24/6	
προς Μαράκαϊμπο 18/6	
δ. Σουέζ 28/6	
ε. Κεϋχάν 27/6	
α. Σαβάννα 8/7	
προς Πειραιά	
ναυπηγ. Σπλίτ	
α. Όζακα 30/6	
α. Φόρ 2/7	
δ. Γιβραλτάρ 5/7	
δ. Π. Σάϊδ 11/7	
στη Φουτζέιρα	
ε. Ίταζάι 2/7	
α. Σάντα Μάρτα 27/6	
α. Φέλιξτοου 13/7	
προς Άρούμα 29/4	
προς Σικελία 1/6	
προς Πειραιά 24/6	
προς Πειραιά 11/7	
ε. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 24/6	
ε. Πειραιά 5/7	
προς Σμύρνη 16/6	
προς Ν. Καληδόνα 26/6	
α. Τενερίφη 5/7	
α. Φουτζέιρα 12/7	
ναυπηγ. ναυκασιδικ	
πρ. «Scan Venture»	
ε. Ζήμπραγκ 22/6	
προς Λιβύη 29/4	
α. Χάιφα 7/7	
α. Σαβάννα 8/7	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 6/11	
ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 11/7	
α. Σαβόνα 8/7	
α. Παρανάγιο 23/6	
ε. Σάντος 25/6	
α. Βανκούβερ 25/6	

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΩΝ 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
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΛΑΒΑ	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
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

α. Ματαράνι 10/6	
α. Κοκούρα 5/7	
α. Σιγκαπούρη 22/6	
ε. Κάλβερστον 28/6	
α. Μπρέικ 30/6	
ε. Σ. Τζών 6/7	
στη Λούνα	
σημαία Κύπρου	
προς Τερνέστη 9/7	
δ. Παναμά 29/6	
α. Λός Άντζελες 21/6	
στο Ούμ Κουάσο	
δ. Κων/πολη 18/6	
α. Χέυ Πόιντ 29/6	
προς Άλχερι 8/5	
προς Δ. Άφρικη 12/6	
δ. Κων/πολη 6/6	
ε. Μπαγκόγκ 29/5	
στο Χάρ Φακάν	
ε. Σιγκαπούρη 7/7	
αργεί Πειραιά	
α. Χουαλιέν 20/6	
προς Καρατάσι 5/7	
ε. Χάμπτον 9/7	
ε. Ν. Όρλεάν 4/7	
προς Μόντρεαλ 6/7	
ε. Τοκουγιάνια 7/7	
α. Μασσαλία 27/6	
α. Σάντος 30/6	
α. Σιγκαπούρη 6/7	
α. Σαζέιν 6/7	
ε. Φάλμουθ 10/7	
ε. Ρότερνταμ 11/7	
α. Κόδιε 4/7	
προς Γιβραλτάρ 23/6	

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ	73	36330
ΛΕΝΑ Π.	73	36330
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	76	11049
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΨ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΔ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

α. Τής 12/7	
προς Άντεν 25/6	
στο Χούσουμ 8/7	
αργεί Πειραιά	
προς Ίαπωνία 26/6	
α. Βανκούβερ 8/6	
α. Ν. Όρλεάν 21/6	
α. Τζέντα 1/7	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Alegro I»	
αργεί Σετολμπαλ	
α. Σάρροχ 26/6	
προς Άκαμπα 15/6	
στη Φορταλέζα	
ε. Νάπολη 8/7	
προς Κολούμπια Ρίβερ 10/6	
α. Σιγκαπούρη 26/6	
α. Λομέ 20/6	
προς Ρουμανία 16/6	
α. Χόγκ Κόγκ 28/6	
ε. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 20/6	
α. Φέλιξτοου 9/7	
μετ. «Τοξότης» (Κεϋλ.)	
αργεί Βασόρα	
δ. Κων/πολη 28/6	
α. Φιλαδέλφεια 30/6	
α. Τενερίφη 21/6	
δ. Γιβραλτάρ 28/5	
πρ. «Μεσοορία»	
δ. Ντόμπερ 26/6	
πρ. «Jarama»	

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 ΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169

α. Γκουαγιακούιλ 29/6	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Νιούκαστλ 30/6	
αργεί Πειραιά	
προς Δρέπανον 3/6	
α. Νάπολη 6/7	
προς Νιγηρία 25/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ντάρμπαν 26/2	
ε. Ν. Όρλεάν 3/7	
α. Μομπιλ 6/7	
ε. Σάντος 20/6	
α. Φιλαδέλφεια 18/6	
α. Σιγκαπούρη 4/7	
προς Σιγκαπούρη 1/6	
ε. Νιούκαστλ 8/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 14/6	
α. Σιμότσου 26/6	
πρ. «Cassiopeia»	
δ. Παναμά 7/6	
ε. Χάιφα 12/7	
α. Άλγκεκίρας 17/6	
ε. Πόρτ Άρθουρ 29/6	
πρ. «Φόρουμ Κράφτομαν»	
ε. Ρας Ταουόρα 10/7	

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.).	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.).	65	2676
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΚΦΡΟΣΤ.	69	8064
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
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΚ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.	78	10994
ΜΑΡΙΑ.	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).	70	51602
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700

MARIANNA VII(δ)	75	68411
MARIGΓ	72	9824
MARIETTA	65	8344
MARIZINA (δ)	67	40075
MARIAY	71	16269
MARINA (δ)	80	40000
MARINIKH	73	85367
MARITZINH	73	30077
MARITSA	68	29324
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΞ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ	85	25500
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

ΜΕΙ΄ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΑΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΘΟΣ Α΄Ι΄ΛΑΝΤ	79	10991

MILENAKI	70	15345
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
MINI ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
MINI ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
MINI ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
MINI ΛΑΜΑ	70	1591
MINI ΛΑΝΣ	69	1569
MINI ΛΑΝΤ	70	1592
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
MINI ΛΑΠ	70	1592
MINI ΛΑΣ	70	1592
MINI ΛΑΤΡΙΑ	71	1591
MINI ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
MINI ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
MINI ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
MINI ΛΕΝΣ	71	1557
MINI ΛΗ	71	1557
MINI ΛΗΓΚ	70	1592
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
MINI ΛΗΦ	71	1584
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
MINI ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
MINI ΛΙΝΚ	71	1592
MINI ΛΙΝΤ	70	1592
MINI ΛΙΦΤ	70	1582
MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563
MINI ΛΟΡΥ	71	1598
MINI ΛΟΤ	71	1584
MINI ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
MINI ΛΟΥΜ	74	1577
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
MINI ΛΥΜΦ	75	1587
MINI ΛΩ	71	1594
MINI ΛΩΝΤ	70	1592
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ	74	28082
ΜΙΧΑΝΑ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΝΑ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΠΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13866
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΤΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΤ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ).	75	115207
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478

ε. Πειραιά 4/7
δ. Σουζέ 12/7
ε. Π. Ντεσάντο 8/7
έπωληθη διάλυση
α. Χιούστον 26/6
ε. "Άνγκρα ντος Ρέις 29/6
στόν Πειραιά
ε. Σάντος 6/7
α. Πειραιά 5/6
προς "Όδησο 24/6
ε. Π. Βέσμε 2/7
ε. Ν. "Όρλεάν 28/6
ε. Μαλιγκαπιάν 13/7
α. Ν. "Ύρκη 5/7
έπωληθη διάλυση
στό Τσάχ Μαχάρ 1/7
ε. Παρανάγουα 21/6

α. Χόγκ Κόγκ 28/6
α. Λός "Αντζελές 4/7
πρός Γιαρίμι
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 29/6
α. Μόνγκσταντ 30/6
α. Φιλαδέλφεια 7/6
πρός 'Ινδία 4/7
πρός Σάο Σεμπατιάο 1/7

