

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1987
Αρ. Φύλλου 1256/1014

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1256/1014
ΚΤΩΒΡΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

‘Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή ‘Ακτινοβολία καί ‘Εμπιστοσύνη

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

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

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



1957-1987 **HELLENIC SHIPYARDS Co**
30 years
 serves shipping
 worldwide



SHIPYARD ATHENS
 POSTAL ADDRESS:
 P.O. BOX 3400 GA.
 102 55 ATHENS

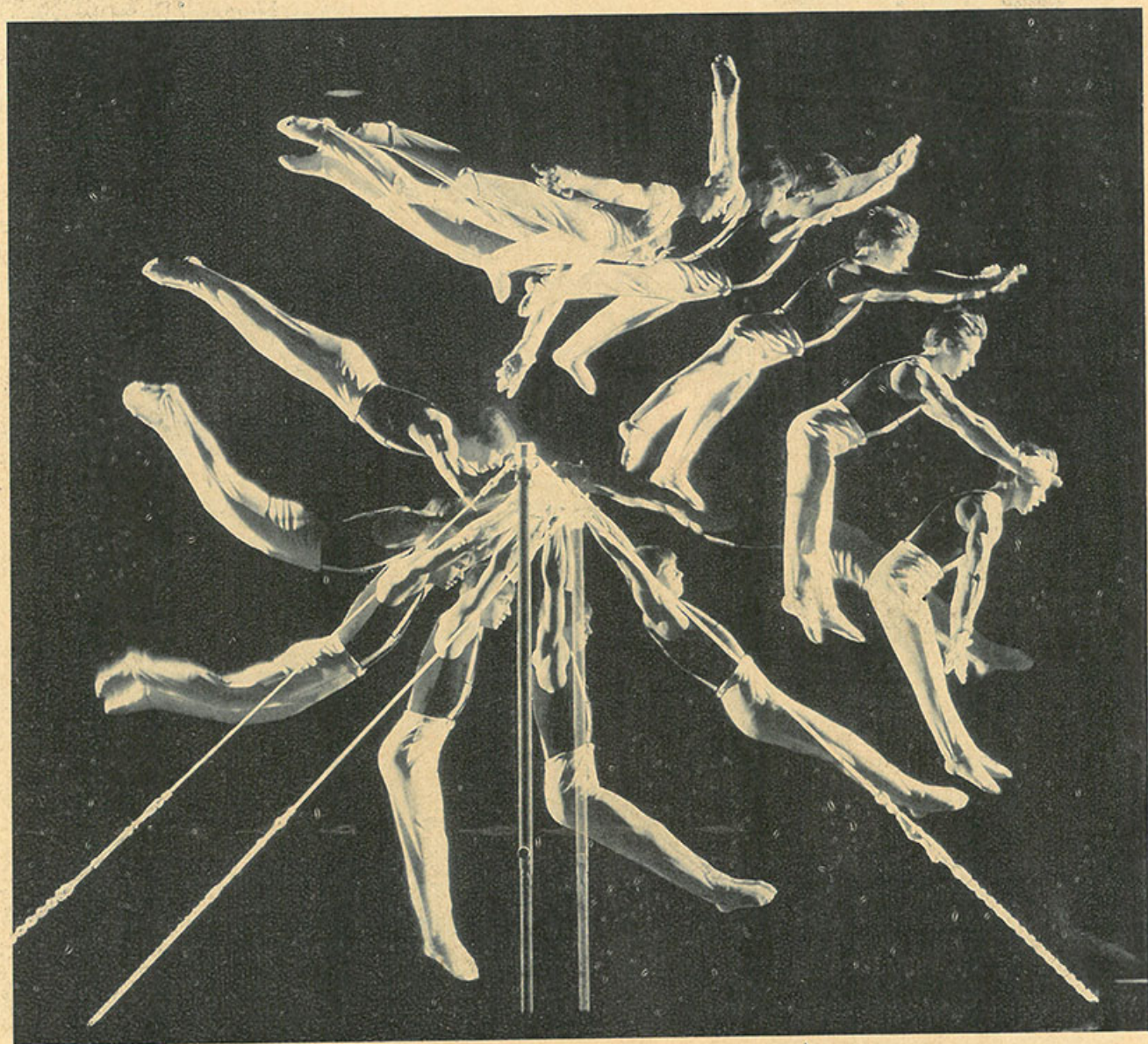
TELEF.
 SKARAMANGA YARD: 215291
 215396
 215461
 215472
 ATHENS OFFICE: 215292
 TELEFAX: 01155-73 388

PHONES
 SKARAMANGA YARD: 55 72 200 (8 LINES)
 55 72 480 (10 LINES)
 55 72 730 (10 LINES)
 ATHENS OFFICE: 36 77 871 (10 LINES)



AGENTS ABROAD
 • FRANCE: C J P NAVAL TLX: 611 541 F.
 • HONG KONG: DODWELL SHIPPING LIMITED TLX: 39878
 • DODSH HX • SPAIN: OCEANA S.A. TLX: 45361 OCAN
 • RUYSCH TECHNICAL AGENCIES
 • GERMANY: ZOEFFEL
 • HOLLAND: B.V. TLX: 49149 • WEST
 • HOLLAND AND SCHNEIDER GMBH TLX: 215005 ZOGO D.
 • U.K. LIMITED TLX: 8853421 VANOM G.
 • U.S.A.: PENN INTERNATIONAL MARINE AGENCIES LTD TLX: 239085,
 • 4971069 PENN • NORWAY: (a) OSLO STORM AND BULL LTD TLX: 78416
 • ESOBE N. (b) BERGEN BIRGER GJESTLAND AIS TLX: 42041 GJEST N.
 • DENMARK: INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES
 • AIS TLX: 37450

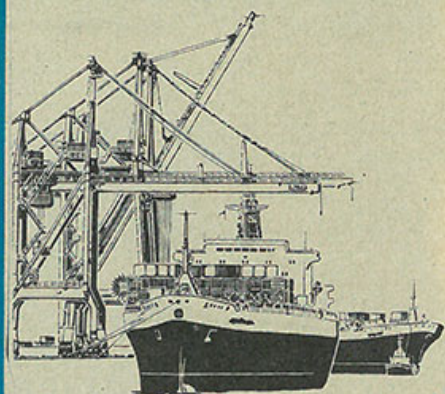
Στροφές ανάπτυξης



Σταθερές στροφές· που οδηγούν σε συνεχή ανοδική πορεία.
Μεθοδικές στροφές· βασισμένες στην παραγωγικότητα του ανθρώπινου δυναμικού της ΕΚΟ.
Ευέλικτες στροφές· που επιτρέπουν στην ΕΚΟ να ελίσσεται με επιτυχία στις δύσκολες συνθήκες του σύγχρονου ανταγωνισμού.
Αλλά και σίγουρες στροφές· που μεταφράζονται σε εξαγωγές, σε επενδύσεις, σε κέρδη.
Στροφές που συνεχώς πολλαπλασιάζονται.
Και που χαρακτηρίζουν, εδώ και τέσσερα χρόνια, ένα γιγαντιαίο έργο.
Αυτό που γίνεται στα Ελληνικά Καύσιμα Ορυκτέλαια. Στην ΕΚΟ.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1987
ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1256/1014

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. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απώ Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1256/1014, October 1st, 1987 987

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

- 15 'Η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για την Έμπορική Ναυτιλία, την οποία ανακοίνωσε ο κ. Κών. Μητσotάκης στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.
- 20 Τό 32 Παγκόσμιο Συνέδριο των Έφοδιαστών Πλοίων, Διεθνής συνάντηση στην Αθήνα μεταξύ 27-30 Σεπτεμβρίου.
- 22 Συριανά πλοία που βυθίστηκαν κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο.
- 23 Οι Μεγάλοι της Ναυτιλίας. Τό άστρο της Maersk Line.
- 25 Νομικά θέματα: Πλειστηριασμός — Απαιτήσεις NAT βεβαιωθείσες στο Ταμείο Γενικών Έσόδων — Πρόγραμμα Πλειστηριασμού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 26 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

η διεθνής ελληνική τράπεζα

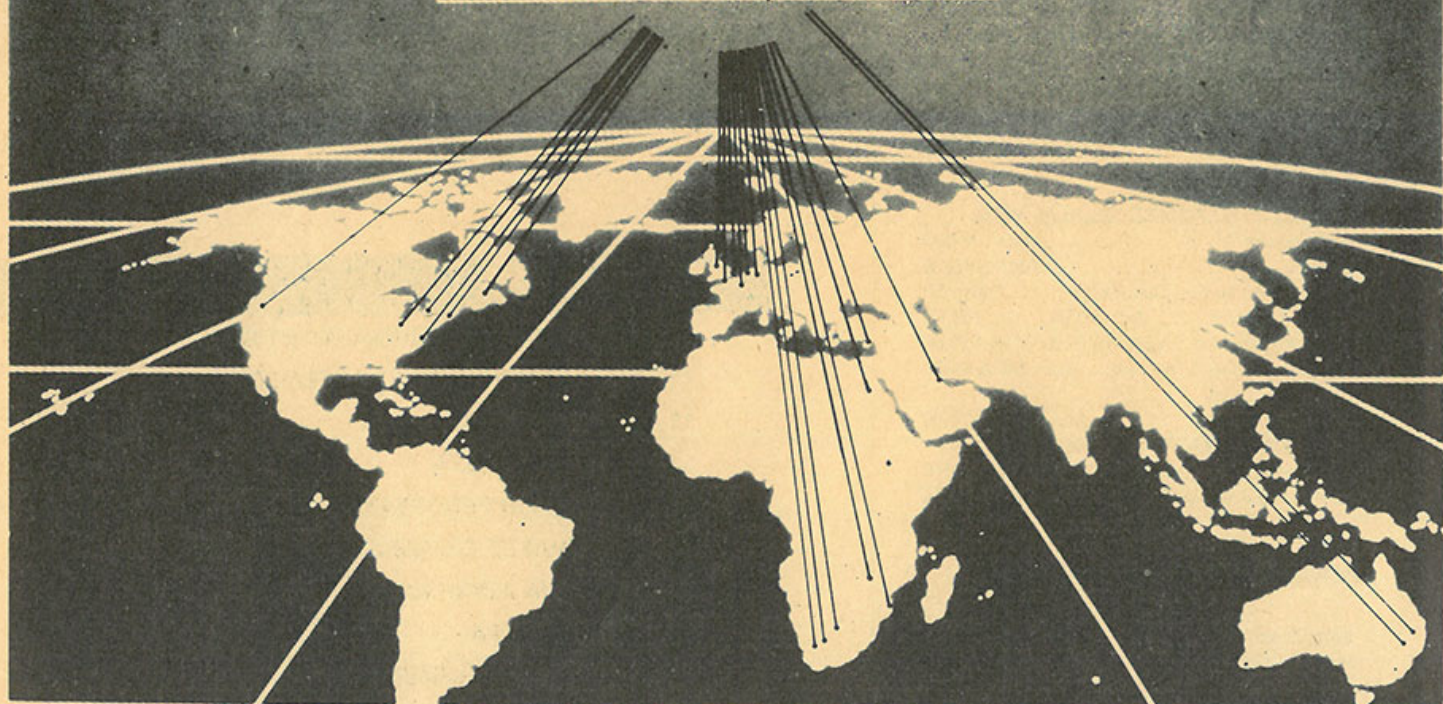
Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ε' ληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

Προσδοκίες για καλύτερες ημέρες

Τό ναυτιλιακό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας τό όποιο ανακοίνωσε ό κ. Κων. Μητσοτάκης σέ όμιλία του στή Ναυτιλιακή Λέσχη στίς 21 Σεπτεμβρίου καί τά όσα είπε κατά τήν ανάληψη τών καθηκόντων του, 48 ώρες αργότερα, ό νέος Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος πυροδότησαν προσδοκίες για καλύτερες ημέρες στή Ναυτιλία.

Διότι, όπως αποδεικνύεται, ό στόχος καί τής Κυβερνήσεως καί τής 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως, παρά τίς όποιες φραστικές διαφορές είναι ένας καί μοναδικός:

ΌΛΑ τά πλοία νά έχουν 'Ελληνική σημαία, θέλει ό κ. Γιαννόπουλος καί κατ' ακολουθίαν καί ή Κυβέρνηση, γιατί κανένας Υπουργός σέ καμμία κυβέρνηση δέν κάνει τοΰ 'κεφαλιού του.

ΠΟΛΛΑ πλοία σέ ελληνικά χέρια τά όποια μέ τήν εφαρμογή μιάς συγκεκριμένης πολιτικής θά αρχίσουν νά επαναπατρίζονται άθρόα καί σταθερά, επιδιώκει ή Νέα Δημοκρατία.

ΚΑΙ κοινός παρανομαστής καί τής Κυβερνήσεως καί τής 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως είναι νά ώφελεϊται ό τόπος από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών 'Ελλήνων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια μάχονται σθεναρά όλα αυτά τά χρόνια καί πολλές φορές κόντρα στό ρεύμα για νά υπάρχουν πολλά πλοία μέ 'Ελληνική σημαία ώστε νά αρχίσει νά ώφελεϊται ουσιαστικά καί ό τόπος μας από τή ναυτιλιακή

δραστηριότητα τών 'Ελλήνων θεωρούν ότι αυτός ό κοινός στόχος καί τής Κυβερνήσεως καί τής 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως για πολλά πλοία, για όλα τά ελληνόκτητα πλοία μέ 'Ελληνική σημαία, μπορεί καί πρέπει νά επιτευχθεί άμεσα καί χωρίς άλλες καθυστερήσεις ώστε από τώρα, άμέσως δηλαδή, νά αρχίσει ό τόπος νά εισπράττει εκείνα — καί είναι τόσα πολλά — πού μας παίρνουν οι ξένοι γιατί έμεις οι ίδιοι τούς αφήσαμε νά τρυγούν μόνον αυτοί καί άνενόχλητοι τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών 'Ελλήνων.

Ό κ. Γιαννόπουλος, ό όποιος ξάφνιασε πολλούς μέ τή μεστότητα τής αναφοράς πού έκανε για τό ρόλο καί τή σημασία τής Ναυτιλίας για τήν εθνική οικονομία, όφείλει όχι άπλάς νά συνεχίσει τήν πολιτική του προκατόχου του στήν όποία στηρίχθηκε ή αποκατάσταση του κλίματος έμπιστοσύνης αλλά καί νά τήν επεκτείνει δυναμικά ώστε χωρίς καθυστερήσεις νά δημιουργηθούν μέ τήν άμεση συμπαράσταση τής 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως οι προϋποθέσεις πού θά επιτρέψουν τόν όμαδικό επαναπατρισμό όλων τών ελληνόκτητων πλοίων — έμεις θέλουμε νά πιστεύουμε ότι σέ καμμία περίπτωση δέν πρόκειται νά διαψευσθούν οι έλπίδες πού πυροδοτήθηκαν τό τελευταίο 150ήμερο για καλύτερες ημέρες στή Ναυτιλία, για καλύτερες ημέρες για τόν τόπο καί τόν ελληνικό λαό.

Δύο άμεσα μέτρα

Η συγκυρία παρέχει στόν κ. Γιαννόπουλο μια σπάνια ευκαιρία νά αποδείξει άμέσως εκείνο πού βεβαίωσε κατά τήν ανάληψη τών καθηκόντων του, ότι δηλαδή κατά τή διάρκεια τής ύπουργίας του θά ασχολείται μέ τά σοβαρά προβλήματα καί θέλουμε νά πιστεύουμε ότι για τό καλό τής Ναυτιλίας δέν θά αφήσει αυτή τήν ευκαιρία άνεμετάλλευτη.

Κατά τήν αντίληψή μας, λοιπόν, ό κ. Γιαννόπουλος πρέπει νά αντιμετωπίσει άμεσα καί λυσιτελώς τά προβλήματα καί τούς κινδύνους πού δημιουργούν οι παράγραφοι 4,5 καί II του άρθρου I του Νόμου 1711/87 για τό NAT, γιατί ή σχετική απόφαση του Δ.Σ. του Ταμείου για τήν παράταση τής προβλεπόμενης προθεσμίας μέχρι τέλους 'Οκτωβρίου δέν αποτελεί τίποτε άλλο παρά μιά χρονική άνάσα πού δέν επιλύει βέβαια ούτε τά προβλήματα άλλα ούτε καί εξουδετερώνει τούς κινδύνους.

Σύμφωνα μέ τίς έν λόγω διατάξεις:

ΠΡΩΤΟ, όλα τά ναυτολόγια πού είχαν εκδοθεί πριν από τήν ισχύ του Νόμου, δηλαδή πριν από τίς 30 'Ιουνίου 1987, έπρεπε νά παραδοθούν στό NAT ή στίς λιμενικές αρχές μέχρι τίς 30 Σεπτεμβρίου (ή προθεσμία αυτή παρατάθηκε μέ τήν προαναφερθείσα απόφαση του Δ.Σ. του NAT μέχρι τό τέλος 'Οκτωβρίου), όσα δέ δέν θά είχαν παραδοθεί μέχρι τήν ημερομηνία αυτή (30 Σεπτεμβρίου) θά έπαυσαν νά ισχύουν (τώρα θά πάψουν νά ισχύουν μετά τίς 31 'Οκτωβρίου) καί οι πλοίαρχοι όφειλαν νά τά αποστείλουν σάν συστημένα ταχυδρομικά αντίκείμενα στό NAT.