προς Κωνσταντίνε 27/6
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 προς Μονταπεράτ 5/7
 ἄρχει Πειραιά
 δ. Παναμά 29/6
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 24/6
 ἄρχει Πειραιά
 δ. Παναμά 4/7
 δ. Παναμά 24/6
 ἄρχει Πειραιά
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 ἄρχει Πειραιά
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 ἄρχει Πειραιά
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 α. Τάπη 28/6
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 α. Ν. Ὁρλεάνη 4/7
 α. Ν. Ὁρλεάνη 26/6
 α. Ν. Ὁρλεάνη 6/6
 ε. Μαρίνα ντί Καράρα 30/6
 ε. Γκιζάν 19/4
 ἄρχει Πειραιά
 ε. Βαρκελώνη 6/7
 ἄρχει Πειραιά
 ἄρχει Πειραιά
 ε. Βερακρούξ 25/6
 α. Δεμεφράτ 2/7
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 ε. Πόρτ οφ Σπαιν 5/7
 ε. Γκιζάν 7/7
 ε. Πόρτ Ἀρθουρ 28/6
 α. Τζάκσονβιλ 2/7
 α. Χιούστον 17/6
 ἄρχει Ν. Ὁρλεάνη
 α. Ν. Ὁρλεάνη 4/7
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 30/6
 α. Ρίο Γκραντέ 23/6
 ε. Βενετία 1/7
 δ. Κων/πολη 30/6
 α. Λοϋί Τέρμιναλ 2/7
 προς Γιούροπουρτ 8/7
 α. Τζέντα 8/6
 α. Ούμ Σαΐδ 24/6
 α. Πειραιά 16/6
 α. Γουάδα 4/7
 α. Κόρπους Κρίστι 8/6
 προς Φιλαδέλφεια 11/7
 μετ. «Πρωτόκλιτος ΙΙΙ» (κ.).
 α. Μομπιλ 1/7
 ε. Σουζέ 5/7
 α. Ντάρμπαν 8/7
 α. Γιοκαίτσι 7/7
 δ. Σουζέ 11/7
 α. Μπάγια Μπλάνκα 26/6
 ἐπιτήλθῃ ἀλλοδαπὸν
 δ. Σουζέ 7/7
 α. Λοϋί Τέρμιναλ 2/7
 α. Νόρμπορτ 26/6
 α. Σιγκαπούρη 29/6
 α. Πειραιά 13/6
 ἐπιτήλθῃ διδασκῶν
 ἄρχει Πειραιά
 α. Τζέντα 2/7
 ἄρχει Ἑλευσίνα
 προς Ἰαπωνία 1/7
 ε. Λέγκχορν 5/6
 α. Ντάρμπαν 9/7
 δ. Σουζέ 11/7

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΤ'ΙΒ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39868
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44801
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44899
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	77001
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΑΦΙ ΡΗΘΕΡ	72	9710
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΟΛΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382

ΘΟΥΝΗ (δ).	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ . . .	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΚΕ΄ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ΄ΙΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΖ . .	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΚΦΘ . . .	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ΄ΙΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ) . . .	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ) . . .	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΡΝ (δ)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ΄ΙΝΜΠΟΥ (δ) . .	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ) . .	76	66259
ΟΛΥΘΓΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΡΑΜΑ (δ)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ΄ΙΝΤ	83	20689
ΟΥΑΤΡΕΣ (δ)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ	82	35128
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.).	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.).	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΙΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586

ε. Φιλοδέλφεια 6/7
 ἀργεῖ Ἐλευσίνα
 ἀργεῖ Ἐλευσίνα
 ε. Ἰκόνιο 16/6
 πρὸς Γιβραλτάρ 16/6
 ἀργεῖ Πειραιά
 ε. Τοίπημα 7/7
 μετ. «Φατζέσκος» (κ.)
 ε. Ν. Ὀρλεάν 2/7
 στὸ Ἐλ Χάκλ (ἀποθήκη)
 δ. Ντόβερ 8/7
 δ. Σουέζ 8/7
 ε. Σαβόνα 857
 ε. Ρότερνταμ 3/7
 δ. Ντόβερ 8/7
 α. Φός 3/7
 ἀργεῖ Δουνέρκη
 α. Φός 6/7
 α. Μάλαγα 6/7
 α. Σίγκαπούρη 25/6
 ε. Ν. Ὀρλεάν 5/7
 ἀργεῖ Πειραιά
 πρὸς Ὁδησσό 20/6
 α. Κόρπους Κρίστι 7/6
 πρὸς Καρατί 27/6
 πρὸς Βραζιλία 11/6
 πρ. «Αναστάσιος»
 πρὸς Βραζιλία 15/7
 ἀργεῖ Ἀλεξάνδρεια
 πρὸς Ρίγα 17/6
 πρὸς Ἰαπωνία 30/6
 πρὸς Ἰταλία 24/6
 πρὸς Γένοβα 6/7
 ε. Ν. Ὀρλεάν 28/6
 πρὸς Βενεζουέλα 7/6
 ε. Ἀμπέρσα 5/7
 α. Ν. Ὀρλεάν 5/7
 α. Σαβόνα 2/7
 πρὸς Μπαντίρ Ἀμπάς 12/7
 πρὸς Ἀκαμπά 10/7
 α. Λισαβόνα 3/7
 πρὸς Αὐγούστο 28/6
 πρὸς Ἀβάνα 9/5
 ε. Ἀμλαιν 11/7

α. Γιούροπουρι 12/7
πρός Σιγκαπούρη 4/7

ναυπηγ. Ουλσάν
πρόσ. Βανκούβερ 15/6
πρός Ταϊβάν 19/6

ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
πρός ΗΠΑ 14/6
α. Π. Σαϊό 12/7
α. Γένοβα 7/7
στόν Πειραιά 20/5
πρός Βεγκάλα 12/5
πρός Κλαϊπέδα 2/6
ανάμεση Πειραιά 23/3
ε. Βανκούβερ 4/7
πρός Φημάντιλ 14/6
δ. Παναμά 5/7
ε. Μπρέικ 12/7
πρός Σκίντα 5/7
υπεστέιλε παναμαϊκή
α. Νάπολι 5/7
α. Γουέστερνπορτ 9/7
α. Κληβελαντ 29/6
διαγραφεται
ε. Μάντρε ντε Νέτους 30/6
πρός Σόουδα 6/7
πρός Κωνσταντίνα 27/6
α. Φουτζέιρα 9/3
στό Νατάλ (άποψηκη)
στό Λόγος 23/4

ε. Πειραιά 6/7
δ. Κων/πολη 11/6
πρός Όδησσο 15/6
ε. Ρεσιό 8/6
ἀργεί Πειραιά
α. Γκλάντσουσιν 3/7
α. Μάντε ντε Ντέους 26/6
ε. Ίμμιγκχα 10/7
δ. Π. Σαίτ 3/7
α. Σπλίτ 21/6
Όλιχί Άπόλεια
α. Σάρροχ 28/6
α. Ίμμιγκχα 10/7
α. Πειραιά 7/7
ἀναμένει Ραμπίχ 29/3
ε. Πειραιά 21/4
πρός Κούβα 20/3
δ. Ντόβερ 13/7
δ. Γιβραλτάρ 8/6
ε. Πειραιά 27/54
πρός Ρεσιό 27/6
ε. Πειραιά 7/7
πρός Σινκαπούρη 12/12
α. Τζέμπελ Ντάνα 12/4
πρός Μομπόσα 19/6
πρός Ιταλία 17/6

δ. Π. Σάϊδ 9/7
ε. Ραβέννα 4/7
ε. Λός Πάλμας 8/7
έπωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
έπωλήθη

ΠΕΛΑΓΙΑΤΕΡ	82	2477
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΑ ΜΠΑΓΥ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
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
ΠΟΥΚΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓΥ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΥ	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

πρ. «Ibafon Flyer»
πρὸς Φιλαδέλφεια 21/6
ἐπωλήθη
ἀργεὶ Ταϊτσούγκ
πρὸς Ουόλσον 15/6
α. Τζουμπάιλ 8/7
α. Πειραιά 12/6
α. Πειραιά 7/7
α. Πειραιά 3/5
α. Πειραιά 25/6
μεταφορὲς Τζέντα
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά
μεταφορὲς Τζέντας
μεταφορὲς Τζέντας
πρὸς Τζέντα 22/6
πρὸς Ἀργεντινὴ 9/6
στὸν Πειραιά 13/7
πρὸς Δακάρ 14/5
πρὸς Τσίμπα 1/7
α. Ἀντεν 28/4
ἐπωλήθη
α. Ρότερνταμ 10/7
α. Ντακάρ 21/6
ἀργεὶ Λομπότο
πρὸς Ἀλεξάνδρεια 18/4
α. Τέμα 3/7
α. Πειραιά 22/6
πρὸς Καζαμπλάνκα 23/6
ἀργεὶ Γαλαξίδι
πρὸς Γιοκοχάμα 23/6
α. Σεπετίμπα 30/6
πρὸς Ν. Ὑόρκη 25/6
α. Δαμιέτα 7/6
α. Μπ. Αἶρες 6/7
α. Σιγκαπούρη 21/6
ἀργεὶ Πειραιά
α. Ροζάριο 8/7
στὸ Σουέζ (ἀποθήκη)
μετ. «Walvis Bay» (κ.)
α. Σαντάντα 28/6
α. Ν. Ὁρλεάνη 4/7
α. Μακέιο 24/6
α. Φουτζέιρα 12/7
α. Τάραντα 4/7
μετ. «Ντέβον» (ε.)
α. Κορούννα 8/7
α. Κων/πολὴ 17/6
α. Πειραιά 1/7
α. Πειραιά 7/7
στὸν Πειραιά 27/6
α. Χάμπτον 9/7
α. Θέουτα 17/6
α. Λεμεσό 6/7
α. Ἀμβέρσα 13/7
ναυπηγήθηκε Ἰαπωνία
ἀργεὶ Πειραιά
α. Ἰντσόν 2/7
α. Σουέζ 23/6
α. Μπιλμπάο 8/7
α. Γιβραλτάρ 4/7
μεσογειακὲς μεταφορὲς
πρὸς ΗΠΑ 30/5