ΔΕΥΤΕΡΟ, νέο ναυτολόγιο δέν θά χορηγούνταν άν δέν εξοφλούνταν οι εισφορές πού όφείλονταν από τά ναυτολόγια αυτά άνεξάρτητα άν θά ήταν ληξιπρόθεσμες ή όχι, αλλά καί ούτε είναι δυνατόν οι εισφορές αυτές νά μεταφερθούν στό νέο ναυτολόγιο.

Τά προβλήματα πού δημιουργούνται από τίς άνωτέρω διατάξεις είναι πολλαπλά. Στο προηγούμενο άκρίβως τεύχος είχαμε έπιση-

μάνει ότι όρισμένα πλοία ένδέχεται νά παραμείνουν χωρίς ναυτολόγια άν οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές τους δέν μπορέσουν, για λόγους άνεξάρτητους από τή θέλησή τους, νά εξοφλήσουν τίς εισφορές τών ναυτολογίων πού θά παραδοθούν ή πού δέν θά ισχύουν πλέον έφ' όσον δέν θά έχουν παραδοθεί τώρα μέχρι τίς 31 'Οκτωβρίου — καί τό έρώτημα έν προκειμένω δέν είναι μόνον πώς θά καλυφθεί τό κενό πού αναγκαστικά θά υπάρξει καί πώς θά αντιμετωπισθούν τά προβλήματα τά όποια θά ανακύψουν από τήν έλλειψη ναυτολογίου τών πλοίων, αλλά καί ποιές αντιδράσεις θά υπάρξουν από τούς θινόμενους πλοιοκτήτες, γιατί αντιδράσεις θά υπάρξουν όπωσδήποτε.

Πέρα από τά προβλήματα αυτά, ό συνδυασμός τών διατάξεων 4,5, καί II του άρθρου I δημιουργεί κινδύνους καί για τό εθνικό νηολόγιο, κινδύνους τούς όποιους τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν έπισημάνει πριν άκόμη ψηφισθεί τό νομοσχέδιο. Τούς κινδύνους αυτούς εξέθεσε εκ νέου πρό ήμερών εκπρόσωπος τών «Ναυτικών Χρονικών» στόν κ. 'Αλεξανδρή, ή κυβερνητική όμως μεταβολή πού έπήλθε στό μεταξύ δέν επέτρεψε στό πρώην Υπουργό νά προχωρήσει στήν επιβαλλομένη εκ τών πραγμάτων ρύθμιση για νά αποφευχθούν οι κίνδυνοι σέ βάρος του εθνικού νηολογίου. Παρέχεται, λοιπόν, στόν κ. Γιαννόπουλο ή ευκαιρία για μιά διορθωτική κίνηση ή όποια έπειδή άκριβώς θά αποβλέπει στήν προστασία του εθνικού νηολογίου, είμαστε βέβαιοι ότι θά εκτιμηθεί ιδιαίτερα από όλους καί από τήν ναυτεργασία καί από τήν πλοιοκτησία καί θά ώφελήσει ιδιαίτερα τόν νέο Υπουργό.

Εκτός από τή ρύθμιση αυτή ή όποια, έπαυλαμάνομε, είναι εκ τών ούκ άνευ, ό κ. Γιαννόπουλος πρέπει νά προχωρήσει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση καί στήν έκκαθάριση τής καταστάσεως ή όποια έχει δημιουργηθεί στό NAT. Καί τό πρώτο βήμα

πρός τήν κατεύθυνση αυτή είναι ή άμεση άντικατάσταση του προέδρου του Ταμείου.

Όχι μόνο έπειδή, κατά τήν άν έληψη μας, ύπάρχει άπολύτως λανθασμένη ή έπιλογή ένός ύπαλλήλου του χρεωκοπημένου στή συνείδηση του ελληνικού λαού 'Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) για νά διοικήσει τό NAT σέ μιά κρίσιμη καμπή τής ιστορίας του καί τής ιστορίας τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Ούτε για τή ζημιά πού έκανε — μέ τίς ενέργειες ή τίς παραλείψεις του — στήν κυβερνητική παράταξη, πράγμα άλλωστε πού άφορά τήν κυβέρνηση καί όχι έμάς. Άλλά διότι έχει προκαλέσει τήν ευρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια από τήν όποια δέν είναι πλέον άνεκτός.

Παράλληλα ό κ. Γιαννόπουλος όφείλει νά έγκύψει μέ ιδιαίτερη προσοχή καί μέ πολύ ένδιαφέρον στά θέματα του NAT. Ασφαλώς ό νέος Υπουργός, όπως άλλωστε καί ό κ. 'Αλεξανδρή, δέν μπορεί νά λύσει τό οικονομικό πρόβλημα του NAT. Μπορεί όμως νά αντιμετωπίσει διάφορα προβλήματα πού έχουν ανακύψει, όπως είναι λόγου χάρι οι σχέσεις μέ τό προσωπικό, νά επιτύχει τήν σωστή λειτουργία τών υπηρεσιών του Ταμείου καί νά εξασφαλίσει τήν διαφάνεια — πρέπει, λόγου χάρι, νά μάθει ή ευρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια γιατί δέν παραλήφθηκε τό έργο τής μηχανογραφής άλλά καί όλες τίς λεπτομέρειες πού υπάρχουν γύρω από τό θέμα αυτό. Πρέπει έπίσης νά μάθει ή ευρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια γιατί διατηρείται στή θέση του ό προϊστάμενος τής Νομικής Υπηρεσίας του NAT ό όποιος βάσει του νόμου έπρεπε νά έχει συνταξιοδοτηθεί από έτών καί άκόμη πιά σχέση υπάρχει μεταξύ κάποιου θεολόγου, ένός δικηγόρου — όποιος σέ κάθε δικάσιμο τών δικαστηρίων έχει τίς περισσότερες ύποθέσεις ναυτικών — καί του NAT καί πώς αντιμετώπισαν οι ύπεύθυνοι — άν τήν αντιμετώπισαν — αυτή τή σχέση.

ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Ο κ. Στάθης Αλεξανδρής υπήρξε ένας επιτυχημένος Υπουργός — ή διαπίστωση δεν είναι δική μας αλλά γενική και τό σπουδαιότερο εν προκειμένω είναι ότι η διαπίστωση αυτή και ταυτόχρονα η αναγνώριση της προσφοράς του κ. Αλεξανδρή προς την Ελληνική Ναυτιλία γίνεται τώρα που δεν βρίσκεται πλέον στον υπουργικό θώκο.

Ο κ. Αλεξανδρής υπήρξε επιτυχημένος Υπουργός όχι μόνο για τα μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας που πήρε τό περασμένο φθινόπωρο και τό όποια, ειρήσθω εν παρόδω, ήταν ουσιαστικότερα από εκείνα που ζητούσε ή εν Έλλάδι εκπροσώπηση του έφοπλισμού. Αλλά κυρίως για τήν αποκατάσταση της εμπιστοσύνης του ελληνικού έφοπλισμού προς τήν ελληνική Πολιτεία, τήν όποια πέτυχε με μία συνεχή και επίμονη προσπάθεια. Είναι δέ αναμφισβήτητο ότι ή επιτυχία του κ. Αλεξανδρή θά ήταν ακόμη μεγαλύτερη ή ή εκπροσώπηση του έφοπλισμού είχε ανταποκριθεί στις επανειλημμένες προσκλήσεις του για τήν υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων για τή λήψη και άλλων μέτρων που θά συνέτειναν στην περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και στό κλείσιμο του ανοίγματος της ψαλίδας που υπάρχει στη διαχείριση πλοίων με Έλληνική και Ξένη

ΕΝΝΕΑ ΗΜΕΡΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ!

Γιά τήν Ιστορία και μόνο σημειώνωμε ότι ή απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του NAT για τήν παράταση μέχρι τής 31 Οκτωβρίου τής προθεσμίας για τήν κατάθεση (και εξέφληση) των ναυτολογίων που είχαν εκδοθεί πριν από τήν ισχύ του Νόμου 1711/87, δηλαδή πριν από τής 30 Ιουνίου 1987, ελήφθη στις 21 Σεπτεμβρίου αλλά δεν ανακοινώθηκε σέ κανέναν — απλώς γνωστοποιείται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκδελώνουν ένδιαφέρον για νά πληροφορηθούν τί θά γίνει με τά ναυτολόγια, χωρίς φυσικά γι' αυτό νά ευθύνεται τό Δ.Σ., τό όποιο όμως, κατά τήν αντίληψή μας, όφειλε νά είχε ελέγξει αυστηρότητα τή διοίκηση του NAT για τήν προχειρότητα με τήν όποια αντιμετώπιζε ζητήματα τέτοιας σημασίας.

Γιά τήν Ιστορία επίσης αναφέρωμε ότι τό θέμα ανακινήθηκε από τό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς από τό όποιο οι φωστήρες του NAT είχαν ζητήσει νά αντικαταστήσει στις 30 Σεπτεμβρίου τά ναυτολόγια όλων των

πλοίων που θά βρίσκονταν τήν ήμέρα εκείνη τήν περιοχή τής αρμοδιότητάς του μεριμνώντας, υποθέτομε και για τήν είσπραξη των όφειλομένων εισφορών. Όπως ήταν εύνοητο, τό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς απάντησε ότι δεν ήταν έφικτη ή αντικατάσταση των ναυτολογίων σέ μία ήμέρα και έπειτα από αυτό τό θέμα ήρθε για συζήτηση στη συνεδρίαση του Δ.Σ. του NAT στις 14 Σεπτεμβρίου αλλά αναβλήθηκε για τήν επόμενη, δηλαδή για τής 21 Σεπτεμβρίου, όποτε ελήφθη και ή απόφαση για τήν παράταση τής σχετικής προθεσμίας κατά ένα μήνα.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Μόνον οι συνταξιούχοι που θέλουν νά εργασθουν σέ πλοία με Έλληνική σημαία καθώς και σέ πλοία που είναι συμβεβλημένα με τό NAT πρέπει νά αναστείλουν τή συνταξιοδότησή τους, συνιστά ή Συντονιστική Επιτροπή που συνεστήθη μετά τήν απαράδεκτη έγκυκλιο του NAT και αποτελείται από τήν Ένωση Πλοιάρχων, τή Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων, τή Λέσχη Μηχανικών Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων και τόν Σύνδεσμο Ναυτιλιακής Συνεργασίας και Άναπτύξεως. Σέ σχετική ανακοίνωσή της ή όποια άπευθύνεται στους συνταξιούχους του NAT, ή συντονιστική επιτροπή υπογραμμίζει ότι σέ καμμία άλλη περίπτωση δεν πρέπει οι συνταξιούχοι του NAT νά αναστέλουν τήν συνταξιοδότησή του.

Η ανακοίνωση έχει ως εξής:

1. Αγνόησε τήν έγκυκλιο 58/28.7.87 που κυκλοφόρησε ό πρόεδρος του NAT, γιατί κάθε πολίτης έχει τό άπόλυτο δικαίωμα, συνταγματικά κατοχυρωμένα νά εργάζεται ελεύθερα για τήν συνεχή βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και τής κοινωνικής θέσεώς του.

2. Όποιοδήποτε και άποποδήποτε σου έξασκηθεί πίεση, μήν παραιτηθεί οικειοθελώς από τήν εργασία του. Εάν όμως τελικά ό εργοδότης σου έπιμένει νά σέ άπολύσει βάσει τής έγκυκλιου Δασκαλάκη, νά ζητήσεις νά σου τό δώσει έγγραφως.

3. Προκειμένου νά συνεχίσεις τήν εργασία σου, μήν αναστείλεις τήν σύνταξή του για όποιοδήποτε, λόγω εκτός για τής πιά κάτω περιπτώσεις:

α) Εάν θέλεις νά ναυτολογηθείς σέ πλοία υπό Έλληνική σημαία και

β) Εάν θέλεις νά ναυτολογηθείς σέ πλοία με Ξένη σημαία, συμβεβλημένα με τό NAT.

4. Εάν κατά τήν ανανέωση του βιβλιαρίου άσθενοίας Οίκου Ναύτου, σου ζητηθεί από όποιοδήποτε υπάλληλο, προσκόμιση και υποβολή υπεύθυνου δηλώσεως, «ότι δεν άπασχολείσαι σέ άλλη εργασία», αυτή δεν πρέπει νά δοθεί, παρά μόνο μία υπεύθυνη δήλωση που θά αναφέρει «ότι δεν είσαι άσφαλισμένος σέ άλλο άσφαλιστικό φορέα».

5. Τίς πιά πάνω οδηγίες θά ήταν χρήσιμο νά τίς θέσεις ύπόψη του εργοδότη σου, ώστε νά άρθεί κάθε άμφιβολία του ότι δεν υπάρχει καμμία ποινική και άστική ευθύνη, άφού με τήν έγκυκλιο του NAT ό κ. Δασκαλάκης επιχειρεί νά τόν καταστήσει συνυπεύθυνο.

6. Στην περίπτωση που θά προβληματιστείς και δεν θά μπορείς, λόγω πολλών πιέσεων, νά δώσεις μία λύση στο πρόβλημά σου, νά επικοινωνήσεις άμέσως με ένα από τά πιά κάτω Σωματεία. Προκειμένου περί έπείγουσας νομικής καλύψεως, νά άπευθυνθείς άπευθείας στα δικηγορικά γραφεία:

Άθανασούλια Ίωάννη, Μπουμπουλίνας 6, Πειραιάς, τηλ.: 4110344.

Μικέ Μ. Κουντούρη, Κολοκοτρώνη 102-104, Πειραιάς, τηλ.: 4126208, 4174116

Η Συντονιστική Επιτροπή:

Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν., Κολοκοτρώνη 102, Πειραιάς, Τηλ. 4179251, 4128804 από 08.00-15.00.

Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων, Κολοκοτρώνη 100, Πειραιά, τηλ. 4525461, κάθε Δευτέρα και Πέμπτη από 17.00 - 20.00.

Λέσχη Μηχανικών Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων, Μαυροκορδάτου 11, Πειραιά, τηλ. 4515512, 4183579

Σύνδεσμος Ναυτιλιακής Συνεργασίας, και Άναπτύξεως, Φίλωνος 107-109, Πειραιάς, τηλ. 4521696 από 09.00 - 17.00.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

Τό θέμα τής ναυλώσεως δύο πλοίων από τήν εταιρία Έλληνοκυπριακές Μεσογειακές Γραμμές στην όποια μετέχει και ή θυγατρική τής ΕΤΒΑ Έλληνική Άκτοπλοία, για τό όποιο έχει δημιουργηθεί επανειλημμένα θόρυβος, θά αντιμετωπισθεί τελικά από τή Δικαιοσύνη μετά τήν υποβολή μηνύσεως για άπιστία από τρεις βουλευτές τής Νέας Δημοκρατίας έναντίον του διοικητού τής ΕΤΒΑ κ. Κώστα Σοφούλη, του ύποδιοικητού της κ. Χρ. Πίκη, του διευθύνοντος συμβούλου τής Έλληνικής Άκτοπλοίας κατά τήν έποχή τής ναυλώσεως κ. Εύαγ. Ζαφείρη και κατά των μελών του Δ.Σ. τής εταιρίας κ.κ. Θρ. Φυλακτού, Διον. Μελισσηνού και Φώτ. Σταματοπούλου.

Μετά τήν υποβολή τής μηνύσεως από τους βουλευτές κ.κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη, Γ. Μισαηλίδη και Άρ. Παυλίδη διατάχθηκε προκαταρκτική εξέταση ενώ ταυτόχρονα υπέβαλε τήν παραίτησή του για λόγους ευθιξίας ό κ. Κώστας Σοφούλης, ό οποίος, όπως αναφέρει, θέλει νά είναι ελεύθερος νά υποστηρίξει τήν τιμή και τήν αξιοπρέπεία του χωρίς κανένα προνόμιο και χωρίς καμμία



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

σχέση διοικήσεως του οργανισμού που κατηγορείται ότι έβλαψε.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», πιστά στην αρχή που έχουν καθιερώσει να μην σχολιάζουν υποθέσεις που βρίσκονται ενώπιον της Δικαιοσύνης, θα περιμένουν μέχρις ότου υπάρξει ή δικαστική έκκαθάριση.

«ΕΔΕΣΑΝ» ΚΑΙ ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ!

Τό μεγαλύτερο μέρος του πληρώματος του εκπαιδευτικού «Ευγένιος Ευγενίδης» εξακολουθεί τήν επίσχεση εργασίας τήν όποια έχει κηρύξει με αποτέλεσμα να μην εκτελεστούν τά δύο τελευταία θερινά εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών των ΑΔ-ΣΕΝ και τό πλοίο να παραμένει «δεμένο» και να μην μπορεί να προετοιμασθεί για τά χειμερινά εκπαιδευτικά ταξίδια του.

Αιτία τής συνεχιζόμενης επίσχεσης εργασίας είναι τό γεγονός ότι τό πλήρωμα ζητεί να εφαρμοσθεί ή συλλογική σύμβασή του ή όποια έχει επικυρωθεί νομότυπα (έχει δημοσιευθεί και στην «Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως»), αλλά ό άρμόδιος πάρεδρος έχει τήν αντίληψη ότι δέν πρέπει να ισχύσει ή συλλογική σύμβαση αλλά ή πράξη νομοθετικού περιεχομένου ή όποια προβλέπει, όπως είναι γνωστό, τή χορήγηση μόνο τής αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής (ΑΤΑ).