πρὸς Λουάντα 30/4
α. Σάν Λορένζο 10/6
α. Βίγκο 4/7
α. Σάν Λορένζο 28/6
α. Μπαγκόγκ 18/6
α. Ν. Ὁρλεάνη 1/5
στὴ Βουβιά 18/5
α. Σάντοβαλλ 3/7
α. Κων/πολὴ 3/6
α. Πόρτ Χέντλαντ 23/6
ἀργεὶ Λομπότο
α. Πειραιά 28/6
α. Λισαβόνα 1/7
α. Γιούροπουρτ 8/7
α. Πειραιά 30/6
α. Τσιτακόγκ 1/7
α. Μπαρλέττα 29/6
α. Ν. Ὁρλεάνη 21/6
α. Μπουεναβεντούρα 21/6
α. Κων/πολὴ 7/6
α. Τζέντα 20/5
ἀργεὶ Χαλκίδα

πρὸς μπαντίρμα 28/6
πρὸς Λός Ἀντζελες 30/6
α. Βαλτιμόρη 7/7
α. Παναμά 6/6
α. Παναμά 3/7
πρὸς Σαντάντερ 30/6
α. Τεργέστη 3/7
α. Ὁζάκα 8/7
α. Σαγκάι 1/7
ἀργεὶ Πειραιά
πρὸς Σιγκαπούρη 1/7
α. Ταλκχουάο 5/7
ἀργεὶ Χαλκίδα
α. Βενετία 9/6
πρὸς ροστόκ 3/4
πρὸς Ὁρν 9/1
α. Νάπολη 2/7
α. Ἀμβέρσα 13/7
α. Παναμά 7/7
α. Ἰντσόν 30/6
πρὸς Ρότερνταμ 25/6
ὑπεστείλε Λιβερνιανή
α. Σάντος 27/6
πρὸς Λισαβόνα 25/6
πρὸς Βέλγιο 3/6

α. Ὁναχάμα 2/7
α. Χόμπιτ 30/6

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΡΕΚ	53	4097
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
ΤΖΕΤ VI (δ.)	61	1389
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19186
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2187
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
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
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α.	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (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 ΑΝΤΕΡ	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 ΦΛΑΓΚ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9484
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΡΙΤ	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. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΩ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

α. Ντόρντρεχτ 8/7
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 17/6
α. Σιγκαπούρη 5/7
μετ. «Dighity» (κ.)
ἐπωλήθη
διαγράφεται
α. Φιλαδέλφεια 4/7
ἐπωλήθη
στὸ Λά Λιμπερτάντ (ἀποθήκη)
α. Λισαβόνα 30/6
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ἐπωλήθη διάλυση
α. Πειραιά 3/7
α. Μπωμοντ 5/7
α. Ν. Ὁρλεάνη 3/7
α. Καοσιούγκ 28/6
α. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 6/6
μετ. «Κλεοπάτρα»
α. Ἦστ Λόντον 5/7
α. Λάγος 2/5
α. Μπιζέρτα 4/7
α. Σέβαν Ἀϊλάντς 23/5
πρὸς Ντουλούθ 25/6
πρὸς Φάκλαντς 28/4
α. Π. Σαϊδ 11/7
πρὸς Τακρόντι 25/6
ἀργεὶ Ἐλευσίνα
α. Ντόβερ 9/7
α. Δαρδανέλλια 28/5
α. Ἀμβέρσα 29/6
ἀργεὶ Πειραιά
στὸ Γκιζάν (ἀποθήκη)
στὸ Ἀλγέρι
πρὸς Μπόου 22/5
α. Σαβόνα 4/7
πρὸς Ραβέννα 17/6
α. Ν. Ὁρλεάνη 25/6
ἀργεὶ Πειραιά
α. Ροζάριο 9/6
α. Παναμά 7/7
πρὸς Ν. Καληδονία 18/6
α. Χιούστον 4/7
α. Νάπολη 6/7
α. Πόρτ Σαϊδ 8/7
α. μαγκόγκ 12/6
πρὸς Ρεσίφ 30/6
α. Τζέντα 4/7

α. Λίβερπουλ 22/5
πρὸς Π. Καμπέλλο 4/6
α. Χιούστον 1/7
α. Πειραιά 1/7
α. Κοκόλα 24/6
α. Ρεσίφ 1/6
α. Σιγκαπούρη 22/6
μεσογειακὲς μεταφορὲς
πρ. «Great City»
α. Φιλαδέλφεια 4/7
ἀργεὶ Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 28/6
α. Γιοκοχάμα 3/7
α. Χώρ Φακάν 1/7
μεσογειακὲς μεταφορὲς
ὅτὸ ναυπήγησε
α. Πόρτ Λίνκολν 8/7
α. Παναμά 3/7
α. Σουέζ 7/7
α. Σιγκαπούρη 4/7
α. Γιβραλτάρ 1/7
πρὸς Βιτόρια 1/7
πρὸς Γουέστερνορτ 10/6
α. Φός 8/7
α. Ν. Ὑόρκη 4/7
πρὸς Ἀρούμπα 6/6
πρὸς Πειραιά 10/6
στὴ Ν. Ὑόρκη (ἀποθήκη)
α. Ροζάριο 29/6
α. Π. Σαϊδ 28/6
α. Νταλβάν 1/7
ἐπωλήθη
ἐπωλήθη Λιβερία
στὸ Καράτι 2/7
πρ. «Meredithe E.»
πρὸς Μεξικό 9/6
α. Βόλο 8/6
πρ. «Ken Trader»
πρὸς Κολομβία 17/6
πρὸς Ὁμάν 3/2
α. Κρόφτον 8/7
στὸ Χώρα αλ Ζουμπαίρ
ὅτὸ ναυπήγησε
ἐπωλήθη
α. Σάουεντ Ἀνκορατζ 9/7
πρὸς Ποχάγκ 16/6
πρὸς Περσικό 7/2
α. Ὁζάκα 8/7
πρὸς Βιζακαπάνταμ 24/6
α. Τζέντα 6/6
πρὸς Γιοκοχάμα 21/6
πρὸς Ἰσθμία 24/6
πρὸς Μπαγκλαντές 23/6
πρὸς Ριγιέκα 28/6
πρὸς Ἀκαμπα 24/4
πρὸς Ν. Ὑόρκη 2/7
α. Πειραιά 9/6
α. Πειραιά 6/7
πρὸς Κρήταουν 28/6
πρὸς Ἀκαμπα 2/7
πρὸς Σουαραμπάνγια 5/7
α. Βομβάν 6/7
πρὸς Ταμπικό 3/7
ἀργεὶ Πειραιά
πρὸς ΗΠΑ 1/7
διαγράφεται
μεταφορὲς Περσικού
Ὀλική Ἀπόλεια
ναυπηγ. Ταμάνο

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗΓΚΛΟΥΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	9881
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	19000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = πανευρωπαϊκή
Μ = Μόλυβος
Λαθ = Λαθάνου

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = Φιλίππων
ΝΖ = Νέος Ζηλανδίας
Μπν = Μπαρμίν

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = δηλαδή
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομήθηκε σε ...
* = άνευφάλιστο στο NAT

ΑΒΑΝΤΙ (π.).	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.).	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.).	71	5468
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.).	71	83497
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 ΑΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.).	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).*	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.).	74	14671
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.).	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ.	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).	75	16191
ΑΕΛΛΟ.	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΕΠΡΕΣ (κ.).	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.).	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.).	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤ (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
Α΄ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΟΣ (μ.).	82	1051
Α΄ΛΑΣ.	72	16235
Α΄ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).	76	12376
Α΄ΝΤΑ (κ.).	72	31935
Α΄ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.).	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.).	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.).	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.).	66	40787
Α΄ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.).	76	32567
Α΄ΤΣΜΕΡΓΚ (Όνδ.).	62	1133
Α΄ΙΤΣΙΑΝ ΣΑΝ (δ΄).	74	60930
Α΄ΙΤΣΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.).	73	53964
Α΄ΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.).*	69	5894
ΑΚΟΗ.	74	68596
ΑΚΟΥΡ II (κ.).	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.).	71	9868
ΑΚΡΟΝ *.	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.).	73	14765
ΑΚΤΗ.	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.).	71	7402
ΑΚΤΗ (κ.).	74	15756

AKTIVITY PRINΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΛΑΙΧΟΡΟ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΕ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	14341
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	66	16048
ΑΛΕΞΙΑ ΙΙ (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ ΙΙ (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 (Μηχ.)	87	10511
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΒΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	80	1218
ΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΠΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΠΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ	69	3820