Ασφαλώς τό αίτημα του πληρώματος είναι δίκαιο, αλλά σέ κάθε λογικό άνθρωπο εύλογα δημιουργείται τό ερώτημα: Φθάσαμε, λοιπόν, στό σημείο να «δέσουμε» και τό εκπαιδευτικό πλοίο για μία διαφορά για τήν όποια θά μπορούσε να βρεθεί λύση με τό διάλογο με τήν κυβέρνηση; Και εν πάση περιπτώσει, πώς θά ενθαρρυνθούν οι πλοιοκτήτες να υψώσουν τήν «Ελληνική σημαία» στά πλοία τους όταν «δένουμε» και τό μοναδικό εκπαιδευτικό πλοίο που διαθέτομε;

ΝΑ ΧΑΣΟΥΝ ΤΟ 20%

Αναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών» μάς ρώτησε τηλεφωνικώς αν υπήρξε αντίδραση από τήν πλευρά των ναυτεργατικών οργανώσεων για τό ερώτημα που θέσαμε στο προηγούμενο τεύχος σχετικά με τήν υπαγωγή κάποιας σχέσεως μεταξύ ενός θεολόγου, ενός δικηγόρου που έχει πάντοτε σωρεία υποθέσεων ναυτικών και του ΝΑΤ.

— Όχι, απαντήσαμε, δέν υπήρξε ή παραμικρή αντίδραση.

— Μά οι άνθρωποι κινδυνεύουν να χάσουν τό 20% αν αρχίσουν και ψάχνουν τά θέματα του ΝΑΤ, μάς ανταπάντησε ό άναγνώστης, είσθε άφελείς αν περιμένετε κά-

ποια κίνηση από τήν πλευρά τους, γι' αυτό τό καλύτερο που έχετε να κάνετε είναι να συνεχίσετε να ρωτάτε.

Ρωτάμε, λοιπόν, τούς εκπροσώπους όλων των ναυτεργατικών οργανώσεων, θά ψάξουν αυτό τό θέμα καθώς και όλα τά άλλα θέματα που υπάρχουν στο ΝΑΤ ή φοβούνται ότι αν αρχίσουν να ρωτούν και να ψάχνουν κινδυνεύουν να χάσουν τό 20% όπως υποστηρίζει ό άναγνώστης μας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» «συκοφαντούν» τόν πρόεδρο τού ΝΑΤ από τήν πρώτη ήμέρα τής αναλήψεως των καθηκόντων του στις 20 Οκτωβρίου 1982 διότι «κάποιος από τό περιοδικό» του είχε προτείνει τότε να ιδρύσει Γραφείο Τύπου τό ΝΑΤ και να τόν ... προσλάβει ως υπεύθυνο, αλλά αυτός (ό πρόεδρος του ΝΑΤ) άρνήθηκε «και από τότε άρχισε αυτή ή ιστορία», τής «συκοφαντήσεως» του, δηλαδή, από τά «Ναυτικά Χρονικά». «Πέρα όμως από αυτό υπάρχει και μία σοβαρότερη αιτία: Κάποιοι σ' αυτό περιοδικό — Σημ. Συντ.: δηλαδή στά «Ναυτικά Χρονικά» — καθώς και οι «γνωστοί» που βρίσκονται πίσω τους, είχαν συνθέσει να κηδεμονεύουν τό ΝΑΤ. Αυτό βέβαια επί των ήμερών μου καταργήθηκε. Τέτοια «προνόμια» τό ΠΑΣΟΚ τά εξαλείφει. Τουλάχιστον στον τομέα μου ποτέ δέν αποδέχθηκαν όποιαδήποτε μορφή παρέμβαση. Και αυτό βέβαια ενόχλησε».

Αυτά και άλλα πολλά, ιδιαίτερα προκλητικά για τήν εύρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια είπε σέ συνέντευξή του στην εφημερίδα «Αυριανή» στις 13 Σεπτεμβρίου ό άσχετος με τή Ναυτιλία — όπως τόν χαρακτήρισε πρόσφατα έμμεσα μέν αλλά σαφέστατα μέλος του Δ.Σ. — πρόεδρος του ΝΑΤ, ό όποιος με τή συνέντευξή του αυτή, ή όποια τέθηκε ύπ' όψει μας καθυστερημένα, μάς θύμισε ότι πέρασαν κιόλας πέντε χρόνια από τότε που τοποθετήθηκε στο Ταμείο για να τό έξυγιάνει και να τό αναμορφώσει!

Λοιπόν, ό πρόεδρος του ΝΑΤ ούτε λίγο ούτε πολύ:

- Αυτόανακηρύσσεται προστάτης των ναυτικών μας.
- Ταυτόχρονα όμως εξαπολύει εναντίον τους κατηγορίες για ένδεχόμενη φοροδιαφυγή.
- Αναλαμβάνει και τό ρόλο να καταπολεμήσει τήν ανεργία.
- Υποστηρίζει άνερευθρίαστα ότι οι έπιπτώσεις από τήν εφαρμογή του νέου νόμου για τό ΝΑΤ «σηματοδοτούν μια νέα πορεία στο χώρο τής ελληνικής ναυτιλίας».

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Άνευ ίσως προηγούμενου διά τό πρόσφατον τουλάχιστον παρελθόν, είναι κατά τό γ' τρίμηνον του τρέχοντος έτους σημειωθείσα δραστηριότητα των έφοπλιστών μας εις ναυπηγήσεις και νέας άγοράς.

— Υπό του Υπουργικού Συμβουλίου ενεκρίθη και άπεστάλη εις τήν «Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως» προς δημοσίευσιν ό νέος Άναγκ. Νόμος «περί διπλωμάτων ικανότητας και πτυχίων ειδικότητας εν τώ έμπορικώ ναυτικώ».

— Τό α/π «Tower Crown» ήγοράσθη παρά των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνη αντί 70.000 λιρών και θά τεθί υπό ελληνικήν σημαίαν. Είναι 5.252 τόν. γκρός, 3.144 τόν. νέτ και 11.072 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1919.

— Τήν 17 Σεπτεμβρίου εις τόν διάυλον Chic του ποταμού Plate τής Άργεντινής συνεκρούσθησαν τά ελληνικά φορτηγά «Αθηνά Λιβανού» του κ. Σ. Λιβανού και «Μαριόγκα Καίρη» του κ. Ι. Δανιόλου, με άποτέλεσμα τήν βύθισιν του δευτέρου.

— Μόλις έξεδόθη: Όδηγός τής ελληνικής έμπορικής Ναυτιλίας «Σαφόρτα», ό όποιος μεταξύ άλλων περιέχει όλας τάς χρήσιμους πληροφορίας δι' έκαστον Έλληνικόν άτμόπλοιο.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 163/1.10.1937)

• Χαρακτηρίζει μία μερίδα τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ή όποία, όπως λέγει, είναι και ή πηγή, κατά κύριο λόγο, όλων των έπιθέσεων που γίνονται εναντίον του, άντιδραστική!

• Υποστηρίζει ότι αυτός πέτυχε τήν πολιτικοποίηση του ΝΑΤ, «παρά τίς αντίθετες επιδιώξεις τόσο των πλοιοκτητών, όσο και των λιμενικών και γενικότερα του ναυτιλιακού κατεστημένου» που δέν θά συγχωρήσει ποτέ αυτή τήν «έπιτυχία» του.

Άρμόδιοι να του απαντήσουν για όλα αυτά είναι άλλοι και συγκεκριμένα ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και οι εκπρόσωποι των ναυτικών.

Από τήν πλευρά μας έχομε να πούμε μόνο:

Πρώτο, ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν συ-



“NUOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΥΣΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 241545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

κοφαντούν κανένα, εκτός αν ο πρόεδρος του NAT θεωρεί «συκοφαντία» την αυστηρή κοιτική την οποία ασκούν προς κάθε κατεύθυνση με μοναδικό στόχο την προαγωγή των συμφερόντων της Ναυτιλίας και του τόπου και εάν εν πάση περιπτώσει νομίζει ότι τον συκοφαντούμε δεν έχει παρά να ακολουθήσει τον δρόμο της Δικαιοσύνης, όπως άλλωστε του υποδείχθηκε από όρισμένους συμβούλους σε πρόσφατη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου.

Δεύτερο, ότι οι άνθρωποι των «Ναυτικών Χρονικών» έχουν την εξωθεν καλή μαρτυρία της εύρυθμης ναυτιλιακής οικόγενειας για την πολύχρονη και άδολη προσφορά τους στην υπόθεση της Έλληνικής ναυτιλίας.

Τρίτο, ότι πίσω από τους ανθρώπους των «Ναυτικών Χρονικών» βρίσκεται μόνο το πάθος τους για την ύπαρξη πολλών πλοίων στο εθνικό νηολόγιο με τα οποία θα αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της αποδοτικής απασχολήσεως όχι μόνο των εν ενεργεία ναυτικών αλλά και των συνταξιούχων εκείνων που θα θέλουν να εργασθούν για να συμπληρώνουν τις γλισχές συντάξεις του NAT ενώ ταυτόχρονα θα σώσουν το Ταμείο από την έκμηδενιση και θα ενισχύσουν την εθνική οικονομία σ' αυτές τις δύσκολες μέρες που περνάει ο τόπος.

Τέταρτο, ότι τα Γραφεία Τύπου αποτελούν φληνάφημα του προέδρου του NAT δεδομένου ότι οι άνθρωποι των «Ναυτικών Χρονικών» αρνήθηκαν επίμονα να αναλάβουν το Γραφείο Τύπου του YEN παρά τις φορτικές πολλές φορές πιέσεις του τότε Υπουργού Φίλιππου Γιώργου Κασιφάρα.

Αυτά μαζί με τη λύπη μας γιατί δεν διαθέταμε χώρο για να αναδημοσιεύουμε ολόκληρη τη συνέντευξη του προέδρου του NAT στην «Αύριανή» ώστε να τη διαβάσουν όλοι όσοι ασχολούνται με τη Ναυτιλία και να κρίνουν μόνοι τους.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΑΣ

Συγκλίνουσες πληροφορίες αναφέρουν ότι ο Όμιλος Βαρδινιγιάννη έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για την πρόσκτηση των Ναυπηγείων Χαλκίδας τα οποία αργούν από το καλοκαίρι του 1986, υπό την προϋπόθεση ότι θα ξεπεραστεί το πρόβλημα της εισόδου

στο ναυπηγείο σκαφών μεγαλύτερης χωρητικότητας. Σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες ο Όμιλος Βαρδινιγιάννη έχει διερευνήσει ταυτόχρονα και δυνατότητες δημιουργίας ενός νέου ναυπηγείου σε θέση κατάλληλη που θα εξυπηρετούσε τον στόλο του συγκροτήματος που ξεπερνάει σε χωρητικότητα τους 1,3 εκατ. τόν. d.w. και ταυτόχρονα θα μπορούσε να εξασφαλίσει και άλλη πελατεία.

Για τα Ναυπηγεία Χαλκίδας, τα οποία τελούν υπό τον έλεγχο της ΕΤΒΑ, έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον και από άλλους Έλληνες εφοπλιστές, σε μία μάλιστα περίπτωση εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για την πρόσκτηση της πλωτής δεξαμενής των ναυπηγείων προκειμένου να συμπληρωθεί ο εξοπλισμός ναυπηγείου του εξωτερικού.

ΠΕΖΙΛΙΚΙΑ

Γέλασε και το παρδαλό κασίκι για τον καυγά μεταξύ του ΟΛΠ και της Διεθνούς Έκθεσεως Θεσσαλονίκης σχετικά με τον χρόνο κατά τον οποίο μπορούν να διενεργούνται εκθέσεις στον έκθεσιακό χώρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, τον οποίο αποκάλυψε το πάντοτε άριστα ενημερωμένο «Ποντίκι» με τον εύρηματικό τίτλο:

«Έκθεσιακός ... πόλεμος» ΔΕΘ - ΟΛΠ.

Ο καυγάς άρχισε επειδή ο ΟΛΠ αποφάσισε να πραγματοποιήσει έκθεση στον έκθεσιακό του χώρο τρεις ημέρες πριν λήξει η διεθνής έκθεση Θεσσαλονίκης παρά την ύπαρξη ρητής έγκυκλιου του υπουργείου Έμπορίου που όριζε πολύ σωστά ότι πριν από κάθε έκθεση πρέπει να υπάρχει συνεννόηση με την ΔΕΘ ώστε να μην συμπίπτουν χρονικά άλλες ανάλογες εκδηλώσεις και αυτό έπειδή η ΔΕΘ δεν είναι απλώς η πρώτη διδασκαλία αλλά επί πλέον διοργανώνει και σειρά άλλων εκθέσεων που είχαν πάντοτε ιδιαίτερη επιτυχία, ενώ ο ΟΛΠ απλώς παραχωρεί τους χώρους του σε ιδιώτες διοργανωτές εκθέσεων!

Γι' αυτούς τους λόγους ο καυγάς που άρχισε ο ΟΛΠ είναι απολύτως ακατανόητος, άλλωστε με τις εκθέσεις δεν επιδιώκεται η έπιτευξη εσόδων από τους οικείους οργανισμούς αλλά η γενικότερη προαγωγή των

συμφερόντων της εθνικής οικονομίας και του τόπου.

Η ΜΑΧΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

Με τονάξ όκτώ και πλέον εκατομμυρίων που παρέδωσαν το 1986 τα Ιαπωνικά ναυπηγεία διατηρούν αναμφισβήτητη την πρώτη θέση — και μάλιστα με μεγάλη απόσταση — στην παγκόσμια ναυπηγική κλίμακα. Ωστόσο είναι αξιοπρόσεκτο ότι ο αριθμός αυτός είναι κατά 1,3 εκατομ. τόνους μικρότερος του 1985. Αντίθετα η Ν. Κορέα, η οποία το 1986 παρέδωσε 3,6 εκατομ. τόν. πραγματοποιεί εφέτος αύξηση που υπερβαίνει το 1 εκατομ. τόνους.

Όπως είναι γνωστό, οι δύο αυτές χώρες, οι οποίες έχουν σχεδόν μονοπωλήσει την παγκόσμια αγορά, κατέχοντας το 70% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής, διεξάγουν σκληρό αγώνα για την επικράτηση. Η μέν Ιαπωνία για τη διατήρηση της ηγεμονίας της, η δε Κορέα για την αναρρίχηση στην κορυφή. Δεδομένου δε ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγικά περιθώρια είναι ιδιαίτερα στενά, δεν απομένει στη Ν. Κορέα παρά να συναγωνισθεί αποκλειστικά την Ιαπωνία, σε όλα τα σημεία και σε όλα τα πεδία των αγορών της. Πράγμα το οποίο επιβεβαιώνει το γεγονός ότι η Κορεατική άνοδος γίνεται κυρίως σε βάρος της Ιαπωνίας, της οποίας το διεθνές καρνέ έπεσε από το 51% στο 48,5%. Με τα δεδομένα αυτά, η σκέψη ότι από το 1990 η Κορέα θα μπορούσε να είναι επικεφαλής των ναυπηγικών χωρών άρχισε να μη θεωρείται υπερβολικά αισιόδοξη.

Υπάρχει όμως και ένας τρίτος Ασιάτης ανταγωνιστής, καθώς η Λαϊκή Κίνα, χωρίς πολλές κωδωνοκρούσεις, κατέλαβε ήδη την τρίτη θέση με 642.000 τόν. το 1986. Με το ρυθμό αυτό και με τις έντατικές προσπάθειες ανάπτυξης των τεχνολογικών μεθόδων που της λείπουν, δεν αποκλείεται να αποτελέσει η Κίνα μιά μέρα, την τεράστια εκπληξη για τους δύο μεγάλους αντιπάλους.

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Πολλές και διάφορες είναι οι κυκλοφορούσες πληροφορίες για τις μελέτες, τα σχέδια και τις πραγματοποιήσεις εκείνου που έχει ονομασθεί «πλοίο του μέλλοντος». Μεταξύ των τελευταίων μπορεί κανείς να μνημονεύσει τα μεγάλα πλοία - κοντεϊνερ της σειράς Norasia που ναυπήγησε δυτικογερμανικό ναυπηγείο, τα πλοία τύπου Probo που κατασκεύασε η Κορέα πάνω σε νορβηγικό σχέδιο κ.λ.π. Πρόκειται κυρίως για πλοία προικισμένα με πολλές τεχνικές βελτιώσεις που η κάθε μία τους ίσως ήταν ήδη γνωστή και δοκιμασμένη αλλά η συγκέντρωση και εφαρμογή τους συνολικά σε ένα πλοίο, αποτελούν τον προορισμό μιάς μελλοντικής εποχής στην παγκόσμια ναυτιλία.

Είναι πάντως παραδεχόμενο ότι η νέα αυτή εποχή θα πρέπει να αναφέρεται σε ένα πλοίο έτσι κατασκευασμένο και εξοπλισμένο ώστε να συγκεντρώνει τις τρεις χαρακτηριστικές απαιτήσεις της ναυτιλιακής επιβιώσεως: Δηλαδή το ελάχιστο δυνατό πλήρωμα, την απλούστερη δυνατή συντήρηση και το χαμηλότερο δυνατό κόστος εκμεταλλεύσεως. Και προς την κατεύθυνση αυτή εργάζεται στις ανεπτυγμένες χώρες του κόσμου η σύγχρονη τεχνολογία και πληροφορική στοχεύοντας να αυτοματοποιήσει όλες τις κύριες λειτουργικές εργασίες ενός πλοίου.



CARS IMPORT

TAX FREE CARS

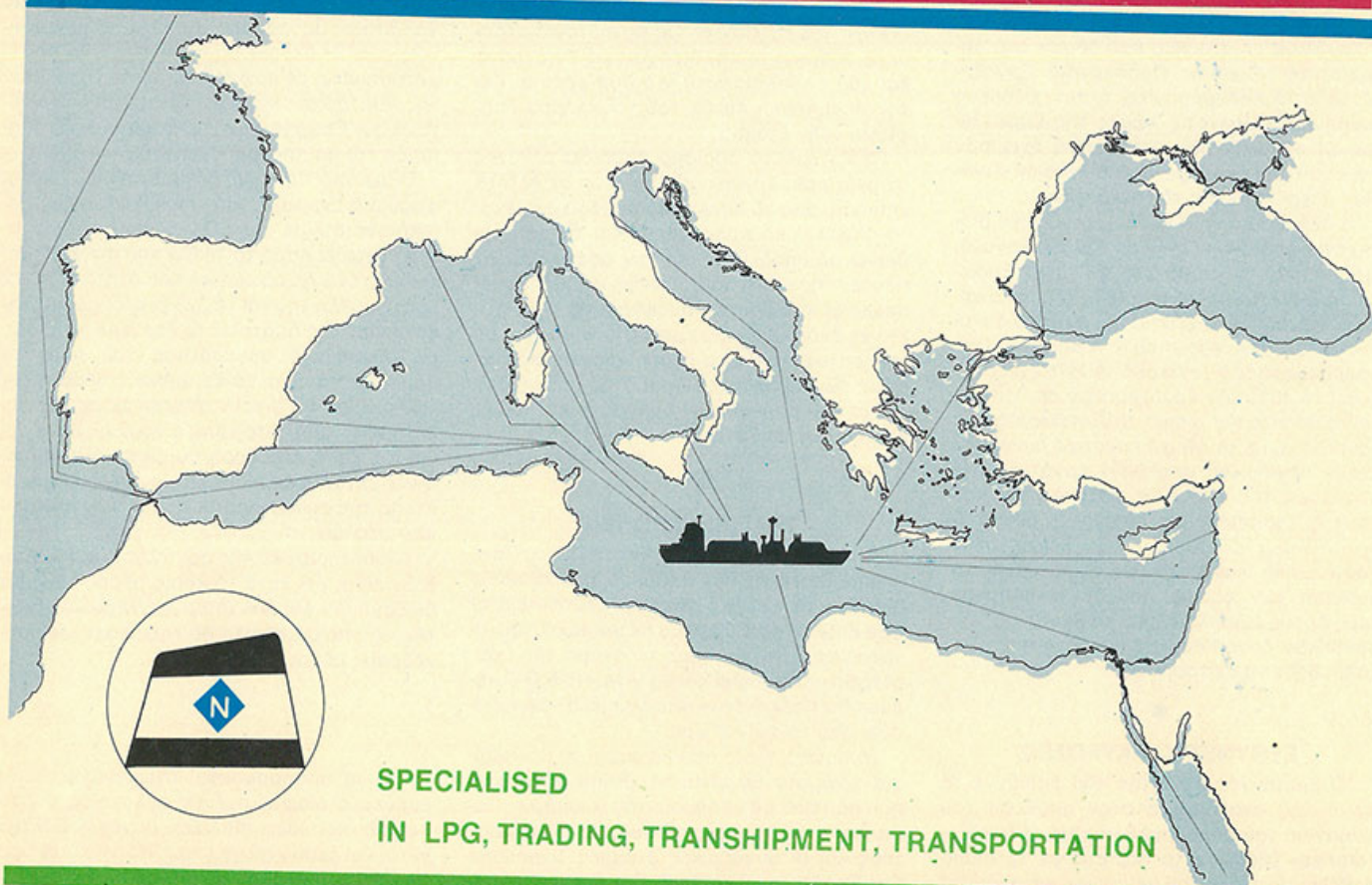
ναυτικοί-επαναπατριζόμενοι-πολύτεκνοι-ανάπηροι

- καινούργια αυτοκίνητα όλων των τύπων
- παράδοση μέσα σε 1 εβδομάδα
- χαμηλό κόστος μεταφοράς
- δωρεάν εκτελωνισμός

Θυμηθείτε!!!

ΤΙΜΕΣ ΕΚΠΛΗΞΗ — ΔΩΡΕΑΝ ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Κολοκοτρώνη 74-76 • 41.26.319 - 41.19.833



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
 252/254 KIFISSIAS AVENUE
 HALANDRI - ATHENS
 TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
 OPERATION: 6472046-8
 TX. 218541 / 218222
 CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
 33 AKTI MIAOULI
 5TH FLOOR - PIRAEUS
 TEL: 4524 052 - 4524 126
 TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
 CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
 75008 - PARIS
 TL. 35.91.433 - 35.91.434
 TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
 30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
 TL. 657.0119 - 657.0465

Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η Διεθνής Όμοσπονδία Έργαζομένων στις Χαλυβουργίες, η συνεχιζόμενη ναυπηγική κρίση στις χώρες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, θα έχει σαν συνέπεια την απώλεια 45.000 θέσεων εργασίας μέχρι το τέλος της δεκαετίας.

Η παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία απασχολεί σήμερα 720.000 εργαζόμενους, από τους οποίους 30% είναι Ευρωπαίοι, 20% Ιάπωνες και 18% Αμερικανοί. Τα τελευταία δέκα χρόνια το εργατικό δυναμικό στα δυτικοευρωπαϊκά ναυπηγεία έχει μειωθεί κατά 50%, ενώ από το 1975 έχει απολυθεί το 40% των εργαζομένων σε Ιαπωνικά ναυπηγεία και ακόμη τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, με το φθινό εργατικό δυναμικό, έχουν αρχίσει να απολύουν εργάτες. Στις προτάσεις της για την αντιστροφή της κρίσης η Όμοσπονδία προτείνει τη δικαιότερη κατανομή των παραγγελιών, μείωση στην παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων, τη διάλυση των πλοίων που δεν εκπληρούν τους όρους αξιοποίησης και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στις μονάδες που εξακολουθούν να λειτουργούν.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Ο βρετανός δικαστής που διηύθυνε το έργο της ανακρίσεως στην υπόθεση του ναυαγίου του φέρου μπότ «Herald of free Enterprise» εξέδωσε το πόρισμα με το οποίο εκθέτει τις αιτίες του ναυαγίου, καταλογίζει τις ευθύνες και τους υπεύθυνους και επιβάλλει κυρώσεις.

Κατά το πόρισμα αυτό, ο κύριος λόγος της ανατροπής του σκάφους ήταν το γεγονός ότι δεν είχε συντελεσθεί το κλείσιμο των δύο συστημάτων θυρών πρό της αναχωρήσεως του πλοίου. Πρόσθετος λόγος ήταν ότι κατά πάσα πιθανότητα το πλοίο απέπλευσε ενώ ήταν υπεράρητο σε επιβάτες και έμπυρο. Τα συστήματα ελέγχου που δείχνουν ότι οι θύρες είναι κλεισμένες δεν λειτουργούσαν. Ο ναύκληρος δεν επιμελήθηκε του κλεισίματος γιατί κοιμόταν στην καμπίνα του. Ο πλοίαρχος όφειλε να βεβαιωθεί πρό του απόπλου ότι όλοι οι προβλεπόμενοι έλεγχοι ασφαλείας είχαν διενεργηθεί. Η αμέλεια του πλοίαρχου, του υποπλοίαρχου και του

ναυκλήρου προκάλεσε το ναυάγιο και την απώλεια 188 επιβατών. Ώς εκ τούτου διατάσσεται η άργία του πλοίαρχου για ένα χρόνο και του υποπλοίαρχου για δύο χρόνια. Για την πειθαρχική δίωξη του ναυκλήρου επαφίεται στην εταιρία.

Περαιτέρω το πόρισμα αποδίδει ευθύνες στην εταιρία Townsend Thoresen σε όλα τα επίπεδα, από το διοικητικό συμβούλιο μέχρι το υπαλληλικό προσωπικό. Καί τέλος προβαίνει σε υποδείξεις για την ασφάλεια των πλοίων της κατηγορίας αυτής, μεταξύ των οποίων οι κυριότερες αναφέρονται στις φωτεινές ενδείξεις κλεισίματος των θυρών, σε τηλεοπτικό κύκλωμα στους χώρους φορτώσεως των αυτοκινήτων και στον αυστηρό έλεγχο του βάρους των όχημάτων και του αριθμού των επιβατών.

ΤΡΑΓΙΚΗ ΕΙΡΩΝΕΙΑ

Όπως έχουμε ήδη γράψει το όνομα Townsend Thoresen δεν μπόρεσε τελικά να ξεπεράσει το τραγικό ναυάγιο του Herald of free Enterprise. Σύμφωνα με μία τελευταία ανακοίνωση της εταιρίας το όνομα της εταιρίας θα μεταβληθεί και θα γίνει «P. & O. European Ferries», η δε νέα επωνυμία θα εφαρμοσθεί από το φθινόπωρο.

Το πρώτο πλοίο που θα φέρει τα καινούργια χρώματα θα είναι το «Pride of Calais» που θα τεθεί σε υπηρεσία τον Νοέμβριο. Παράλληλα θα προσαρμόσουν τις επωνυμίες τους και οι θυγατρικές εταιρίες Townsend Car Ferries και Thoresen Car Ferries που εκτελούν τις γραμμές Χάβρης — Πόρτσμουθ και Ντόβερ — Πά ντε Καλαί. Από μηνών ήδη οι καπνοδόχοι των πλοίων αντικατέστησαν το σύμπλεγμα των δύο T στο πράσινο φόντο με την περίφημη σημαία της Peninsular Oriental μέσα στο ανοικτό γαλάζιο πλαίσιο.

Η τραγική ειρωνεία είναι ότι η εξαφάνιση των Townsend και Thoresen από τα ύδατα της Μάγχης θα συμπέσει λίγο πριν την ημερομηνία που ο βρετανικός αυτός έφοπλιστικός οίκος θα γιόρταζε την εξηκοστή του επέτειο.

ΠΛΩΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Από τις 8 ως τις 11 Οκτωβρίου το Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο της

Μασσαλίας οργανώνει σειρά ομιλιών για τις θαλάσσιες μεταφορές της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η εκδήλωση αυτή της ΕΟΚ πραγματοποιείται με πρωτοβουλία του Προέδρου της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Γεωργίου Αναστασοπούλου, ο οποίος και θα προεδρεύσει του συνεδρίου.

Πίσω από τις συζητήσεις αυτές βρίσκεται φυσικά η ανησυχία για την κάμψη της εμπορικής ναυτιλίας της ΕΟΚ, η οποία δεν αντιπροσωπεύει παρά το 18,6% του παγκόσμιου τονάζ, ενώ η Ευρωπαϊκή Κοινότητα με τα 12 κράτη - μέλη της και τα 323 εκατομμύρια των κατοίκων της αποτελεί το δεύτερο κατά σειρά οικονομικό συγκρότημα του πλανήτη μας. Δύο θα είναι τα επί μέρους θέματα επί των οποίων θα γίνουν ανακοινώσεις και συζητήσεις. Το πρώτο είναι ο νόμιμος ανταγωνισμός και η ελεύθερη συμμετοχή στις διεθνείς μεταφορές. Καί το δεύτερο είναι η ανάπτυξη της συναγωνιστικότητας των Κοινοτικών στόλων.

Χαρακτηριστικό της οργανώσεως των ομιλιών είναι ότι κατά το κύριο μέρος τους θα διεξαχθούν επί του υπερωκεανίου «Λιμπερτέ», το οποίο μάλιστα θα ταξιδεύει τους συνέδρους μέχρι την Τύνιδα.

ΠΛΩΤΗ ΠΙΣΙΝΑ

Για να προσαρμοσθεί στις ανάγκες μιας εύρυθμης διαφορισμένης πελατείας, ο στόλος των κρουαζιεροπλοίων συνεχώς βελτιώνεται και εκσυγχρονίζεται. Ήδη πολλοί έφοπλιστές του κλάδου αυτού προσανατολίζονται προς μονάδες πολυτελείας μικρότερου μεγέθους για εξυπηρέτηση 150-200 επιβατών. Με τον τρόπο αυτό θέλουν να προσφέρουν στην πελατεία τους όλα τα πλεονεκτήματα των μεγάλων πλοίων αλλά έναρμονισμένα μέσα σε μία ατμόσφαιρα πιο ζεστή και ανθρώπινη που θα επιτρέπει τη στενότερη επαφή με το ναυτικό περιβάλλον.

Βέβαια η σμίκρυνση αυτή δημιουργεί ορισμένα προβλήματα χώρου, μεταξύ των οποίων είναι ο περιορισμός της ελεύθερης επιφάνειας των καταστρωμάτων και η ελάττωση των διαστάσεων της πισίνας. Για την αντιμετώπιση του τελευταίου αυτού προβλήματος, η γνωστή εταιρία MacGregor επινόησε ένα είδος πλωτής πισίνας που την ονόμασε Poolfloat, η οποία είναι προσαρμο-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX: 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX: 41 71 951
CABLES: "NIVAFREIGHT"



Sole Agents for
MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO.
EGYPT

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

ΕΠΙΔΗΜΙΑ

Σχεδόν επιδημική μορφή έχει πάρει η εξάπλωση των θυγατρικών νηολογίων στα όποια οι φθίνουσες ναυτιλίες των παραδοσιακών ναυτικών χωρών αναζητούν τη διάσωση. Μετά το Γαλλικό Kerguelen και το βρετανικό Isle of Man αλλά κυρίως μετά το Νορβηγικό NIS (Norwegian International Register) προβληματίζονται προς την κατεύθυνση αυτή η Δυτ. Γερμανία, η Δανία, ακόμα και το Βέλγιο. Πρόσφατα η τοπική κυβέρνηση των Καναρίων νήσων δήλωσε ότι είναι διατεθειμένη να ανοίξει ένα προνομιούχο νηολόγιο που όχι μόνο θα προσελκύσει το στόλο του αρχιπελάγους των Καναρίων αλλά θα βοηθήσει και γενικότερα τη Γαλλική ναυτιλία να βγει από τη χρόνια κρίση της.

Τώρα τελευταία η επιδημία φαίνεται ότι πέρασε τα ευρωπαϊκά σύνορα και μετεδίδεται στην Απω Ανατολή. Και η μέν Κίνα βολεύεται με Χόγκ Κόγκ, η Ιαπωνία όμως αντιμετωπίζει τη δημιουργία ενός νηολογίου ανάλογου μετό Νορβηγικό. Τό δήλωσε ο αρμόδιος του Υπουργείου Μεταφορών, τό ένεκρινε άσμένως ο Πρόεδρος των Έφοπλιστών και τό μελετά η Παννεργατική Ναυτική Ένωση της χώρας.

Από τίς μεγάλες λοιπόν ναυτικές χώρες του κόσμου δέν άπομένει παρά μόνον η Έλλάς. Γιατί είναι βέβαια και οι δύο υπερδυνάμεις, αλλά η μέν μία έχει στη διάθεσή της όλα τά άνοικτά νηολόγια του κόσμου, ενώ η άλλη έχει δικό της τρόπο ύπολογισμού του κόστους έκμεταλλεύσεως.

προβλέπεται να πέσει στο 4,8% μέχρι τό τέλος του έτους.

Η άνεργία δυστυχώς συνεχίζει να πλήττει τη Βρετανία μέ ρυθμούς άνω του 10% και πολλοί φοβούνται ότι τό έτος θά κλείσει μ' ένα δείκτη κοντά στο 11%. Για τό 1988 η κυβέρνηση εύελπιστεί ό δείκτης αυτός να πέσει κάτω από 10%.

Οι τιμές στο χρηματιστήριο του Λονδίνου ξεπέρασαν όλα τά ρεκόρ και στις 18 Σεπτεμβρίου έφθασαν τίς 1.833 μονάδες, άφου προηγουμένως στις 8 Σεπτεμβρίου είχαν πέσει στις 1.756 μονάδες.

Όσον άφορά την τιμή της λίρας, άφου έπιασε τά 1.66 δολάρια στις 10 Σεπτεμβρίου έκτοτε παραμένει σε σχετικά ύψηλά επίπεδα, μέ επιτόκια δανεισμού της αγοράς γύρω στο 10%, προκαλώντας τό ενδιαφέρον ξένων επενδυτών σε λίρες (πολύ ύψηλότερη άπόδοση από ΗΠΑ, Γερμανία, Έλβετία κλπ.).

Γιέν Ιαπωνίας

Η άνοδος των τιμών του γιέν, τόσο έναντι

σμένη στην πρύμη μέ μορφή κώδωνος που έξασφαλίζει την πλήρη συνέχεια της γάστρας και την πλευστότητα του πλοίου. Όταν όμως τό πλοίο βρίσκεται «έπ' άγκύρα» τό πρυμναίο αυτό τμήμα μέ κατάλληλο μηχανισμό άνοίγει και κατεβαίνει βυθιζόμενο ως ένα σημείο στη θάλασσα ώστε να σχηματίσει μία κλειστή θαλάσσια επιφάνεια που άποτελεί μία πρώτη τάξεως πισίνα κατάλληλη για κολύμβηση, καταδύσεις και λοιπά ναυτικά άθλήματα, άπολύτως προστατευμένη από τούς κυματισμούς και τούς καρχαρίες.

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΟΥ IMO ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο μεταξύ 2-11 Σεπτεμβρίου οι έργασίες της 32ης Συνόδου της ύποεπιτροπής του IMO για την Ευστάθεια Γραμμών Φορτώσεως και την Ασφάλεια Άλιευτικών Σκαφών (S/C on Stability on load lines and on fishing vessels safety).