ε. Ανάμωπαν 15/8
 α. Ντιούρο 12/8
 α. Μάντρε ντέ Ντέους 23/8
 ε. Ρίο Ίαντίρο 2/8
 ε. Ρίο Γκράντε 27/8
 δ. Παναμά 3/8
 α. Ν. Όρλεάνη 9/8
 α. Ν. Όρλεάνη 30/7
 α. Κίγκστον 6/8
 α. Ν. Όρλεάνη 13/8
 ε. Χόλυχεντ 8/8
 α. Σάντος 22/8
 επάλαιψη διάλυση
 προς Σπούρν Άνκορατζ 22
 ε. Σικάγο 19/8
 α. Σάλλο Μόε 23/8
 δ. Ντόνερ 30/8
 προς Περαικό 24/7
 α. Ταιτσούκ 20/8
 δ. Γιβραλτάρ 24/8
 μεσογειαικές μεταφορές
 ε. Σιμόντος 26/8
 α. Λά Σκίρα 14/8

α. Λός Πάλλας 29/8
 δ. Σουεζ 25/8
 α. Τής 28/8
 α. Μπαχραΐν 16/8
 α. Φρήταουν 27/8
 ε. Μπαχραΐν 30/8
 α. Γέλα 10/8
 πρὸς Μανφροντόνια 26/8
 δ. Κωνσ/πολη 16/7
 ε. Πειραιά 19/8
 α. Καρατίο 27/7
 α. Κασιόμα 22/8
 α. Λός 'Αντίεας 10/8
 ε. Χάμπτον 24/8
 σὺν Ταμπίκο
 ἐπιπλοήρ ἀλλοδαπούς
 ἐπιπλοήρ διάδωλον
 α. Ὀγκινος 19/8
 ἀργεὶ Πειραιά
 ε. Τέξας Σίτυ 13/8
 α. Σιγκαπούρη 22/8
 δ. Κωνσπολη 19/7
 α. Λά Παλις 28/8
 α. Φυλαδέλφεια 26/8
 α. Ν. Ὀρλεάν 23/8
 πρὸς ΗΠΑ 1/7
 α. Ἀμστερνταν 4/8
 α. Μουτσούρε 16/8
 ἐπιπλοήρ Ἑλληνες
 μετ. *Anna Siera* (κ.)
 δ. Π. Σαΐς 24/8

α. 'Αγ. Ευστάθιο 19/8
ε. ΠΕιραιά 28/6
πρός Β. Κορέα 13/7
α. 'Ιταζάι 18/7
μετ. «Μαστρογιώργης» (κ.)
δ. Κων/πολη 21/7
α. Λά Σπέζια 25/8
α. Παντάγκ 11/8
α. Πόρτ Άλφρεντ 5/8

α. Γκάλβεστον 11/8
 ύπστελευε 'ελληνική
 έπιστολευε Καργαμένα 28/8
 α. Μονταφλόνος 3/8
 α. Σάντος 24/8
 προς Σγκαπούρη 11/7
 α. Μακέιο 8/9
 α. 'Ανγκρα ντός Ρέις 1/7
 α. 'Ιντισόν 21/8
 α. Ν. 'Ορλεάν 4/8
 ναυπηγ. Τόκου
 α. Μιζουσίμα 19/8
 α. Πειραιά 1/8
 δ. Κων/πολη 14/8
 α. Χιούστον 22/8
 ε. Μοδέιρα 27/8
 δ. Νότβερ 24/8
 προς Πειραιά 18/7
 α. Σγκαπούρη 21/8
 στο 'Ασάμιν 26/8
 α. Γκούμ 14/8
 προς Γουελίγκτον 23/8
 α. Ν. 'Ορλεάν 15/8
 α. Λός 'Αντζέλες 5/8
 ε. Λόγκχορν 27/8
 δ. Κων/πολη 13/8
 στον Πειραιά 1/9
 μεταγωγικές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.).
 ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.).
 ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).
 ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ
 ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ
 ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).
 ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.).
 ΑΝΕΜΟΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.).
 ΑΝΘΕΡΟΝ ΕΣΠΕΡΣ (Βρ.).
 ΑΝΘΙΑ (κ.).
 ΑΝΙΤΑ Ι (κ)*.
 ΑΝΙΤΟ
 ΑΝΝΑ (κ.).
 ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.).
 ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).
 ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.).
 ΑΝΤΖΕΛ II (π.).
 ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.).
 ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΐΤ
 Ν.(κ.).
 ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.).
 ΑΝΤΟΝΗΣ (κ.).
 ΑΝΤΟΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).
 ΑΝΤΟΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ (κ.).
 ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.).
 ΑΠΜΑΝ 1 (π.).
 ΑΠΜΑΝ 2 (π.).
 ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.).
 ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.).
 ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Χ (κ.).
 ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.).
 ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΐΤΕΡ (κ.).
 ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.).

ΑΡΑΜΠΙΣΤΟΛΟΓΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (Π.)
 ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.).
 ΑΡΑΜΗΣ (Π.).
 ΑΡΑΜΗΣ (δ.).
 ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.).
 ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.).
 ΑΡΑΜΠΙΑΝ
 ΣΑΛΛΑΝΤΕΖΕΡ (δ.).
 ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΙΙ(κ)*.
 ΑΡΓΟΛΙΣ
 ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.).
 ΑΡΓΥΡΩ (κ.).
 ΑΡΩ (κ.).
 ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.
 ΩΝΑΣΗΣ (δ.).
 ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.).
 ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.).
 ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.).
 ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).
 ΑΡΟ (κ.).*
 ΑΡΟΖΑ (κ.).
 ΑΡΤΑΚΙ (κ.).
 ΑΡΤΕΜΙΣ Ψ (κ)*.
 ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.).
 ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.).
 ΑΡΧΩΝ (κ.).
 ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.).
 ΑΣΤΕΡΙΕ (Μπχ.).
 ΑΣΤΟΡ (κ.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΗΝΤΥ (Π.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ ΐκ.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΕΣΣΥ (κ.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΡΙ'ΝΤ.
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.).
 ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓ'ΚΡΕΣ (κ.).
 ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.).
 ΑΤΤΙΚΗ (Μβ).
 ΑΤΤΙΚΟΣ (Π.).
 ΑΦΘΟΡΟΣ (Π.).
 ΑΦΡΟΔΙΤΗ (Κε.).
 ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Π.).
 ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.).

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (π.).
ΒΑΝΝΑ (κ.).
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.).
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).
ΒΑΣΜΑΝ (κ.).
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.).
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).
ΒΙΓΚΟΡ (κ.).
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*.
ΒΙΤΑΛΙ (κ.).
ΒΛΑΥΕΡΝΑ (κ.).

71	2806
72	9284
73	115135
73	13753
72	13732
74	129797
77	6597
73	9690
78	1123
73	14364
76	4617
80	30507
76	15111
60	5911
80	15359
76	10936
74	14324
74	15412
86	22273
76	23715
71	5868
76	15934
81	30820
73	16997
77	11559
77	11559
74	11045
70	1437
74	1546
75	1599
77	1599
69	5872

82	24597
87	10511
68	15907
77	75124
71	4995
82	21164
81	2116
77	10003
82	32241
70	10899
67	1523
70	11041
76	125465
71	4992
79	11223
74	8669
66	30647
68	2571
75	17355
69	7574
72	3908
71	9206
69	15874
73	16349
68	14993
81	34447
77	29871
68	1804
78	10350
77	9.437
77	11159
78	10336
78	38467
78	9636
75	12804
82	22587
61	1354
76	16366
69	38780
66	2335
61	16154
74	9844

ε. Κωσταζακόαλκος 29/7
 α. Κίγκστον 15/8
 ε. Σεπετίμπα 22/8
 ε. Ν. Όρλεάνη 23/8
 α. Βανκούβερ 24/8
 άργεϊ Πειραιά
 προς Κονακρί 7/7
 έπώληση άλλοδοαούς
 α. Τζένταν 28/8
 προς Άμπνιτζαν 31/7
 ε. Ραβέννα 24/8
 α. Ν. Μαγκαλός 23/8
 ε. Πενάσκολα 12/7
 προς Άλεξάνδρεια 26/7
 ε. Νητρούτ 26/8
 πρ. «Nathalie»
 α. Τουκόοριν 28/8
 ε. Λουβούρο 1/9

α. Π. Σάϊδ 16/8
πρ. «Ἀντιγόνη»
στο Σουέζ
α. Λός Ἀντζελες 10/8
πρ. «Yasmine»
α. Μπιλιμπό 28/8
α. Τζέντα 30/8
ε. Σάντος 20/8
πρὸς Μπιλιμπό 23/7
α. Ὅρισιάνο 23/7
ε. Πειραιά 29/7
α. Ἀμστερνταμ 11/8
α. Ρουέν 10/8
δ. Κων/πολη 9/8

α. Τζακάρτα 5/8
ναυπηγ. Τόκυο
α. Γιβραλτάρ 26/8
πρ. «Diana»
α. Λά Παλίζ 6/8
α. Ρουέν 22/8

ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
α. Ρεϊνιόν 30/8
α. Ν. Όρλεάνη 27/8
ε. Μπάρ 25/5
ε. Πειραιά 2/5
α. Νάπολη 28/8