Η ελληνική αντιπροσωπεία επέδειξε ιδιαίτερη ένεργητική δραστηριότητα κάνοντας συγκεκριμένες προτάσεις σε άρκετά θέματα, όπως στο κυριότερο θέμα της Συνόδου που ήταν η ύποδιαίρεση και ευστάθεια έναντι βλάβης των φορτηγών πλοίων ξηρού

φορτίου και Ro-Ro σύμφωνα μέ την probabilistic method. Για τό θέμα αυτό είχε ύποβληθεί από την Έλλάδα προς τόν IMO μελέτη, την πρωτοβουλία για την έκπόνηση της όποίας είχε τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος σε συνεργασία μέ τόν Έλληνικό Νηογνώμονα.

Η έπιτυχία της συμμετοχής της ελληνικής αντιπροσωπείας κρίνεται ως ιδιαίτερη σημαντική δεδομένου ότι ύποστηρίχθηκε και ύιοθετήθηκε τελικά από την όλομέλεια της ύποεπιτροπής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού η πρόταση της παραπάνω μελέτης για την αύξηση του όριου έφαρμογής των νέων κριτηρίων του Κανονισμού για νέες κατασκευές πλοίων άνω των 100 μέτρων.

Έπίσης, όσον άφορά τό κριτήριο του άπαιτούμενου συντελεστή (required index) έφαρμογής του Κανονισμού, η Έλλάδα μέ την Ιαπωνία, συνεπικουρούμενες και από άλλες χώρες ύποστήριξαν άλλαγή του μαθηματικού τύπου και άνέλαβαν την πρωτοβουλία έως την έπόμενη Σύνοδο να προτείνουν νέους συντελεστές.

Τέλος, άξίζει να σημειωθεί ότι τό NEE και ό Έλληνικός Νηογνώμονας πρόκειται να ύποβάλουν προτάσεις και μελέτες προς την γραμματεία του IMO και για άλλα θέματα, που θά εξεταστούν κατά την έπόμενη Σύνοδο της παραπάνω ύποεπιτροπής.

Χρηματο-οικονομικές έξελίξεις

Οι ύπουργοί Οικονομικών και οι διοικητές των Κεντρικών Τραπεζών των έπτά περισσότερο άνεπτυγμένων βιομηχανικά χωρών της Δύσεως, όλοκληρώνοντας της διάρκειας τεσσάρων ώρων σύνοδό τους στην άμερικανική πρωτεύουσα, έξέδωσαν τό περασμένο Σάββατο κοινό άνακοινωθέν, μέ τό όποιο επαναβεβαιώνουν την άπόφασή τους να διατηρήσουν τη σταθερότητα των νομισμάτων τους και τίς συναλλαγματικές τιμές στα σημερινά επίπεδα.

Σύμφωνα μέ τό άνακοινωθέν οι έπτά συμφώνησαν επίσης ότι οι χώρες που παρουσιάζουν μεγάλο έμπορικό πλεόνασμα πρέπει να συνεχίσουν την προώθηση της εγχώριας ζήτησης και ότι οι Ένωμένες Πολιτείες πρέπει να συνεχίσουν τίς προσπάθειες για μείωση του έλλείμματος του προϋπολογισμού τους.

Οι έներργειες αυτές, άναφέρεται στο άνακοινωθέν, προβλέπονται από τη συμφωνία του Λούβρου, για την άνάγκη σταθεροποίησης του δολλαρίου.

Οι ύπουργοί των Οικονομικών και οι διοικητές των Κεντρικών Τραπεζών των Ένωμένων Πολιτειών, της Δυτικής Γερμανίας, της Ιαπωνίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας και του Καναδά συμφώνησαν επίσης ότι πρέπει να καταβάλουν έντονότερες προσπάθειες για τη φιλελευθεροποίηση των αγορών τους, για τη μεταρρύθμιση των φορολογικών συ-

στημάτων τους και για την προώθηση της οικονομικής τους ανάπτυξης.

Δολλάριο ΗΠΑ

Όπως κάθε μήνα η αγορά περίμενε τά άποτελέσματα του έμπορικού ίσοζυγίου και όταν στις 8 Σεπτεμβρίου έγινε γνωστό τό έλλειμμα ρεκόρ των 16.47 δισεκ. δολλαρίων, η αγορά δέν εξαφνίστηκε και τό δολλάριο παρουσίασε μικρή κάμψη.

Για τό 1987 οι Έλβετικές Τράπεζες προβλέπουν για την άμερικανική οικονομία έλλειμμα στο έμπορικό ίσοζύγιο της τάξεως των 160 δισεκ. δολλ., ενώ για τό 1988 μία μείωση στο 133 δισεκ. δολάρια.

Σχετικά μέ τόν ρυθμό ανάπτυξης της άμερικανικής οικονομίας, τό περιοδικό «Φόρτσουν» προβλέπει ότι θά κυμανθεί κάτω του 2%, ενώ αντίθετα Έλβετοί τραπεζίτες όμιλούν για ρυθμό της τάξεως των 2,5% τό 1987 και περί τό 2,6% τό 1988, δηλαδή ύψηλότερο από τά Δυτικοευρωπαϊκά κράτη.

Λίρα Άγγλίας

Τό άκαθάριστο εισόδημα προβλέπεται να ξεπεράσει τό 3% τό 1987, για να μειωθεί περί τά 2-2,5% τόν έπόμενο χρόνο, ενώ ό πληθωρισμός κινείται στα πλαίσια των 5,3% και

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

του δολλαρίου όσο και των Δυτικοευρωπαϊκών νομισμάτων αρχίζει ν' αποδίδει καρπούς, προκαλώντας μείωση του πλεονάσματος του εμπορικού ισοζυγίου από 6.95 δισεκ. δολάρια τον Ιούλιο, σε 5,15 δισεκ. τόν Αύγουστο.

Για το 1987 προβλέπεται πλεόνασμα στο ισοζύγιο εξωτερικού εμπορίου της τάξεως των 95 δισεκ. δολλαρίων, ενώ για το 1988 μείωση του πλεονάσματος στα 78 δισεκ. δολάρια.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα μεγέθη της ιαπωνικής οικονομίας, ο πληθωρισμός πιστεύεται ότι θα διατηρηθεί σε μηδενική βάση με τάσεις άνοδου κατά μία μονάδα το 1988. Ο δείκτης οικονομικής ανάπτυξης κινείται σταθερά περί το 2% και η ανεργία στο περιορισμένο επίπεδο των 3,3%.

Το μεγάλο πρόβλημα της Ιαπωνίας είναι η τρομερά υψηλή αποταμίευση (περίπου ένα δισεκ. δολάρια την ημέρα) που καμιά αγορά δεν μπορεί να απορροφήσει. Έτσι μεγάλο μέρος της αποταμίευσης στρέφεται προς τις ΗΠΑ όπου τα επιτόκια μακροπρόθεσμων κρατικών δανείων κυμαίνονται γύρω στα 9%, έναντι 6% στην Ιαπωνία.

Μάρκο Γερμανίας

Παρά την άνοδο του μάρκου έναντι του δολλαρίου και την παραμονή του σε σχετικά υψηλά επίπεδα έναντι των άλλων νομισμάτων στο Ε.Ν.Σ., το πλεόνασμα στο ισοζύγιο εξωτερικού εμπορίου παραμένει.

Για τη περίοδο Ιανουαρίου — Ιουλίου 1987, το πλεόνασμα ξεπέρασε τα 65,4 δισεκ. μάρκα και οι προβλέψεις για όλο το 1987 είναι ότι θα φθάσει τα 98 δισεκ. μάρκα για να πέσει το 1988 στα 88 δισεκατομμύρια.

Τό Α.Ε.Π. κινείται γύρω στο 1% το τρίτο τρίμηνο (1,5% το δεύτερο) για να κλείσει το 1987 με μία μέση τιμή άνοδου 1,6 (έναντι 2,4% το 1986), ενώ για το 1988 οι αισιόδοξοι προβλέπουν άνοδο στα 2%.

Ο πληθωρισμός τέλος, από -0,2% το 1986 έφθασε στο 2% τον Ιούνιο και προβλέπεται μέχρι το τέλος του έτους να έχει πέσει στα 0,6%. (Ο χαμηλότερος στον κόσμο μετά την Ιαπωνία).

Τό Έλβετικό Φράγκο

Τό Έλβετικό φράγκο, παρά τη χαμηλή του

απόδοση, τόσο ως κατάθεση όσο και ως χρηματιστηριακή αξία, συνεχίζει να αποτελεί τον πόλο έλξης των μεγάλων κεφαλαίων. Παρά τη μείωση που προκαλεί η συνεχής άνοδος του νομίσματος τόσο στον τουρισμό, όσο και στις εξαγωγές, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών υπερκαλύπτει το εμπορικό έλλειμμα.

Ο πληθωρισμός που έποχιακά κινήθηκε σε υψηλά επίπεδα, προβλέπεται για όλο το 1987 να φθάσει το 1,6%, έναντι 0,8% το 1986.

Γαλλικό Φράγκο

Έκτος από τον πληθωρισμό που κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, περί το 3%, οι άλλοι δείκτες της Γαλλικής οικονομίας δεν είναι λαμπροί.

Έτσι στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών προβλέπεται άνοιγμα της τάξεως των 30 δισεκ. φράγκων, έναντι πλεονάσματος 25,8 δισεκ. το 1986. Το εμπορικό ισοζύγιο αντίστοιχα παρουσιάζει έλλειμμα 3,4 δισεκ. το δεύτερο τρίμηνο και 6,0 δισεκ. φράγκα το τρίτο.

Η ανεργία εξάλλου συνεχίζει να μαστιάζει την Γαλλία με ρυθμούς γύρω στα 11,2%, ενώ καμιά βελτίωση δεν είναι ορατή για το 1988 κατά το οποίο προβλέπεται άνοδος στα 11,8% έως 12%.

Ιταλική Λιρέττα

Η Ιταλική οικονομία αρχίζει να ενδιαφέρει την διεθνή αγορά καθώς παρουσιάζει πλέον θετικό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, μείωση του δημοσίου ελλείμματος, ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ 2,5%, άπασχοληση + 0,8 (παρά την αύξηση του εργατικού δυναμικού) και τέλος βιομηχανικές εξαγωγές + 4,1 και εισαγωγές + 1,8. Αντίθετα ο τουρισμός παρουσίασε κάμψη κατά 13,2%.

Ο πληθωρισμός συνεχίζει να κινείται σε χαμηλά για την Ιταλία επίπεδα, 4,1% τον Ιούνιο και 4,8% για όλο το 1987, ενώ η ανεργία κατά μέσο όρο ξεπερνά το 11%, ενώ σε όρισμένες περιοχές του Νότου φθάνει στο 25%.

Η Δραχμή

Η δραχμή παρουσίασε τον Σεπτέμβριο έ-

λάχιστη διολίσθηση. Καθώς φαίνεται από τον πίνακα 3 οι αποκλίσεις δεν ξεπέρασαν το 1%.

Αυτό βέβαια κρατά τις τιμές, σε δραχμές, των εισαγομένων ειδών σε σταθερά, αν όχι χαμηλά επίπεδα, κι έτσι διατηρείται ο τιμαριθμός σε λογικά για την Ελλάδα επίπεδα.

Από την αρχή του έτους η διολίσθηση φθάνει κατά μέσο όρο στο 7% (έναντι του δολλαρίου άνοδος 0,4%), ενώ για τον μήνα Σεπτέμβριο έχουμε μία διολίσθηση της τάξεως του 0,8% και μία ανεπαίσθητη άνοδο έναντι του δολλαρίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλαρίου

	20.8.87	25.9.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8315	1.8205	- 0.7
Φρ. Έλβ.	1.5190	1.5105	- 0.6
Λίρ. Άγγλ.	1.6220	1.6420	- 1.3
Φρ. Γαλλ.	6.1230	6.0710	- 1.7
Λίρα Ιταλ.	1327.0	1313.0	- 1.1
Γιέν Ιαπ.	144.15	143.50	- 0.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 25.9.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 9/16	7 3/4	8 3/16
Μάρκ. Γερμ.	4	4 1/8	4 1/2
Λίρ. Άγγλ.	9 3/4	9 15/16	10 1/8
Φρ. Έλβ.	3 13/16	3 13/16	4 1/4
Φρ. Γαλλ.	7 7/16	8 1/8	8 5/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή Τιμές FIXING (Τράπεζα Ελλάδος)

Δολλ. ΗΠΑ	139.400	139.300	+ 0.0
Μάρκ. Γερμ.	75.996	76.514	- 0.7
Φρ. Έλβ.	91.662	92.274	- 0.7
Λίρ. Άγγλ.	228.430	228.100	+ 0.1
Φρ. Γαλλ.	22.758	22.950	- 0.8
Λίρ. Ιταλ. (100)	10.486	10.5995	- 1.1
Γιέν Ιαπ. (100)	96.510	96.948	- 0.3
ECU	157.450	158.860	- 0.9

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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα με μεγάλο ενδιαφέρον τό σχόλιό σας σχετικό με την παρ. 4/ άρθρο 2 του τεύχους 1/8 καθώς και την πλήρως ενημερωτική επιστολή του αναγνώστη σας κ. Α.Λ., του επόμενου τεύχους. Όμολογώ ότι δεν πολυπίστεψα τό όσα ανέφεραν στην επιστολή διότι μου έφάνησαν έξωπραγματικά.

Σάν άμεσα ενδιαφερόμενος άπεφάσισα νά εξετάσω προσωπικά τό θέμα και μέ κατά-πληξη διεπίστωσα ότι ό αναγνώστης σας ό-χι μόνο είχε δίκαιο, πέρα γιά πέρα, αλλά και τό ύψος της σύνταξης πού έδιδε γιά τόν πλοίαρχο μέ τό 18 έτη πραγματική ναυτική ύπηρεσία, 3,5 χρόνια Ι.Κ.Α. την τελευταία 4ετία σύν 2 χρόνια θητεία, δέν είναι 55.000 αλλά 46.000 δρχ. Ναί, 46.000 αντί των 95.000 δρχ. πού θά έλάμβανε, δηλ. σύνταξη σχε-δόν άνειδίκευτου εργάτη και ός κατέβαλε μέ σημερινά δεδομένα σέ συνάλλαγμα ό Πλοίαρχος αυτός, ΜΟΝΟ γιά τό 8 έτη, του-λάχιστον, Πλοιαρχίας πού θά πρέπει νά εί-χε (14 μήνες X 87.000 δρχ.) X 8 έτη = 9.744.000 δρχ. Χωρίς νά υπολογίζονται τό-κοι, άνατοκισμοί, διαφορές από την ύποτί-μηση της δραχμής πού τουλάχιστον διπλα-σιάζουν τό υπέρογκο αυτό ποσό. Μά, αυτό δέν είναι κοινωνική ασφάλιση, αυτό είναι ά-νεπίτρεπτη κρατική άντικοινωνική αύθαιρε-σία.

Εάν παρόμοια πράξη έπιχειρούσαν ίδι-ωτικές ασφαλιστικές έταιρίες ασφαλώς θά έ-πενέβαινε είσαγγελίας. Πώς είναι δυνατόν νά εφαρμόζεται τέτοια διάταξη και μάλιστα άναδρομικότερα της άναδρομικής ισχύος, διότι περιλαμβάνει, κατά τό ΝΑΤ, και την ύ-πηρεσία άλλων φορέων πού έγινε πρίν την ί-σχύ του νόμου και ός έγινε ή ύπηρεσία αυτή υέ τίς εύλογίες της νομοθεσίας του ΝΑΤ.

Ετσι, λοιπόν, κατά ένα μαγικό τρόπο, οι-συντάξεις των περιπτώσεων αυτών μειώ-νονται κατά 50% και άφορούν κυρίως τούς τοντοπόρους πλοίαρχους και μηχανικούς 1, πρός τό παρόν, χωρίς νά περιορίζει την διαδοχική ασφάλιση, αφού ό όποιοσδήποτε λά μπορεί νά παίρνει πλήρη σύνταξη ποντο-τόρου μέ 13,5 έτη πραγματική ναυτική ύπη-ρεσία, άρκεί νά μήν παρουσιάζει ύπηρεσία άλλων φορέων την τελευταία ασφαλιστική ου τετραετία.

Πού απέβλεπαν λοιπόν οι κατασκευαστές της παρ. αυτής; Μά στό πρόσκαιρο, μηδα-ινό, όφελος του Ταμείου από τούς ασφαλι-μένους εκείνους πού ήδη είχαν κάνει ύπη-ρεσία σέ άλλους φορείς, λόγω της μεγάλης ρίσεως, και δέν είχαν πλέον περιθώρια, νά

προσαρμοσθούν. Κατά μία δέ σατανική σύμ-πτωση (;) κτυπά καιρία τούς πλοίαρχους και μηχανικούς Α', όπως τούς ίδιους κυρίως κτυπά, και ή γνωστή εγκύκλιος του ΝΑΤ σχε-τικά μέ την άπαγόρευση εργασίας των συν-ταξιούχων στό γραφεία.

Μήπως θά' πρέπει οι Ένώσεις των Πλοίαρχων και Μηχανικών νά κηρύξουν έ-αυτές «έν διωγμώ» μέ άνάλογες κινητοποιή-σεις και συνηγεύσεις, ώστε νά γίνουν γνω-στές στην κοινή γνώμη και στην πολιτική ή-γεσία του τόπου οι πράξεις αυτές;

Επιτρέψτε μου λοιπόν, κ. Διευθυντά, νά χαρακτηρίσω, έν άντιθέσει πρός έσας, ως πρώτη βόμβα, την παρ. αυτή.