α. Κουβέιτ 11/8
ε. Σαλέρνο 20/8
α. Παρανάγουα 11/8
α. Δουνκέρη 19/8
α. Ρίο Ίανέιρο 19/7
άσυνει Πειραιά

πρ. «Castelblanch»
α. Πειραιά 17/8
α. Άμβουργο 21/8
α. Σαλβαντόρ 2/8
α. Ρουέν 24/8
α. Σοάο 6/8
πρὸς ΜΠ. Άμπας

α. Χεύ Πόϊντ 18/8
ε. Πειραιά 25/7
δ. Μπρουνσμπούτελ
α. Ντάρ ές Σαλάαμ 2
α. Φιλαδέλφεια 30/5
α. Σάι Λουίς 12/10

α. Κολούμπια ρίβερ
ε. Ρίο Ίαντίρο 13/8
α. Σαλβαντόρ 21/8
α. Ν. Όρλεάνη 28/8
α. Σιγκαπούρη 8/
ε. Σάν Λορέντζο 23/8

ἐπισκευές Πειραιᾶ
ἀργεῖ Πειραιᾶ
ε. Σιγκαπούρη 29/8

α. Λεμεσό 26/8 -
δ. Παναμά 12/8
ε. Πόρτ Καμπέλλο 2
πρ. «Sissy»
α. Τζέντα 10/8
α. Ρίο Γουάιτ 23/8

δ. Σουέζ 24/8
ε. Κόρπους Κρίστι 23/8
στο Κάργκ
ε. Πειραιά 22/7
α. Σάντος 14/8
ε. Ντάρμπαν 23/8

α. Άλγκεθίρας 4/8
α. Τζουμπάιλ 21/8

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	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
ΓΙΟΥΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (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 ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μηχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ I NT.	65	1222
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΥ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ (κ.)	72	13179
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΥΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ I ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ I B ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ I NER (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ I NT.	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ I ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ I ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	71	9222
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Κ. (κ.)	70	14671
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
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
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ II (κ.)	76	12376
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ I ΤΥ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μηχ.)	76	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ I Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980

α. Ρουέν 18/8	
α. Βαλένσια 27/8	
α. Ρουέν 24/8	
ε. Άμβέρσα 30/8	
α. Κόρπους Κρίστι 19/7	
πρ. «Eastern Haze?»	
δ. Ντόβερ 26/8	
αργεί Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 25/8	
α. Πειραιά 22/8	
πρ. «K.Z. Μιχαλού»	
ε. Χόλνχεντ 1/9	
δ. Γιβραλτάρ 27/8	
ε. Πειραιά 7/7	
ε. Ρόττερνταμ 28/8	
ε. Σιγκαπούρη 26/8	
ε. Άμβέρσα 1/9	
δ. Ντόβερ 25/7	
βυθίστηκε 6/7	
α. Γκέιμς 26/8	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/8	
πρ. Αίγυπτο 24/8	
ε. Σουρινάμ 10/8	
α. Κίγκστον 21/8	
ε. Σουέζ 27/8	
α. Ρας Σουκχέιρ 17/8	
ε. Σουέζ 25/8	
ε. Λέ Χάβρη 27/8	
ε. Ρεϊνίν 31/8	
α. Γένοβα 29/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Αιγυπτία 22/8	
ε. Τζέμπελ Ντάνα 30/8	
ε. Σαλβαντόρ 21/8	
α. Σιγκαπούρη 8/8	
πρ. Βενεζουέλα 29/7	
δ. Γιβραλτάρ 14/8	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
α. Γκάλβστον 11/8	
ε. Τσάρλεστον 25/8	
ε. Ναγκόγια 26/8	
α. Βενετία 25/8	
ε. Ν. Όρλεάν 23/8	
πρ. «Dry Sack»	
α. Μπορντώ 21/8	
α. Γιοκχάμα 16/8	
α. Ν. Όρλεάν 28/8	
α. Χιούστον 26/7	
ε. Ν. Όρλεάν 21/8	
α. Βανκούβερ 12/8	
Ώρες Έλληνική	
α. Ν. Όρλεάν 27/8	
δ. Παναμά 5/8	
πρ. Χοντίντα 31/7	
ε. Ντακάρ 10/8	
α. Ρουέν 26/8	
α. Μπλμπό 28/8	
ε. Σάντος 25/8	
ε. Τσάνα 15/8	
πρ. «Pikebank»	
μετ. Άρεθούσα (κ.)	
α. Πειραιά 6/5	
ε. Σάν Βισέντε 7/8	
α. Σάν Νικόλας 24/8	
α. Τέξας Σίτυ 17/8	
α. Σιγκαπούρη 10/8	
α. Μπαχραϊν 23/8	
α. Φρήπορτ 16/8	
ε. Ντουμπάι 9/8	
α. Ρόττερνταμ 15/8	
δ. Σουέζ 17/8	
πρ. Ποχάνγκ 14/8	
δ. Καϊμάν Μπαρ 3/8	
α. Γένοβα 24/8	
α. Σ. Τζών 27/8	
α. Σάν Λορέντζο 11/8	
ε. Ναγκόγια 27/8	
ε. Τζέντα 26/8	
επωλήθη	
δ. Κων/πολη 10/8	
α. Σιγκαπούρη 18/8	
μετ. «Χάρμον I» (π.)	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη	
α. Τραμαντάι 20/8	
ε. Νταμά 27/8	

προσάραξε 24/11/86	
ε. Μομπά 26/8	
μεσογειακές μεταφορές	
μετ. «Βασαλική II» (κ.)	
πρ. Άλβανία 7/7	
ε. Μπαχραϊν 15/7	
ε. Σαλβαντόρ 12/8	
δ. Π. Σαϊδ 31/8	
πρ. Μουρμπάνσκ 17/7	
ε. Κασίμα 24/8	
α. Λας Πάμας 25/8	
α. Λίβερπουλ 16/8	
δ. Σουέζ 19/8	
α. Τζέντα 31/7	
α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 29/8	
δ. Σουέζ 21/8	
α. Χάμπτον 24/8	
Ώρες Έλληνική	
α. Ν. Υόρκη 9/8	
α. Σ. Ευστάθιο 9/8	
α. Τέμα 18/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρ. Τζουμπάι 1/8	

ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ I Z I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ I Z II (π.)	73	10058
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΣ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΓΙΝΑ (κ.)	73	15478
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
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΛΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
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 (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΙΒΗ.	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ I NT (κ.)	72	6721
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	65	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ (κ.)	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070
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
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑ I ΚΟΣ II (κ.)	78	16893
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
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	38112
ΚΑΝΙΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743
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 (Μηχ.)	80	30649
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.κ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΣ (κ.)	74	17135
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΪΙΑ Κ.Π.*	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕ I Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ I Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ I Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862

ε. Ν. Όρλεάν 20/8
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Λά Σπέζια 27/8
στο Χορμούζ (αποθήκη)
α. Κολόμπο 27/8
ε. Λάρνακα 28/8
ε. Γιοκχάμα 27/8
πρ. «Λούσου»
α. Άμστερνταμ 18/8
ε. Λά Γκουέρα 26/7
πρ. «Αλιγέρι 7/8
ε. Ντόρμπαν 31/8
ε. Γένοβα 27/8
δ. Κων/πολη 14/8
α. Τάραντα 18/8
ε. Τζέμπελ Άλι 11/8
πρ. «Ολύμπικ Χόουπ»
α. Σεβίλλη 14/8
α. Σιγκαπούρη 22/8
α. Τζέντα 28/8
ε. Γκουαγιακούιλ 11/8
δ. Κων/πολη 11/8
ε. Σάντος 19/8
α. Ν. Όρλεάν 22/8
ε. Πειραιά 30/7
α. Πειραιά 13/8
α. Μπέιρα 27/7
πρ. «Kinko Maru»
α. Λός Άντζελες 14/8
α. Τζέντα 11/8
α. Κόμπε 26/8
πρ. «Mount Rainier»
α. Πειραιά 19/8
α. Σικάγο 14/8
α. Μογκαντίσου 14/3
πρ. «Αρούμα 28/7
α. Τάραντα 18/7
δ. Βανκούβερ 15/8
α. Φρήπορτ 17/8
α. Μαϊάμι 24/8
α. Τζουμά Τέρμιναλ 28/5
υπέστειλε ελληνική
έπισκευε Μπαχαρίν 16/8
στή Σαφάγκ (αποθήκη)
α. Γένοβα 2/8
α. Κεμπέ 19/8
μετ. «Πιούριτ» (π.κ.)
πρ. Πόρτ Άφρεντ 24/8
ε. Λιασβόνα 28/8
α. Πόρι Σάιτ 15/8
πρ. Γκάλβεστον 3/9
α. Κουβέιτ 29/8
ε. Πειραιά 19/8
πρ. «Trenschbank»
πρ. «Δημήτρης»
ε. Ρότερνταμ 31/8
στή Βασόρα
υπέστειλε ελληνική
πρ. «Friendly Carrier
πρ. «Southern Gale»
ε. Ρόκυ Πόιντ 26/8
άρχει Άγ. Δομνίνο
ε. Ρίο Ιανέιρο 19/8
ε. Π. Σάιτ 2/8
α. Τάραντα 4/8
α. Τόλντα 30/8
α. Ίντσον 3/8
ε. Ντουλά 18/8
πρ. «Oba Baron»
πρ. «Nausicaa»
επωλήθη
μετ. «Ρέινμποου» (Κύλ.)
ε. Πειραιά 22/8
επωλήθη
α. Σαβόνα 21/8
επωλήθη διάλυση
μετ. «Reylus Star»
α. Πειραιά 30/6
α. Πειραιά 8/8
ε. Π. Σάιτ 16/8
α. Μπιζέρτα 11/8