Όπως θά ένθυμείσθε τό προηγούμενα νομοσχέδια περιείχαν τελείως έξωπραγμα-τικές προτάσεις, αλλά όπως τουλάχιστον ά-πεδείχθει, ή τότε πολιτική ήγεσία και οι διά-φοροι σύμβουλοι του Υ.Ε.Ν. μπορεί νά μήν διέθεταν ντοκτορά, αλλά διέθεταν κοινό νού.

Εκείνο πού μέ κάνει νά άπορώ είναι πώς ή πολιτική ήγεσία του Υπουργείου δέν δί-δει καμμία άπάντηση ή διευκρίνιση στό διά-φορα δημοσιεύματά σας, τό όποια άφορούν έναν εύρύ αριθμό ενδιαφερομένων. Δέν λαμβάνουν τό μηνύματα της βάσης, ή έτσι πιστεύουν ότι έκπληρώνουν τίς προσδοκίες του λαού, ή πράγματι έχουν άντιληφθεί τό-παράλογο και δέν άποφασίζουν νά προβούν στην διόρθωση του γιά νά μή χαρακτη-σθούν, ίσως, άμελείς;

Προτιμούν τό όποιοδήποτε κόστος, μέ τη διαιώνιση της παραλογίας αυτής, ή την ά-πόρριψη της από τό Διοικητικά Δικαστήρια, ή, τη διόρθωση της από άλλο Υπουργό Ε.Ν., από τό νά προβούν οι ίδιοι εύθαρσώς στην άνάλογο διόρθωση και διευκρίνιση χωρίς καθυστέρηση, ή μέ τη σιωπή τους θά άποδεί-ξουν ότι πράγματι ύπάρχει ένα άντι-πλοιαρχικό/ μηχανικό, σχέδιο πού τίθεται σταδιακά σέ εφαρμογή γιά νά τιναχθεί στόν άέρα τό οικόδομημα της έμπορικής ναυτι-λίας.

Είδομεν...

Μέ τιμή
Κ. ΚΡΗΤΙΚΟΣ
Πλοίαρχος Α'

Πειραιάς, 11 Σεπτεμβρίου 1987

ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενος στό δημοσίευσή σας μέ τίτλο «ΕΝΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ» πού δημοσιεύ-

θηκε στό ύπ' αριθ. 1253/1011/15.8.87 τεύχος του έγκριτου περιοδικού σας «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» στό όποιο υιοθετείτε μάλλον πρόχειρα τήν άποψη «ώρισμένων ναυτικών πρακτόρων» γιά ένοποίηση των λιμενικών Αρχών Έλευσίνας και Πειραιά σας έκθέτω τά ακόλουθα:

1. Οι όμορες Λιμενικές Αρχές Πειραιά και Έλευσίνας πού έποπτεύουν δύο από τά μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μας παρου-σιάζουν άρκετά κοινά σημεία από πλευράς άντικειμένου εργασιών αλλά και άρκετές ί-διαιτερότητες.

2. Τό λιμάνι του Πειραιά είναι τό πρώτο λιμάνι της χώρας στην διακίνηση έπιβατών και γενικών φορτίων ένώ ή Έλευσίνα είναι ή πρώτη στην διακίνηση χύδην φορτίων (πε-τρελαιοειδή, τσιμέντα κλπ.).

3. Στην εύρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου έχουν εγκατασταθεί τίς τελευταίες δεκαετίες μεγάλες βιομηχανικές μονάδες οι περισσότερες από τίς όποιες διακινούν σχε-δόν άποκλειστικά τίς πρώτες ύλες και τά προϊόντα τους μέ πλοία.

4. Τό άγκυροβόλιο του Κόλλπου Έλευσί-νας, ως γνωστό, άποτελεί τό άσφαλέστερο άγκυροβόλιο γιά παραπλοισμό πλοίων στην Έλλάδα και τά τελευταία χρόνια φιλοξένη-σε στό νερό του έκατοντάδες Έλληνικά και Έλληνόκτητα πλοία.

5. Ο Κόλλπος της Έλευσίνας σάν κλειστή θαλάσσια λεκάνη παρουσιάζει ιδιαίτερη εύαισθησία στό θέματα ρύπανσης του θα-λάσσιου περιβάλλοντος και χρειάζεται ειδι-κή προστασία.

6. Τό λιμάνι της Έλευσίνας άκόμα μπορεί λειτουργώντας άνταγωνιστικά νά συμβάλ-λει στην περαιτέρω άποσυμφόρηση και έ-ξειδίκευση του λιμένα Πειραιά.

7. Εύκολα νομίζω γίνεται κατανοητό ότι ή ύπαρξη των παραπάνω ιδιομορφιών και ή πληθώρα σοβαρών θεμάτων πού έχουν νά άντιμετωπίσουν και οι δύο Λιμενικές Αρχές ύπαγορεύει μάλλον την ύπαρξη άποκεντρω-μένων, άνεξάρτητων και εύέλικτων διοικητι-κών φορέων, παρά την ένοποίησή τους.

8. Τυχόν ένοποίηση ή συγχώνευση των παραπάνω Λιμενικών Αρχών δέν πρόκειται νά λύσει κανένα πρόβλημα τουναντίον θά δημιουργήσει:

(α) Μία τεράστια Υπηρεσία, έντονα γρα-φειοκρατική πού έκ των πραγμάτων δέν θά μπορεί νά κινηθεί άποδοτικά και μέ την τα-χύτητα πού χρειάζεται.

(β) Υδροκεφαλισμό και συνωστισμό στό τμήματα της ένιαίας Κεντρικής Υπηρεσίας άντίθετα μέ τό επίκαιρο και έπιτακτικό πνεύμα της άποκέντρωσης.

(γ) Η έξυπηρέτηση των πλοίων και των πάσης φύσεως συναλλασσόμενων θά γίνει δυσχερέστατη μέ πολλές άσκοπες μετακι-νήσεις προσωπικού και συναλλασσομένων γιά επίλυση θεμάτων πού σήμερα άυτομά-τως έπιτόπου έπιλύονται.

(δ) Η τοπική Αυτοδιοίκηση, Τοπικοί φο-ρείς και πολίτες της περιοχής του Θριάσιου θά άντιδράσουν γιατί χωρίς άμφιβολία ή ύ-παγωγή της Έλευσίνας στόν Πειραιά ή ή έ-νοποίηση θά σήμάνει περαιτέρω ύποβάθμι-ση της περιοχής τους.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

(ε) Άρκετες ακόμα νομικές και διοικητικές φάσεις άμφισβητήσιμες και προβλήματα θα δημιουργηθούν, δεδομένου ότι η ένιαία λιμενική Αρχή θα υπάγεται σε τρεις Νομαρχίες, σε διαφορετικά Ποινικά και Διοικητικά Δικαστήρια και θα συμμετέχει σε ανταγωνιστικά λειτουργούντες λιμενικούς οργανισμούς κλπ.

Τό ερώτημα βεβαίως πού προκύπτει είναι «τί μπορεί και πρέπει να γίνει για την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την εξυπηρέτηση του Πλοίου, της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και του γενικότερου συμφέροντος. Ασφαλώς πολλά μπορούν να γίνουν και θα προσπαθήσω να απαριθμήσω μερικά από αυτά:

(α) Όλες οι Υπηρεσίες της λιμενικής Αρχής Πειραιά και πιθανότατα αρκετές από τις υπόλοιπες Υπηρεσίες του ΥΕΝ θα πρέπει να μεταγκατασταθούν σε ένα κτίριο (π.χ. Έμπορικό Κέντρο Πειραιά).

(β) Τό λιμενικό Τμήμα Σκαραμαγκά θα πρέπει να υπαχθεί στη λιμενική Αρχή Έλευσίνας ώστε η τελευταία να ελέγχει ολόκληρο τον Κόλπο Έλευσίνας.

(γ) Τό ΥΕΝ και οι Κεντρικές λιμενικές Αρχές τουλάχιστον πρέπει να εφοδιαστούν με προηγμένου τύπου γραφομηχανές, telex, φωτοτυπικά μηχανήματα, telefax, και computers.

(δ) Νά ενισχυθούν με προηγμένου τύπου τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό (VHF), πλωτά μέσα κατάλληλα για όλες τις καιρικές συνθήκες και περιπολικά οχήματα.

(ε) Περαιτέρω εξειδίκευση αξιοποίηση των στελεχών και σύνδεση της παρεχόμενης άμοιβής με την παραγωγικότητα ενός έκαστου, ή τουλάχιστον μιά κάποια ιδιαίτερη άμοιβη.

(στ) Χάρη στο φιλότιμο αρκετών ικανών και αξιων στελεχών, τό λιμενικό Σώμα παρά τούς συνεχείς κλυδωνισμούς επιτέλεσε μέχρι σήμερα αξιόλογο κοινωνικό έργο και συνέβαλλε σημαντικά στην οποία ναυτιλιακή και οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας, διακρινόμενο σ' όλους τούς τομείς δράσεώς του από τις αντίστοιχες υπηρεσίες της ηπείρας.

Όμως στους δύσκολους σημερινούς καιρούς και προκειμένου ο Διοικητικός φορέας της ναυτιλίας μας να συνεχίσει να επιτελεί τό έργο, ανταποκρινόμενος στις σύγχρονες απαιτήσεις, χρειάζεται αναβάθμιση, εκσυγχρονισμό, καλύτερη οργάνωση, εξειδίκευση και αξιοποίηση των γνώσεων και της εμπειρίας των στελεχών του και όχι ένοποίηση για έπαύση της γραφειοκρατίας, αποδιοργάνωση προς ταλαιπωρία και μόνο των συναλλασσομένων. Για παραδειγματικό, αλλά προς άποφυγή, βλέπουμε τά αποτελέσματα από την κατάργηση της Αστυνομικής Διεύθυνσης Πειραιώς.

Μέ ιδιαίτερη έκτίμηση
Σ.Γ.Π.

Πειραιάς, 24/9/87

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΣΕ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Στό τεύχος μας της 15ης Σεπτεμβρίου και στη στήλη της Άλληλογραφίας, δημοσιεύσαμε την επιστολή του άνθυποπλοίαρχου κ. Νίκου Σύμπουρα, με θέμα:

«Σκέψεις και Προβληματισμοί για τή Ναυτική Έκπαίδευση»

Λόγω λάθους πού παρουσιάστηκε σε μία παράγραφο της επιστολής του, πού αλλοιώνει τό περιεχόμενό της, επαναδημοσιεύουμε τή σχετική παράγραφο για τήν άποκατάσταση του νοηματικού είνου του κειμένου.

Αναφέρει λοιπόν, η επιστολή του κ. Σύμπουρα, σχετικά με τή σημασία ειδικών τμημάτων Ε.Ν.

«Πρωτεύοντως:

Δυνατότητα άπορρόφησης των νέων Αξιωματικών Ε.Ν., από ένα νέο εργασιακό χώρο, με πολύ καλές άποδοχές και προοπτικές εξέλιξης, ούτως ώστε ν' αμείβεται με τό καλύτερο τρόπο, ή επιλογή τους για παράταση της φοίτησής τους.

Έγγυηση ύπαρξης ίκανού αριθμού εξειδικευμένων Αξιωματικών, έτοιμων καθ' όλα ν' αναλάβουν τή διακυβέρνηση, αλλά και παραγωγική αξιοποίηση των μοντέρνων αύτων άλιευτικών 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, ενώ παράλληλα βάζει φραγμό στον έμμεσο έκβιασμό των σημερινών λίγων «Ψαροκαπετάνιων», πού βασιζόμενοι στό άναντικατάστατό τους, ζητούν συχνά υπέρογκα ποσά σάν άμοιβή τους».

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 - 47.62.80.80

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

010-471.36.54 — 45.10.149

Tlx: 210.969 RABA GR.

ΕΚΑΣΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΣΑΣ ΚΑΘΙΣΤΑ ΑΝΕΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

Sing. F. VRETTOS - LECHOLON



Η ναυτιλιακή πολιτική της Νέας Δημοκρατίας

Η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για την Έμπορική Ναυτιλία, την οποία ανακοίνωσε ο κ. Κων. Μητσotάκης κατά την ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη στις 21 Σεπτεμβρίου, υπήρξε ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός, που συγκέντρωσε τό ενδιαφέρον της ευρύτερης ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας.

Όπως επισήμανε στην ομιλία του με θέμα «τά προβλήματα της Ελληνικής Ναυτιλίας στα πλαίσια της γενικής πορείας της εθνικής οικονομίας» ο κ. Μητσotάκης, τό ναυτιλιακό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας πού προήλθε από διάλογο με όλους τούς φορείς αποβλέπει:

- Στην ύπαρξη πολλών πλοίων σε ελληνικά χέρια καί πολλών ναυτιλιακών γραφείων, ελληνικών καί ξένων, στην Ελλάδα καί ιδιαίτερα στον Πειραιά.

- Στην ένιςχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

- Στην εξασφάλιση πολλών θέσεων εργασίας για καλά αμειβόμενους ναυτικούς καί κυρίως αξιωματικούς.

- Στην αναδιοργάνωση του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας.

- Στην εξυγίανση του NAT, τά ελλείμματα του οποίου θά καλυφθούν από τόν κρατικό προϋπολογισμό.

- Στην αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης.

- Στόν εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλισμού.

Η εφαρμογή της πολιτικής αυτής θά αποφέρει, υπογράμμισε ο κ. Μητσotάκης, τόν άθροο καί σταθερό επαναπατρισμό τών πλοίων καί τήν προαγωγή του Πειραιώς όχι μόνο σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο αλλά σε διεθνές οικονομικό κέντρο.

Απαντώντας σε έρωτήσεις μετά τήν ομιλία του ο κ. Μητσotάκης υπογράμμισε ότι τό YEN πρέπει νά υπάγεται στα παραγωγικά ύπουργεία καί τόνισε ότι εκτός από τούς λιμενικούς αξιωματικούς πρέπει νά υπάρχουν καί τεχνοκράτες — ο εκάστοτε πρωθυπουργός, είπε έμφαντικά, πρέπει νά ασχολείται ο ίδιος με τό τό ύπουργείο Ναυτιλίας. Επίσης υπογράμμισε ότι τή Νέα Δημοκρατία τήν ενδιαφέρει ή ανάπτυξη τών σχέσεων με τή Σοβιετική Ένωση καί με όλες γενικά τίς χώρες, ή Ελλάδα όμως έχει συμφέρον νά κινείται στα κοινοτικά πλαίσια, τόνισε ότι ο ΟΛΠ πρέπει νά προσφέρει υπηρεσίες στη Ναυτιλία καί νά μήν άποτελεί εμπόδιο καί χαρακτηρίσε βαρύτατο λάθος τήν κρατικοποίηση τών Ναυπηγείων Σκαρμαγκά καί Έλευσίνας.

Τό πλήρες κείμενο του προγράμματος της Νέας Δημοκρατίας

1. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΘΕΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ

Η ελληνική ναυτιλία, αυτόδύναμος κλάδος της οικονομίας μας καί μέγας πωδαιότητας λόγω κυρίως του συναλλαγματογόνου χαρακτήρα της, έ γνώρισε θεματική ανάπτυξη λίγα χρόνια μετά τόν πόλεμο καί συνεχώς μέχρι τό 1981. Τό έτος αυτό ο ελληνόκτητος έμπορικός στόλος, με 4.351 πλοία καί 50,5 εκ. κόρους, ήταν ο μεγαλύτερος στον κόσμο. Άπασχολούσε 150.000 ναυτικούς καί προσωπικό ξηράς καί τροφοδοτούσε τό ίσοζύγιο έξωτερικών πληρωμών με έτήσιο συνάλλαγμα της τάξεως τών 2-2,5 δισ. δολларίων.

Ταυτόχρονα καί χάρις στη στενή σύνδεση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως με τήν εθνική μας βάση, ή ναυτιλία συνέβαλε στη δημιουργία τεχνικής ύποδομής καί ύποδομής υπηρεσιών, προάγοντας τόν Πειραιά σε ναυτιλιακό κέντρο διεθνούς άκτινοβολίας.

Τό 1981 ταξίδευαν με τήν ελληνική σημαία 3.896 πλοία καί με ξένη, ελληνικών συμφερόντων, μόνο 455. Η δυναμική αυτή ανάπτυξη, αποτέλεσμα μιάς συνετής πολιτικής πού εγκαινιάσθηκε τό 1953 καί συνεχίσθηκε με σταθερότητα μέχρι καί τήν τελευταία κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ανακόπηκε για νά μεταβληθεί σε βαθειά κρίση κάτω από τις δυσμενείς συνθήκες της διεθνούς ναυλαγοράς, αλλά κυρίως από τά πλήγματα μιάς αλλοπρόσβαλλης καί άνεύθυνης πολιτικής τών κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Από άδέξιους χειρισμούς, καταστρεπτικές κρατικές παρεμβάσεις (Νόμοι για τήν ανακύκλωση καί τό NAT, Σχέδιο

Νόμου για τά ναυτιλιακά δάνεια) καί διαλυτική συνθηματολογία, τά τελευταία χρόνια περιορίσθηκε στο έλάχιστο ή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, πού για νά επιβιώσει εγκατάλειψε μαζικά τό εθνικό νηολόγιο. Περίπου 2.000 πλοία έχασε ή ελληνική σημαία καί ύπολογίζεται ότι άλλα 2.000 πλοία, πού είχαν στο μεταξύ αγορασθεί από Έλληνες, απέφυγαν νά έγγραφούν στο νηολόγιο της πατρίδας μας. Σε ένταση δηλαδή τό φαινόμενο της «φυγής» αλλά καί της «άποφυγής».

Έτσι, σήμερα, ύστερα από 6 χρόνια διακυβερνήσεως του ΠΑΣΟΚ, ή ελληνική σημαία περιορίσθηκε στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατατάξεως με 2.000 περίπου πλοία συνολικής χωρητικότητας 24,7 εκ. κόρων (χάθηκε τό 40% της δυνάμεως). Ταυτόχρονα δημιουργήθηκε πρόβλημα ναυτικής άνεργίας, άπορρυθμίσθηκε ο διοικητικός φορέας με τήν συστηματική υποβάθμιση του Λιμενικού Σώματος, διαλύθηκε ή ναυτική εκπαίδευση, κομματικοποιήθηκε ο ναυτικός συνδικαλισμός, περιορίσθηκε στα κατώτατα όρια (950 εκ. δολλ.) τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα καί, τό πιο δραματικό, 45.000 συνταξιούχοι ναυτικοί άγωνούν για τήν επιβίωσή τους μετά τήν χρεωκοπία του NAT, του πιο πλούσιου μέχρι τό 1981 ασφαλιστικού οργανισμού της χώρας.

Πρόκειται για μία χωρίς προηγούμενο κρίση του παραγωγικού αυτού κλάδου πού φέρνει στον τόπο δύναμη καί πλούτο χωρίς νά επιβαρύνει τόν κρατικό προϋπολογισμό. Με άποκλειστική χρηματοδότηση από τό διεθνές τραπεζικό σύστημα, με καθαρά συναλλαγμα-

τικό έσοδο καί με εμπειρία καί γνώση πού αποδείχθηκε έκρηκτική σε περιόδους εύμετρίας καί συνθετική σε περιόδους κρίσεως, ή ναυτιλία άποτελεί βασική προϋπόθεση για τήν οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Γι' αυτό ή άνασυγκρότηση καί ή ανάπτυξη της έμπορικής ναυτιλίας μας είναι θέμα εθνικής προτεραιότητας για τή Νέα Δημοκρατία.

2. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Η ελληνική ναυτιλία, μετά τήν μακρόχρονη κρίση της διεθνούς ναυλαγοράς καί τόν περιορισμό της δυνάμεως της από τό 1981 καί ύστερα, έχει ανάγκη από τολμηρή αντιμετώπιση, στα πλαίσια μιάς πολιτικής με υπερχοματικό χαρακτήρα καί σε εθνική διάσταση.

Η πολιτική αυτή έχει κύρια χαρακτηριστικά:

Τή διαφύλαξη της ελευθερίας δράσης της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας καί τήν άπορτελεσματική αντιμετώπιση του διεθνούς ναυτιλιακού προστατευτισμού.

Τή σταθερότητα καί διέγερση τών θεσμικών πλαισίων πού ισχύουν σήμερα, καθώς καί τήν οργανική έναρμόνιση της ναυτιλιακής πολιτικής με τήν γενικότερη φιλελεύθερη οικονομική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας.

Τήν άποκατάσταση καί περαιτέρω ενίσχυση του κλίματος έμπιστοσύνης μεταξύ κράτους καί φορέων της ναυτιλίας. Είναι γεγονός ότι ο κλονισμός της πίστωσης τών φορέων της ναυτιλίας προς τό άναξιόπιστο καί άφερέγγυο κράτος του ΠΑΣΟΚ τροφοδότησε ισχυρές φυγόκεντρες τάσεις καί διόγκωσε



Οι άνθρωποι της Ναυτιλίας που είχαν κατακλύσει την αίθουσα της Ναυτιλιακής Λέσχης παρακολουθούν με ιδιαίτερη προσοχή την ανάπτυξη του ναυτιλιακού προγράμματος από τον κ. Κων. Μητσotάκη

τή φυγή από τό εθνικό νηολόγιο. Γι' αυτό δέν γεννᾶται ἀμφιβολία ὅτι βάθρο καί ἀφετηρία τῆς ναυτιλίας πολιτικῆς πρέπει νά εἶναι ἡ ἀποκατάσταση, ἡ στερέωση καί ἡ προαγωγή αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς ἐμπιστοσύνης.

Τῇ συμπαράσταση στούς φορεῖς τῆς ναυτιλίας γιά νά διατηρηθεῖ ὁ ἐλληνόκτητος στόλος στό ἐπίπεδο ὑπολογίσιμης δυνάμεως διεθνῶς.

Βασική ἐπιδίωξη μιᾶς τέτοιας πολιτικῆς εἶναι:

Τό μέγιστο δυνατόν ὄφελος στό οἰκονομικό, κοινωνικό καί ἐθνικό πεδίο, χωρίς ἀνασχετικές δεσμεύσεις σύντεχνιακοῦ χαρακτήρα, ἀλλά ἀντίθετα, μέ δυνατότητα ἐξισορροπητικῶν ρυθμίσεων γιά τά προβλήματα τοῦ πολυσύνθετου αὐτοῦ κλάδου. Στήν οὐσία πρόκειται γιά ἐθνική ναυτιλιακή πολιτική πού θά ἀναπτυχθεῖ κατά στάδια μέ σκοπό νά ἐπέμβει ἐπανορθωτικά στίς ἐντονες στρεβλώσεις πού ἔχουν δημιουργηθεῖ ἀπό τό 1981 μέχρι σήμερα καί ταυτόχρονα νά διαμορφώσει τίς προϋποθέσεις γιά τόν ἐκσυγχρονισμό καί τήν ἀνάπτυξη ὁλόκληρου τοῦ κλάδου.

Ἡ πολιτική αὕτη ἔχει ὡς ἀμεσοῦς σκοπούς:

1. Τήν ἀποκατάσταση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

2. Τήν ἀναδιοργάνωση τοῦ διοικητι-

κοῦ φορέα.

3. Τήν ἀναμόρφωση τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης.

4. Τή βελτίωση τῆς κοινωνικῆς πρόνοιας τῶν ναυτικῶν.

5. Τόν ἐκδημοκρατισμό τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ.

6. Τήν προαγωγή τῶν διεθνῶν σχέσεων τοῦ κλάδου.

7. Τόν ἐκσυγχρονισμό τῆς ἀκτοπλοῖας καί τήν ἐν γένει ἀνάπτυξη τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

8. Τήν ἐνίσχυση τῆς τουριστικῆς ναυτιλίας.

Κύριος στόχος τῆς Νέας Δημοκρατίας εἶναι:

«Τά πολλά πλοῖα σέ ἐλληνικά χέρια καί τά ναυτικά γραφεῖα στήν Ἑλλάδα καί κυρίως στόν Πειραιᾶ».

Καί τοῦτο γιατί ἂν δέν ὑπάρχουν πολλά ἐλληνόκτητα πλοῖα, δέν μπορεῖ ἀπό τά πράγματα νά γίνει καί ἐκτεταμένο ἐπαναπατριsmός. Καί ἂν μετακινηθοῦν τά ναυτικά γραφεῖα ἀπό τόν ἐλληνικό χώρο δέν εἶναι εὐκόλο νά γυρίσουν πάλι πίσω.

Γιά τό σκοπό αὐτό χρειάζεται:

Α) Ἡ δημιουργία κλίματος ἐμπιστοσύνης στίς σχέσεις κράτους καί ὧλων τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας καί

Β) Ἡ ἀποκατάσταση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου

Μόνο ἔτσι εἶναι βέβαιο ὅτι θά ἀνοίξει ἡ πόρτα τοῦ ἐπαναπατριsmοῦ πού θά φέρει συνάλλαγμα στόν τόπο καί ἀπασχόληση στό ναυτικό δυναμικό τῆς χώρας.

Ὁ χαρακτήρας τῶν μέτρων πού θά ληφθοῦν γιά νά ἐνισχύσουν τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου στόν διεθνή στίβο τῶν μεταφορῶν προσδιορίζεται ἀπό:

— Τήν ἀπαρέγκλιτη ἐφαρμογή τοῦ συνταγματικά κατοχυρωμένου θεσμικοῦ πλαισίου. Κάθε κυβερνητική ἀπόφαση καί πράξη θά ἐντάσσεται μέσα σ' αὐτό τό πλαίσιο, ἔτσι ὥστε νά ἀποκατασταθεῖ καί ἐδραιωθεῖ κλίμα ἐμπιστοσύνης στίς σχέσεις κράτους καί ναυτιλίας.

— Τή δημιουργία τῶν προϋποθέσεων ἀρμονικῆς συνεργασίας μεταξύ πλοιοκτητῶν καί ναυτεργατῶν.

— Τήν προβολή στό ἐσωτερικό καί στό ἐξωτερικό τῆς εἰκόνας τῆς ναυτιλίας ὡς κλάδου τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας μεγάλης σπουδαιότητος.

— Τήν ὁργάνωση καί περαιτέρω ἀνάπτυξη τῆς ὑποδομῆς ὑπηρεσιῶν πρός τό πλοῖο καί τόν ναυτικό.

Τά συγκεκριμένα μέτρα ἀναφέρονται παρακάτω καί ἀφορᾷ ὅν:

— Τήν ἀναδιοργάνωση τοῦ διοικητικοῦ φορέα.

— Τήν ἀναμόρφωση τῆς ἐκπαίδευσης.

— Τήν ἐξυγίανση τοῦ NAT καί τῆς Κοινωνικῆς Πρόνοιας.

— Τήν ἀπελευθέρωση τοῦ συνδικαλισμοῦ ἀπό τίς κρατικές παρεμβάσεις καί τίς κατασκευασμένες πλειοψηφίες.

— Τήν ἐνίσχυση τῆς Ἀκτοπλοῖας, τοῦ ναυτικοῦ τουρισμοῦ καί τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορῶν.

α. Ἀναδιοργάνωση τοῦ διοικητικοῦ φορέα

Γιά νά ἐφαρμοσθεῖ σωστά καί νά ἐπιτύχει ἡ πολιτική ἐνισχύσεως τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καί τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως ὁλόκληρου τοῦ ναυτιλιακοῦ κλάδου, ἐπιβάλλεται νά ἀναμορφωθεῖ ὁ ἀρμόδιος διοικητικός φορέας, πού τά τελευταῖα χρόνια ἔχει ἀποδιοργανωθεῖ σέ βαθμό ἐπικίνδυνο. Τά συγκεκριμένα μέτρα εἶναι:

— Ἡ ἐπαναφορά τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος στίς φυσικές καί πλήρεις ἀρμο-

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

διότητες του, αναβαθμισμένου με μία σύγχρονη αντίληψη, κυρίως τεχνοκρατική, μέσω διαδικασιών μετεκπαίδευσης και αξιοκρατικών επιλογών.

— Η αὐτοτέλεια του Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θά διατηρηθεῖ καί θά ἐνισχυθοῦν οἱ ὑπηρεσίες του, ἰδιαίτερα τοῦ ἐξωτερικοῦ, γιά μία οὐσιαστική ἐλληνική συμμετοχή στόν διεθνή ναυτιλιακό διάλογο.

— Ἡ πλαισίωση τοῦ Ὑπουργείου μέ συμβούλια καί ἐπιτροπές εὐρείας ἐκπροσωπήσεως τῶν φορέων τῆς ναυτιλιακῆς καί παραναυτιλιακῆς κοινότητας γιά τήν ἀποτελεσματική συμμετοχή τους στή διαμόρφωση καί παρακολούθηση τῆς κυβερνητικῆς πρακτικῆς.

— Ἡ μείωση στό ἐλάχιστο τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων.

β. Ἀναμόρφωση τῆς ἐκπαίδευσης:

Στίς ἀμεσες προτεραιότητες ἑνός ἀνασυγκροτημένου διοικητικοῦ φορέα περιλαμβάνεται ἡ ἐκ βάθρων ἀναμόρφωση τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης, ἡ ὁποία στήν ἐξαετία τοῦ ΠΑΣΟΚ ἔχει τελείως διαλυθεῖ καί οἱ δημόσιες ναυτικές σχολές ἔγιναν ἐστίες ἀσυνέπειας, διαπληκτισμῶν καί προπαρασκευῆς ἐπαγγελματιῶν τῆς «ταξικῆς πάλης» πάνω στά πλοῖα. Εἶναι ἀνάγκη νά ἀποκατασταθεῖ ἡ φυσιογνωμία τῶν σχολῶν στά πρότυπα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς παράδοσης καί νά λειτουργήσουν σύμφωνα μέ τά ὅσα ἰσχύουν σήμερα στίς προηγμένες ναυτικές χώρες.

Ὁ ἐκσυγχρονισμός τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ συστήματος θά γίνῃ σταδιακά μέ βάση τήν ἐναλλαγή θεωρητικῆς καί πρακτικῆς ἐκπαίδευσης, σύμφωνα μέ τό σύστημα τῶν Sandwich courses προσαρμοσμένο στά ἐλληνικά δεδομένα.

Ἡ ἐκπαιδευτική μεταρρύθμιση στό ναυτιλιακό χώρο θά περιλάβει τή γεωγραφική ἀνακατανομή τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν καί θά ὁλοκληρωθεῖ μέ τήν ἴδρυση Σχολῆς Μετεκπαίδευσης, πανεπιστημιακοῦ ἐπιπέδου, μέ σκοπό τήν ἐξέλιξη στελεχῶν τοῦ πλοίου σέ ἐπιτελεῖς ἐπιχειρήσεων ἑρῶν καί τήν ἐξειδίκευση τοῦ διοικητικοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυτικῶν γραφείων. Στήν προσπάθεια αὐτή τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θά προχωρήσῃ συνεργαζόμενο στενά μέ τίς ὁργανώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν καί τῶν ναυτικῶν.

γ. Ἐξυγίανση NAT καί Κοινωνικῆς Πρόνοιας:

Τό περίπλοκο πρόβλημα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου εἶναι δεδομένο ὅτι μπορεῖ νά ἀντιμετωπισθεῖ σέ μόνιμη βάση μόνο στά πλαίσια τῆς δικῆς μας πολιτικῆς, πού μπορεῖ νά ἐξασφαλίσῃ περισσότερα ἀσφαλισμένα πλοῖα καί, ἐπομένως, μεγαλύτερα ἔσοδα ἀπό εἰσφορές.

Μέχρις ὅτου τό Ταμεῖο ἐξισορροπῇ σέ τά οικονομικά του, ὁ κρατικός προϋ-



Στιγμιότυπο ἀπό τήν ὁμιλία τοῦ κ. Κων. Μητσotάκη στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς, κατά τήν ὁποία ἀπάντησε σέ πολλές ἐρωτήσεις.

πολογισμός θά ἀναλάβει νά καλύψει τά ἐλλείμματα πού δημιουργήθηκαν ἀπό κυβερνητικές παρεμβάσεις κομματικῆς σκοπιμότητας. Μέ τόν τρόπο αὐτό θά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἀπρόσκοπτη συνταξιοδότηση τῶν 45.000 ἀπομάχων καί θά ἐπιδιωχθεῖ ἡ βελτίωση τῆς θέσεώς τους μέ τή ριζική ἀναδιοργάνωση τοῦ ἰδρύματος, πού θά στηριχθεῖ:

— Στήν ἀρχή τῆς ἀναποδικότητας γιά τοῦς νέους συνταξιούχους.

— Στήν ἐκκαθάριση τῶν μητρώων ἀπό τοῦς μὴ πραγματικούς ναυτικούς.

— Στήν ὀρθολογική ἀξιοποίηση τῶν πόρων τοῦ Ταμεῖου.

— Στήν ἀναδιοργάνωση τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος.

— Στήν ἐπαναφορά τοῦ ἐλέγχου τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμεῖου στοῦς φυσικοῦς του φορεῖς: τοῦς ναυτεργάτες καί τοῦς πλοιοκτῆτες.

Γιά τή βελτίωση τῆς ἱατροφαρμακευτικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν καί τῶν οἰκογενειῶν τους, θά ἐφαρμοσθεῖ τό σύστημα τῆς ἐλεύθερης ἐπιλογῆς ἱατροῦ καί θεραπευτηρίου. Παράλληλα θά ἐπαναφερθοῦν στόν κοινωνικό προορισμό τους καί θά ἀνεξαρτητοποιηθοῦν οἱ διάφοροι κλάδοι προστασίας τοῦ ναυτικοῦ (Ταμεῖο Ἐπικουρικῆς Ἀσφαλίσεως κλπ.), πού σήμερα οἱ πόροι τους ἀφαιροῦνται παράνομα γιά νά πληρωθοῦν οἱ συντάξεις τοῦ NAT. Ἐπί πλέον, μέ βάση τήν πολιτική μας γιά τήν ἀπελευθέρωση τοῦ συναλλάγματος, τό NAT θά ἔχει ἐλευθερία διαχειρίσεως τῶν πόρων του σέ συνάλλαγμα.

δ. Ἐκδημοκρατισμός τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ

Ἡ ἀποκατάσταση τῆς ἐργασιακῆς εἰρήνης στά πλαίσια ἑνός ἐλεύθερου καί ἀκηδεμόνευτου δημοκρατικοῦ συνδικαλισμοῦ ἀποτελεῖ βασική προϋπόθεση γιά τήν ἐπιβίωση καί τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μέ ἐλληνική σημαία

ἀφοῦ ὁ παράγοντας τῆς ἐργασίας ἐπηρεάζει ἀποφασιστικά τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ πλοίου.