πρ. Γκαλάτζ 27/7
α. Χαλδία 14/8
α. Όζακα 20/8
α. Λός Πλάμας 31/8
ε. Μαντράς 20/8
ε. Χάν Λορέντζο 12/8
α. Αμπκτον 18/8
πρ. Μπολερό

α. Καρντέγιβο 12/8
ε. Ντάρ ές Σαλάμ 22/8
α. Σιγκαπούρη 29/8
δ. Σουζέ 27/8
α. Χοντίντα 15/8
πρ. Καμάρο 6/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 31/7
α. Μπαχαρίν 29/8

ε. Γένοβα 29/8
α. Γιβραλτάρ 18/8

πρ. Ρουμανόβα 2158
ε. Πειραιά 7/7
α. Αμβούργο 14/8
α. Ρουάις 29/8
α. Ταμπίκο 13/8
άρχει Σ. Άραβία
α. Σιγκαπούρη 23/8
πρ. «Tropical Gold»
α. Καράτσι 18/8
α. Μοντεβιδέο 24/8
α. Μοντεβιδέο 22/8

ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΙ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕΙ'Π ΧΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΥΠ (κ.)	74	16682
ΚΙΒΑ'Ι ΤΣΗΦ (κ.)	69	1572
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (κ.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (κ.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (κ.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862
ΚΟΥΥ	77	33509
ΚΟΥΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΤΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (κ.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΜΩ (κ.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	6132
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (κ.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΓΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	78	10698
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	77	3727
ΛΑΜΑ (κ.)	70	63519
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	68	22244
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	78	23966
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	77	70983
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	71	118885
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	72	18700
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	10194
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	75	15684
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	74	17414
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	67	1205
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	65	2596
ΛΕΥΚΑΣ ΣΑΝ (Ονδ.)	73	15382
ΛΕΩΝ (κ.)	73	3717
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	72	6106
ΛΗΤΩ II (κ.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (κ.)	68	9079
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (κ.)	74	8931
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	3256
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	6017
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	69	93547
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	75	34745
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΓΚ.	74	30168
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ 2 (κ.)	76	8731
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	71	8648
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	1198
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	9101
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (κ.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (κ.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (κ.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (κ.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (κ.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708

ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/8		
α. 'Ιταζάι 9/8		
ε. Τζέντα 15/8		
δ. Κάτκα 26/8		
δ. Παναμά 17/		
α. Χάιφα 18/8		
ε. Φάλλμουθ 3/7		
ε. Σιγκαπούρη 15/8		
ε. Σιγκαπούρη 30/8		
διαγράφεται		
α. Σιγκαπούρη 30/8		
ε. Πειραιά 16/8		
α. Πόρτ Μόρεσμου 18/5		
στη Κουτούμπνια		
ε. Δαμπίττα 25/8		
στη Σύρο 1/8		
α. Φόρ 17/8		
δ. Κωνσταντή 10/8		
αργεί Πειραιά		
α. Φουτζέιρα 14/8		
διαγράφεται		
α. Ραβέννα 25/8		
ε. Ναγκόγια 27/8		
α. Νταμπέρ 26/8		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/8		
α. Πειραιά 9/6		
α. Σιγκαπούρη 23/8		
ε. Νανιέρ 27/8		
α. Ν. Πάλλμουθ 25/8		
α. Γιβραλτάρ 26/8		
α. Αύγουστα 24/8		
ε. Βομβάη 18/8		
ε. Σιγκαπούρη 9/8		
δ. Παναμά 27/7		
α. Σαβόνα 18/8		
προς Σφάξ 30/7		
επωλήθη		
α. Φουτζέιρα 18/8		
α. Κολόμπο 18/8		
α. Ταϊπανάγκ 26/8		
α. Τσάλεστον 25/7		
μετ. «Νίκας» (κ.)		
α. Σάρκα 19/7		
α. Μακτίο 6/8		

α. Μπανόνα 3/8		
προς Μπαβονγκάρ 16/3		
α. Τάμμουθ 25/8		
στον Περσικό 16/4		
ε. Βομβάη 8/8		
α. Αισσαβάνα 4/8		
δ. Γιβραλτάρ 29/8		
α. 'Αμβέρσα 28/8		
α. Γλασκώβη 19/8		
ε. Σάντος 26/8		
α. Ντάρμπαν 19/8		
α. Φλώσσιγκ 4/8		
ε. Σάντος 25/7		
μετ. «United Venture		
α. 'Αρμπούργο 1/9		
α. Σουέζ 22/8		
στον Περσικό 28/5		
ε. Μπέιρα 27/7		
ε. Πειραιά 3/8		
δ. Κωνσταντή 25/8		
προς 'Αγκόλα 6/7		
α. Σιγκαπούρη 2/11		
δ. Π. Σαΐδ 18/8		
α. Σουέζ 24/8		
προς 'Αλγίρις 24/7		
ε. Βενετία 26/8		
α. Μπάρ ες Σαλάμ 26/8		
α. Λονδίνο 1/9		
δ. Γιβραλτάρ 25/7		
πρ. «Sagana»		
πρ. «Paxi»		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/8		
προς Σάρκα 3/9		
α. Σιγκαπούρη 12/8		
α. Τέμα 22/8		
α. Σηλίτι 21/8		
ε. Καλκούτα 22/8		
α. 'Αμβέρσα 2/8		
α. Νταμπί 13/7		
ε. Κωνσταντή 29/7		
στο Ντουμπάι 12/6		
προς Λίβανο 14/7		
πρ. «Ζαννής Μίχαλος»		
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/6		
α. Ματαράν 31/7		
προς Νιούρεν 28/4		
α. Ντάρμπαν 7/8		
μετ. «Ρήτζεντ» (κ.)		
α. Ρίο Γκράντε 17/7		
πρ. «Ευαγγελία Πετράκη»		
ε. Πειραιά 20/8		
ε. Τσιότζια 19/8		
μετ. «Merit» (κ.)		
α. Τέξας Σίτυ 13/8		
δ. Καϊμάρ 26/7		
μεταφορές Περσικού		
δ. Π. Σαΐδ 25/8		
ε. Πειραιά 22/8		
προς Γιβραλτάρ 22/8		
ε. Παρανέγκουα 3/8		
προς Πουέρτο 'Ορντάς		
ε. Σουέζ 26/8		
προς Ρόκ Τανούρα 16/8		
α. Σιγκαπούρη 14/8		
α. 'Αντοφάγκαστα 26/8		
δ. Π. Σαΐδ 25/8		
α. Πειραιά 26/8		
α. 'Αμπου Ντάμι 29/8		
ε. Τσάνα 12/8		

ΜΑΤΘΙΛΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (κ.)	73	112306
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (κ.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (κ.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (κ.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (κ.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17134
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (κ.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (κ.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (κ.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΙΛΑ (κ.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΤΟΥΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑ'Ι'ΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	18224
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λιβ.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	66	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΒΗ	75	65803
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (κ.)	67	40675
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	65	16405
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (κ.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΟΥ ΝΟΡ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (κ.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (κ.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (κ.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΚΝΙΤΥ (κ.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	77	14844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (κ.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	61	1098

δ. 'Ελσινόρη 2/8
ε. Ντάρμπαν 31/8
ε. Πειραιά 23/8
ε. Φαλκονέρα 27/8
α. Τζέντα 29/7
α. Τζουμπάιλ 31/7
πρ. «Πέλωψ»
α. Φουτζέιρα 29/6
ε. Μαρίνα γνί Καράρα 16/8
ε. Σάν Λορέντζο 27/8
διάλυση Κασσιούγκ
έπωληση άλλοδαπούς
α. Πειραιά 25/8
α. Τζέντα 27/8
α. Ν. 'Ορλεάν 25/8
πρὸς Βισμά 18/7
α. Λός 'Αντζελες 24/8
α. Ν. 'Ορλεάν 25/10
ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάν

α. Λός Πάλμας 10/8
πρὸς 'Αλεξάνδρεια 9/7
πρὸς Λένινγκραν 14/7
πρὸς Κασσιούγκ 31/7
α. Γάνδη 21/8
πρὸς Περαικό 3/7
πρὸς Αἴγυπτο 24/7
ε. Κολούμπια Ρίβερ 13/8
α. Μπότγουντ 10/8
μεταφορές 'ινδονησίας
ε. Πόρτ Κελάγκ 24/8
δ. Γιβραλτάρ 22/8
α. Λός Πάλμας 11/8
α. 'Αμοτερντα 15/8
έπωληση 'Ελληνες
ε. Χουέλλα 25/8
α. Τάμπα 6/8
ἀργεϊ 'Αστακά
ε. Πειραιά 18/6
δ. Γιβραλτάρ 29/8
ἀργεϊ Νέτλεϋ
α. Ν. 'Ορλεάν 4/8
στο Κωτονού 23/8
δ. Σουέζ 31/8
δ. Πόρτ Σαΐδ 25/8
δ. Σουέζ 20/8
ε. Πειραιά 26/7
στο Μπουσίρ
α. Πειραιά 22/8
δ. Γιβραλτάρ 26/8
δ. Παναμά 7/8
α. Μπότγουντ 12/8

α. 'Αμβέρσα 3/8
α. Σιγκαπούρη 16/8
α. Μπρέμερχαβεν 17/8
ε. Πειραιά 6/8
α. 'Αμβέρσα 28/8
έπωληση άλλοδαπούς
α. Σαβάννα 27/8
ε. Παρανάγουα 15/8
α. Φιουμινέιντο 22/8
μετ. «'Όσαν Μένιν» (κ.)
δ. Σουέζ 19/8
ε. Τζάκσονβιλ 11/6
έπωληση Ταϊβάν
πρὸς Σάν Φραντζσκο 30/6
ἀργεϊ Δουνκέρκη
δ. Π. Σαΐδ 25/8
ε. Τσίμπα 27/8
α. Φρήταουν 24/8
πρὸς Θεσσαλονίκη 14/8
ε. Τ'Ασντ 27/8
ε. Φιλadelphεία 23/8
α. Ν. 'Ορλεάν 14/8
ἀργεϊ 'Αμβούργο
α. Ν. 'Υόρκη 21/8
α. Χαλκίδα 22/6
μεταφορές Περσικού
δ. Σουέζ 28/8
ε. 'Ιμμινχαμ 28/8
α. Μπαχραϊν 19/8
δ. Γιβραλτάρ 12/8
δ. Σουέζ 25/8
διάλυση Χουάγκου
α. Πειραιά 19/6
α. Σιγκαπούρη 26/8
ε. Πειραιά 13/6
α. Ρόττερταμ 26/8
α. Λός 'Αντζελες 19/8
α. Λός Πάλμας 5/8
α. Σάν Νίκολας 20/8
α. Μπαχραϊν 2/9
στο Πλάου Σαμπού (ἀποθήκη)
α. Σάντος 12/8
α. Μπελέμ 23/8
ε. Λόγος 28/6
α. Ν. 'Υόρκη 16/8
ε. Μπουεναβεντούρα 6/8
ε. Ν. Μαγκαλόρ 28/8
α. Κόρπους Κρίστι 15/7
ε. Νταμάρ 3/8
ε. Πειραιά 10/7
α. Πειραιά 28/7
ε. Σάν Νίκολας 4/7
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/8
α. Χορμούζ 24/8
α. Πειραιά 20/7
ε. Τζέμπελ Ντάνα 31/8
ε. Π. Σαΐδ 1/8
ύψωση ελληνική
α. Κερμπέκ 25/8
α. Γένοβα 14/8
α. Ντάρμπαν 22/8
μεσογειακές μεταφορές

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΤΙΝΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΖΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΖΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (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
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (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
ΠΡΟΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
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
ΠΡΙΝΣΕΣ (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
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΡΕΑ (π.)	71	9025
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002

άργεϊ Πειραιά	
α. Σεβίλλη 4/8	
α. Ώγκινισο 25/8	
δ. Π. Σαϊδ 18/8	
πρός Ίνδια 24/6	
στό Τζιμπούτι	
α. Μπούλεν Μπαϊν 15/8	
α. Σάν Φραντζίσκο 26/8	
α. Βαρκελώνη 19/8	
α. Μονρόβια 22/8	
ε. Ναγκόγια 27/8	
α. Σάντος 13/8	
στό Χορμούζ (άποθήκη)	
α. Όζακα 19/8	
πρός Κούγκα 8/5	
έπωλήθη	
Α. Σιγκαπούρη 30/8	
πρός Νιγηρία 20/8	
α. Τζακσονβιλ 1/8	
α. Ν. Όρλεάνη 17/8	
ε. Βόλο 23/7	
α. Τσιταγκόνγκ 15/8	
στό Χορμούζ	
πρός Ρότερνταμ 4/8	
δ. Παναμά 26/8	
πρ. «Αδάμας»	
ε. Πειραιά 10/8	
πρός Άλγερία 19/7	
πρ. «Αριστέας»	
ε. Ίταλνί 12/8	
α. Βαγκούβερ 24/8	
α. Ίμμινγκχαμ 25/8	
α. Μπωμόν 19/8	
ύπερστειλε έλληνική	
α. Τζέντα 11/8	
α. Κουβέιτ 1/8	
πρ. «Νάξος»	
πρός Μπ. Άμπας 16/5	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 4/8	
πρός Σιγκαπούρη 18/8	
α. Ν. Ύορκη 3/8	
ε. Λάγος 2/8	
α. Κρόντιφ 1/9	
α. Ντόρμπαν 7/8	
α. Χιούστον 5/8	
μεταφορέ Αιγύπτου	
ε. Παρανάγουα 10/8	
ε. Π. Σαϊδ 10/8	
α. Πειραιά 8/8	

α. Μαϊνί 23/7	
στή Βομβάη 23/7	
α. Παρανάγουα 14/8	
ε. Π. Σαϊδ 31/8	
ε. Λάρνακα 24/7	
α. Όρνακολντοβίκ 17/8	
πρός Ντουμπάϊ	
δ. Π. Σαϊδ 19/8	
α. Ρίο Ίανέιρο 7/8	
α. Κολόμπο 12/8	
α. Π. Σαϊδ 15/8	
πρός Χαλκίδα 20/7	
α. Λός Άντζελες 19/7	
α. Μομπά 13/6	
ε. Γιοκοχάμα 27/8	
α. Έμδεν 19/8	
α. Άμπιτζάν 10/6	
πρ. «Μιχάλης»	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/8	
άργεϊ Κίμωλο	
στό Κόρκη	
α. Λός Άντζελες 13/8	
α. Φουτζέιρα 30/7	
πρός Π. Σουδάν 26/7	
ε. Άλγκεθίρας 19/8	
α. Κόλε Τέρμιναλ 26/8	
α. Φαλμούθ 23/8	
δ. Σουέζ 20/8	
μετ. «Lucic» (π.)	
ύψωσε ελληνική	
πρός Παρίσι Γκουντάγκ 9/7	
ε. Πράια Μόλε 9/8	
στό Ντόρβιν 1/9	
άργεϊ Πειραιά	
α. Γάνδη 15/8	
πρός Παναμά 8/8	
μετ. «Dimiti» (κ.)	
α. Σαγκάη 9/8	
ε. Ραγκούν 25/8	
πρός Γιβραλτάρ 30/7	
στό Μπαντάρ Άμπας 8/7	
α. Τζέντα 30/8	
στή Κκυτοόμπνια 4/7	
α. Σιγκαπούρη 29/6	
ε. Φάλασιγκ 7/8	
α. Λειδός 27/8	
πρός Σιγκαπούρη 23/7	
μετ. «Dart» (π.7	
ε. Σάντος 25/8	
δ. Γιβραλτάρ 23/8	
πρ. «Άγγελος Πρωτοστάτης»	
δ. Σουέζ 28/8	
δ. Γιβραλτάρ 3/8	
α. Ρίο Γκράντε 8/8	
πρός Δ. Άφρική 11/7	
α. Τενερίφη 21/8	
α. Τζέντα 18/8	
ε. Μπουσάν 27/7	

ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1596
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	68	10339
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ 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
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡ	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'Φ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	78	28025
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.κ.)	77	40
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ II (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704
Σ'Ι'ΣΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (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

δ. Σουέζ 18/8	
ε. Άμπιτζάν 2/7	
ε. Ρουέν 18/8	
πρός ΕΣΣΔ 8/6	
ε. Σάντος 22/8	
ε. Νικόσια 22/8	
ε. Τεργεστή 3/8	
α. Λισαβώνα 26/8	
α. Φερρόλ 10/8	

στή Τζέντα (άποθήκη)
ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
στό Χορμούζ (άποθήκη)
α. Τζέντα 20/8
ε. Μομπάσα 2/8
α. Τσιταβέκια 15/8
α. Λός Άντζελες 7/8
α. Γιούροπορτ 21/8
ε. Ραβέννα 27/8
α. Καρντινέιρο 27/8
α. Τορρέβιεγα 17/8
πρός Πειραιά 29/7
α. Πειραιά 12/8
άργεϊ Πειραιά
α. Ντόρμπαν 25/8
δ. Παναμά 28/7
α. Σιγκαπούρη 20/8
μεσογειακές μεταφορές
δ. Παναμά 10/8
έπωλήθη
α. Σιγκάγκ 23/8
ε. Ρουέν 26/8
δ. Π. Σαϊδ 24/8
α. Μπαχαρίν 29/8
έπωλήθη
ε. Μπαγκάγκ 5/7
α. Φιλαδέλφεια 29/8
δ. Π. Σαϊδ 30/8
δ. Σουέζ 8/8
πρός Βενεζουέλα 20/7
α. Ρι σίφε 8/8
μετ. «Maria M.» (ε.)
α. Μόντρεαλ 23/8
δ. Σουέζ 14/8
α. Σιγκαπούρη 7/8
δ. Σουέζ 15/8
δ. Σουέζ 27/8
α. Άμβέρσα 28/8
διαγράφηται
α. Ντόρμπαν 22/8
α. Βενετία 26/8
α. Ν. Ύόρκη 30/8
δ. Σουέζ 30/8
α. Άμστερνταν 19/8
μετ. «Κυκλάδες»
μετ. «Victoria Idowu»
ύψωση κυπριακή
ύψωση κυπριακή
α. Ρουέν 14/8
ε. Γκατα 30/8
α. Καζμπαλάνκα 15/8
α. Ριγιέλα 14/8
π. «Tricorn»
ε. Σιγκαπούρη 16/7
δ. Ντόβερ 10/8
α. Ραβέννα 19/8
ε. Μπ. Σαχίν 22/8
πρός Χαββά Πρεζάι
α. Ρουέν 6/8
στό Άσσάμπ 1/8
π. «Sea Monarch»
α. Γένοβα 30/8
π. «Belo Mundo»
π. Πόρτ Τάλμποτ 1/9
πρός Κωνσταντίνα 30/8
α. Πειραιά 3/8
α. Ριγιέλα 17/8
δ. Ντόβερ 10/8
ε. Γιβραλτάρ 28/8
π. «Don Catarino»
πρός Κανωδά 28/8
π. «Αννα»
α. Χιούστον 4/7
π. «Εσκουίβλε 24/8
φ. Σούζ 6/8
στό Μπαντάρ Άμπας 24/7
α. Βίλα Κονσταντινούσων 12/8
α. Σουέζ 11/8
α. Σιγκαπούρη 26/8
τή Βουβιά
π. Πόρτ Τάλμποτ 28/8
π. Π. Σαϊδ 23/8
ργεί Πειραιά
πρός Μπαντάρ Άμπας 3/7
π. «Caroline»
α. Άμψούργο 29/8

ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822
ΣΦΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.κ.)	65	41195
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΑ Ι.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15860
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	69	9305
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644

στό Μπαντόρ Χομινί	
α. Ταώρτσιλ 25/8	
α. Σάν Χουάν 19/8	
εγκυκλοπαιδική 5/5	
ε. Νισούπορτ 30/8	
στη Βαλλέττα 25/8	
δ. Κων/πολη 31/7	
μετ. «Τζέμινι» (Κεϋ.)	
δ. Κων/πολη 5/8	
δ. Σουέζ 20/8	
ε. «Αμβέρσα 18/8	
α. Λός Πάλαμας 30/8	
α. Λίβερπουλ 28/8	
α. Ρότερνταμ 12/8	
α. Πόιντ ω Πιέρ 23/7	
α. Άντεν 7/8	
α. Ν. Υόρκη 12/8	
ε. Άγαδάρ 12/8	
υπόστειλε ελληνική	
δ. Σουέζ 8/8	
προς Θεσσαλονίκη 12/8	
πρ. «Όσσεαν Κίγκ»	
προς Χόγκ Κόγκ 21/7	
α. Μπάχα Μπλάνκα 8/8	
στό Κόργκ 1/9	
στη Κωνσταντία	
αργεί Πειραιά	
α. Κινούρα 28/8	
στόν Περσικό	
α. Σεπετίμα 19/8	
ε. Πειραιά 12/6	
α. Ντάς «Αϊλαντ 31/8	
α. Ρουέν 7/7	
ε. Πενάγκ 20/8	
α. Ν. Όρλεάν 22/8	
ε. Γένοβα 22/8	
α. Ντάρμπαν 8/8	
δ. «Εσκουμίν 4/8	
α. Μομπίλ 22/8	
δ. Σουέζ 30/8	
ε. Μομπίλ 25/8	
α. Άστακό 4/6	
στό Τζέμπελ «Αλι 25/7	
πρ. «Dido»	
α. Ροζάριο 5/8	
αργεί Άστακό	
α. Ντουλούθ 24/6	
α. Βρέμη 31/8	
α. Φέλιξτοου 25/8	
ε. Μομπάσα 31/7	
ε. Χέυ Πόιντ 27/8	
ε. Άμβέρσα 30/8	
ε. Πειραιά 10/8	
στόν Πειραιά 12/8	
προς Λά Γκουέρα 30/7	
πρ. «Θαλασσινή Κυρά»	
α. Άκαμπα 28/8	
δ. Παναμά 3/8	
μετ. «Tel Star (Κεϋ)	
ε. Λισαβόνα 7/8	
πρ. «Αψή»	
α. Μπάχα Μπλάνκα 8/8	
α. Βαλτιμόρη 25/8	
α. Σούσε 23/8	
ε. Ρεσίφε 23/8	
ε. Τσιταγκόγκ 12/8	
α. Κόρκ 15/8	
πρ. «Seateam Courier»	
α. Βανκούβερ 28/7	
α. Γκντάσκ 26/7	
προς Περσικό	
προς Κεμπέκ 25/7	
α. Χάμιτον 23/8	
αργεί Χαλκίδα	
πρ. «Φρατζής»	
ε. Σιμόνοσέκι 27/8	
α. Ν. Όρλεάν 27/8	

ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	8415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΛΙΣΤΥ (δ.κ.)	68	53226
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΛΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΞ (κ.)	72	16441
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΦΡΟ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	78	7572
ΦΡΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΙΔΟΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ		
(π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

δ. Π. Σαΐδ 25/8	
α. Φουτζέιρα 20/8	
α. Τέρας Σ'ιτι 8/8	
δ. Παναμά 14/8	
έπωληση	
α. Ν. Όρλεάν 22/8	
μετ. «Transporter»	
α. Άμβέρσα 27/8	
προς Δ. Αφρική 22/7	
α. Άμβέρσα 29/8	
προς Περσικό	
ε. Κοτονού 11/8	
προς Ναυίμπια 19/6	
στό Γιαντάι 3/9	
έπωληση	
α. Λά Σπέτζα 9/8	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Π. Σαΐδ 27/8	
στό Κεμπέκ 5/8	
α. Ραβέννα 18/8	
στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)	
α. Πειραιά 5/8	
προς Μπετζάγια 21/7	
προς Π. Όρνταζ 29/7	
στη Μπετζάγια (άποθήκη)	
α. Πειραιά 24/8	
προς Άμπιτζάν 31/7	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
α. Γιοκοχάμα 25/8	
δ. Γιβραλτάρ 5/8	
έπωληση	
α. Ξιγκάγκ 30/7	
προς Βομβάη 28/8	
μετ. «Κράφτμαν» (ε.)	
ε. Βανκούβερ 23/8	
α. Ντάρμπαν 21/8	
α. Ντάρμπαν 24/8	
α. Γκάλβεστον 14/8	
στό Μπαντόρ Άμπας 13/8	
α. Καοσιούβ 10/8	
προς Μόγι 18/7	
ε. Πειραιά 20/6	
α. Λός Πάλαμας 25/8	
αργεί Άμβούργο	
αργεί Μόσκο	
α. Τενερίφη 31/8	
α. Ρότερνταμ 31/8	
α. Μασσαλία 13/8	
α. Σάντος 11/8	
έπωληση	
ε. Πειραιά 3/7	
προς Μπουσάν 16/7	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
α. Λός Άντζελες 12/8	
α. Π. Στανβάκ 28/8	
α. Κολόμπο 24/8	
α. Ντουλούθ 13/8	
α. Μπ. Άϊρες 20/8	
πρ. «Ολύμπικ Χίστορι»	
στόν Πειραιά	
στη Βηρυτό 27/8	
δ. Π. Σαΐδ 25/8	
προς Μανίλα 14/8	
ανάμενι Μαϊάμι 25/8	
ε. Ραβέννα 27/8	
ε. Πειραιά 27/7	
ε. Πειραιά 20/8	
στό Μπ. Άμπας 22/7	
πρ. «Κασκίτος»	
προς Φιλιππίνες 25/6	

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυ-δρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοσηρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Υπογραφή:

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU 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