Γιά τό σκοπό αὐτό θά διαμορφωθεῖ θεσμικό πλαίσιο πού θά ἀποβλέπει στήν ἐξυγίανση τοῦ ναυτεργατικοῦ κινήματος μέ βάση τήν ἀρχή τῆς εὐρύτερης δυνατῆς συμμετοχῆς στή λήψη ἀποφάσεων, τουλάχιστον γιά τά μεγάλα θέματα πού ἀπασχολοῦν τή ναυτική οἰκογένεια (συλλογικές συμβάσεις, θέματα κοινωνικῆς προστασίας καί ἄλλα). Στή διαδικασία αὐτή, θά μετέχουν μέ τήν ψήφο τους ὄχι μόνον οἱ ναυτικοί πού βρίσκονται στή στεριά (καί πού ἀποτελοῦν πάντα μικρή μειοψηφία) ἀλλά καί ὅλοι οἱ ἐργαζόμενοι στά πλοῖα, ὅπου καί ἂν αὐτά ταξιδεύουν, στό ἐξωτερικό ἢ στό ἐσωτερικό. Παράλληλα θά προχωρήσῃ ἡ ἐκκαθάριση τῶν μητρώων τῶν σωματείων, ὥστε οἱ διοικήσεις τους νά προέρχονται ἀπό τή γνήσια ἔκφραση τῆς θελήσεως τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν.

ε. Ἐνίσχυση ἀκτοπλοῖας, ναυτικοῦ τουρισμοῦ, ἐσωτερικῶν μεταφορῶν:

Γιά τίς ἐσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, πού ἀποτελοῦν παράγοντα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως κυρίως τῆς νησιωτικῆς περιφέρειας καί στηρίζουν σέ σημαντικό βαθμό τό ἀμυντικό σύστημα τῆς χώρας, θά ἐπιδιωχθεῖ:

— Ἡ ἀποτελεσματική ἀνάπτυξη τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, μέ βάση τήν ἰδιωτική πρωτοβουλία, μέ ἀνταγωνιστικούς ὁρους καί μέ τήν ἐποπτεία τῆς Πολιτείας. Ἡ ὁργάνωσή τους ὅπου οἱ συνθήκες τό ἐπιβάλλουν μπορεῖ νά γίνῃ κατὰ νησιωτικά συγκροτήματα.

— Ἡ ἐξασφάλιση τῆς ἐπιδοτήσεως ἀπό μέρους τῆς ΕΟΚ τῶν μεταφορῶν τῶν προβληματικῶν νησιωτικῶν περιοχῶν στά πλαίσια τῶν Κοινοτικῶν προγραμμάτων περιφερειακῆς ἀναπτύξεως.

— Ἡ διατήρηση τοῦ CABOTAGE, λόγω τῆς στρατηγικῆς ἰδιομορφίας τοῦ

νησιωτικού χώρου και της ανάγκης προστασίας του.

— Η προαγωγή της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας (που αντιμετωπίζει όξυ ανταγωνισμό) μέσα από την ανανέωση του παρήλικου στόλου της και σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ελληνικών ναυπηγείων.

στ. 'Ενίσχυση ναυτικού τουρισμού

Ο ναυτικός τουρισμός με σκάφη αναψυχής αποτελεί πολύτιμη πηγή συναλλάγματος αλλά και τουριστικής διαφημίσεως της χώρας μας. Η ανάπτυξη του θα επιδιωχθεί με:

— Τη δημιουργία δικτύου από μαρίνες πλήρως εξοπλισμένες που να παρέχουν όλες τις ευκολίες σ' αυτά τα σκάφη και με διασπορά σε όλες τις τουριστικές περιοχές της χώρας.

— Την αναμόρφωση της σχετικής με τα σκάφη αναψυχής τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας ώστε να είμαστε ανταγωνιστικοί με τις άλλες γειτονικές χώρες.

3. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Ταυτόχρονα με τις επανορθωτικές ρυθμίσεις για την αποκατάσταση των στρεβλώσεων που έχει επιφέρει η κυβερνητική πολιτική τα τελευταία χρόνια στη ναυτιλία, θ' αρχίσει η εφαρμογή του αναπτυξιακού προγράμματος για τον κλάδο. Το πρόγραμμα αυτό έχει την απαραίτητη ευελιξία ώστε να προσαρμόζεται στις διαμορφούμενες διεθνώς συγκυρίες και να αξιοποιεί τις δυνατότητες της ΕΟΚ.

Κατ' αρχήν όμως πρέπει να τονισθούν τα εξής:

Η ναυτιλιακή πολιτική στη χώρα μας είχε κατά παράδοση ως βασικούς άξονες το ελληνικό και ελληνόκτητο πλοίο και τον "Ελληνα ναυτικό".

Τώρα, όταν μάλιστα η ναυτιλία προχωρεί σε βαθύτερη διεθνοποίηση, πρέπει να δημιουργήσουμε και την απαιτούμενη σύγχρονη υποδομή (θεσμών, υπηρεσιών, τεχνολογίας) στην οποία θα στηριχθούν οι δύο προαναφερόμενοι άξονες ώστε να αντέχουν σε δυσμενείς εξελίξεις και η οποία θα διαδραματίσει

αποφασιστικό ρόλο στην ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Επί πλέον η υποδομή με τις υπηρεσίες που θα παρέχει στη στενά εθνική αλλά και ευρύτερη διεθνή ναυτιλιακή πελατεία θα συμπληρώνει την συναλλαγματική απόδοση σε περίόδους που η δραστηριότητα του ελληνικού πλοίου θα παρουσιάζει κάμψη.

Η ανασυγκρότηση της Ναυτιλίας μας θα συνδυασθεί με ένα ευρύ αναπτυξιακό πρόγραμμα που περιλαμβάνει:

1. Τη στήριξη της συνεργασίας της ελληνικής ναυτιλίας με τη διεθνή χρηματαγορά, μέσα στα πλαίσια της οικονομικής μας πολιτικής για την απελευθέρωση του συναλλάγματος.

2. Την ενθάρρυνση του ελληνικού τραπεζικού συστήματος για στενότερους και πλέον παραγωγικούς δεσμούς με τη ναυτιλία, με σκοπό την εξυπηρέτηση των τρεχουσών αναγκών του πλοίου και κυρίως την προώθηση στελεχών της γέφυρας και του μηχανοστασίου στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Με τον τρόπο αυτό συνεχίζεται η παράδοση ανανέωσης του εφοπλιστικού φορέα με νέο αίμα προερχόμενο από τους κόλπους της ναυτικής μας οικόγενειας.

3. Την παροχή κινήτρων για εγκατάσταση όχι μόνο των ελληνικών επιχειρήσεων αλλά και ξένων, στα πλαίσια μίας περισσότερο οργανικής συνεργασίας με τον ελληνικό εφοπλισμό. Η μέχρι σήμερα πρακτική της υπερδανειοδότησεως έχει ξεπερασθεί από τα πράγματα. Το μέλλον οδηγεί τη ναυτιλιακή επιχείρηση σε ένα άλλο σχήμα, αυτό της υπερεθνικής επιχειρηματικής συνεργασίας, που θα συνδυάζει αποδοτικά τό κεφάλαια — ελληνικό και ξένο — με την ελληνική εμπειρία.

4. Τη διαμόρφωση προϋποθέσεων για επενδύσεις στους τομείς της τεχνικής και της υποδομής των υπηρεσιών για τη ναυτιλία, τόσο στον Πειραιά όσο και σε άλλες ναυτικές περιοχές της χώρας.

5. Την οργάνωση αυτοδύναμου κλάδου εφοδιασμού των ελληνικών και των ξένων πλοίων.

6. Την εξειδίκευση δικαστών για τον υπεύθυνο χειρισμό των περίπλοκων κατ' κανόνα ναυτικών διαφορών και ναυ-

τιλιακών υποθέσεων.

7. Την οργάνωση εγχώριας ασφαλιστικής αγοράς σε στενή συνεργασία με τους διεθνείς ναυτασφαλιστικούς οργανισμούς.

8. Την προώθηση της ιδέας για την ίδρυση Κέντρου Ναυλώσεων εφόσον συντρέξουν οι αναγκαίες προϋποθέσεις στον εθνικό και διεθνή χώρο.

9. Την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος, με στόχο την προαγωγή του διαμετακομιστικού εμπορίου μέσω ελευθέρων ζωνών. Την υποδομή για τον ναυτικό τουρισμό και την οργάνωση των υπηρεσιών προς εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου — εσωτερικών και εξωτερικών πλόων — αλλά και του ξένου.

10. Τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των ναυτικών τηλεπικοινωνιών, που αποτελούν προϋπόθεση για τη σύνδεση ναυτιλίας και πατρίδας και για τη δημιουργία στη χώρα μας διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

11. Την ανάπτυξη της μεγάλης και μικρής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και βιοτεχνίας στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής της ΕΟΚ, με έπαυση του κλάδου στην ιδιωτική πρωτοβουλία και με κίνητρα για συγχωνεύσεις σε βιώσιμες μονάδες.

Η συνεπής εφαρμογή της πολιτικής μας για τη Ναυτιλία, η οποία εντάσσεται αρμονικά στο πλαίσιο του φιλελεύθερου οικονομικού μας προγράμματος, είναι βέβαιο ότι θα ανοίξει τον δρόμο για δύο σπουδαίες εξελίξεις, σε εθνικό επίπεδο:

— Τόν αθρόο και σταθερό επαναπαιρισμό των πλοίων.

— Την προαγωγή του Πειραιά όχι μόνο σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, αλλά σε διεθνές οικονομικό κέντρο.

Υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις για να επιτύχουμε. Η ναυτιλία μας παραμένει ένας ισχυρός κρίκος που συνδέει τον τόπο μας με την διεθνή οικονομική δραστηριότητα. Μέσα σε ένα περιβάλλον ελεύθερης οικονομίας αυτή η πραγματικότητα μπορεί να μεταβληθεί σε μοχλό ανάπτυξεως όχι μόνο της ναυτικής κοινότητας, αλλά και της εθνικής μας οικονομίας.

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

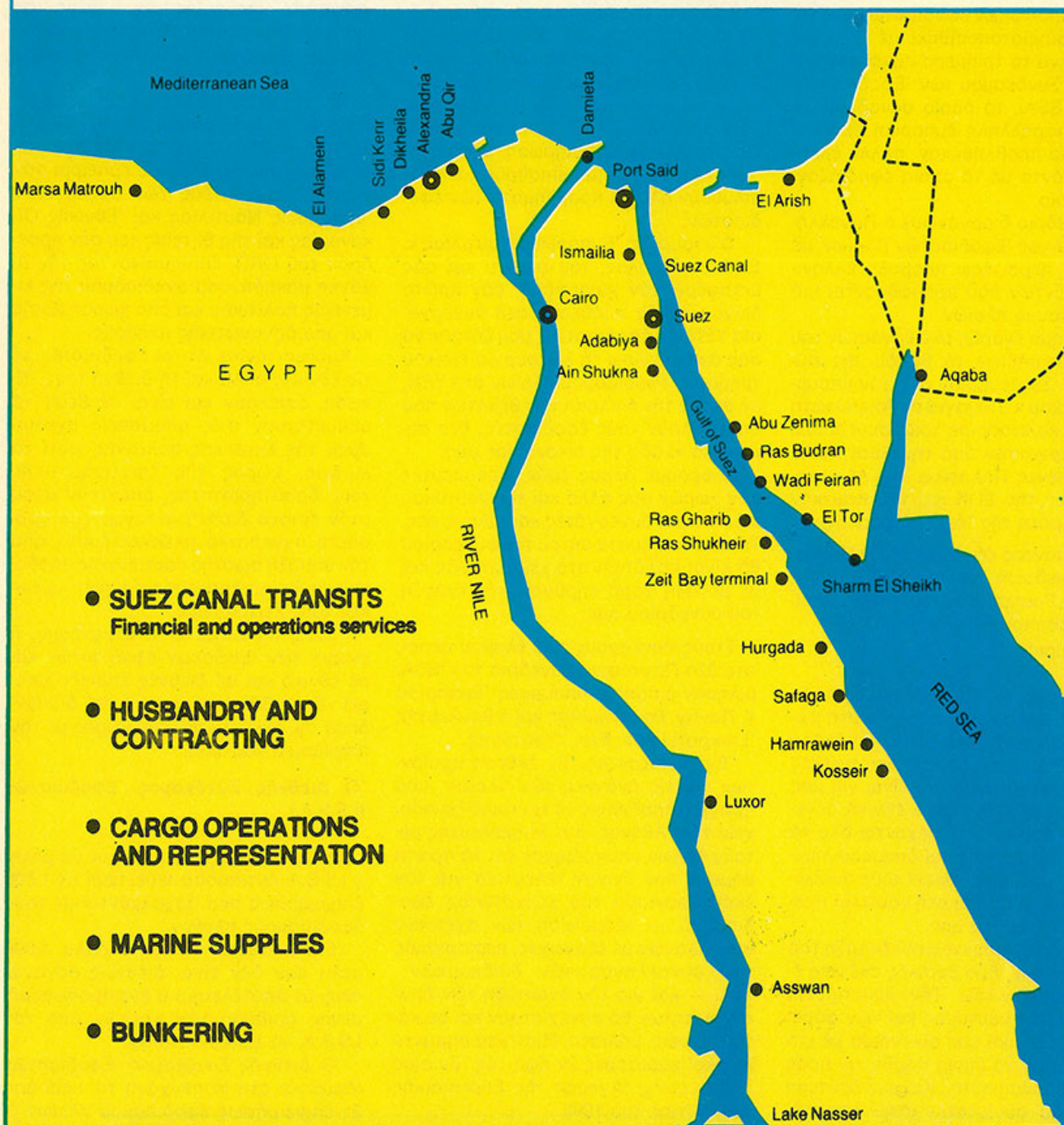
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

World Marine Services in Egypt



● **SUEZ CANAL TRANSITS**
Financial and operations services

● **HUSBANDRY AND
CONTRACTING**

● **CARGO OPERATIONS
AND REPRESENTATION**

● **MARINE SUPPLIES**

● **BUNKERING**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 34186
Tel: (3) 4821966

ΤΟ 32ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Διεθνής συνάντηση των Έφοδιαστών στην Αθήνα 27-30 Σεπτεμβρίου

Με τη συμμετοχή 500 περίπου συνέδρων, εκπροσώπων εφοδιαστών από 27 χώρες, πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στην Αθήνα το τριήμερο συνέδριο του Διεθνούς Συνδέσμου των Έφοδιαστών Πλοίων (ISSA), το οποίο συνοδεύθηκε και από παράλληλη εμπορική έκθεση, στην οποία προβλήθηκαν πολλά ελληνικά προϊόντα με τα οποία εφοδιάζονται τα πλοία.

Το συνέδριο διοργάνωσε ο Πανελλήνιος Σύλλογος Έφοδιαστών Πλοίων, με σκοπό τη περαιτέρω προβολή ελληνικών προϊόντων που προσφέρονται για τον εφοδιασμό πλοίων.

Η επίσημη έναρξη των εργασιών του πραγματοποιήθηκε το βράδυ της Κυριακής 27 Σεπτεμβρίου από τον υπουργό Έμπορίου κ. Παναγιώτη Ρουμελιώτη, ο οποίος καλωσόρισε τους συνέδρους που προέρχονταν από την Αυστραλία, τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Αίγυπτο, από χώρες της ΕΟΚ και της Κομεκόν και από κράτη της Άπω Ανατολής.

Κηρύσσοντας την έναρξη του Παγκόσμιου Συνεδρίου Έφοδιαστών Πλοίων, ο γενικός Γραμματέας του YEN κ. Βασίλης Παπαδόπουλος είπε:

Κυρίες, κύριοι

Έκ μέρους του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας σας καλωσορίζω στη χώρα μας. Ο πρωθυπουργός κ. Ανδρέας Παπανδρέου έχει διακηρύξει πολλές φορές ότι «η ναυτιλία δεν είναι για μας οικονομικό μέγεθος αλλά εθνικό μέγεθος». Την άποψη αυτή δέχονται όλα τα κόμματα της Βουλής και δικαιολογημένα ο λαός μας, σας θεωρεί τους ανθρώπους που εργάζονται στη ναυτιλία πρεσβευτές της χώρας μας.

Σήμερα κηρύσσοντας την έναρξη του συνεδρίου σας, δύο βασικές σκέψεις έχω να ανακοινώσω. Την προσπάθεια σύνδεσης της ναυτιλίας και των φορέων με την εθνική μας οικονομία με μία σειρά μέτρων τα οποία πάρθηκαν προς την κατεύθυνση αυτή. Και, μία δεύτερη σκέψη που συνίσταται στην προσπάθεια να γίνουν λειτουργικότερα τα λι-

μάνια της Ελλάδας.

Πριν από ένα περίπου χρόνο, μετά από Διεθνή διαγωνισμό, η εταιρία Δοξιάδη ανέλαβε τη σύνταξη μελέτης για τα λιμάνια. Ειδικοί επιστήμονες συντάσσουν το πρώτο αναπτυξιακό πρόγραμμα για τα ελληνικά λιμάνια και ελπίζεται ότι με την ολοκλήρωση των εργασιών τους θα αντιμετωπισθούν και θα επιλυθούν όλα τα προβλήματα των εφοδιαστών.

Ο υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλος, του οποίου και σας μεταφέρω τον χαιρετισμό, σάν πρώτο δείγμα καλής πρόθεσης στη συνεργασία YEN και εφοδιαστών, μου ζήτησε να σας ανακοινώσω τη λειτουργία ειδικού τμήματος εφοδιασμού πλοίων στο YEN, με σκοπό την επίλυση των θεμάτων που απασχολούν τους εφοδιαστές, ένα σημαντικό κλάδο της οικονομίας μας.

Θεωρούμε όλους εσάς, πρεσβευτές των χωρών σας αλλά και της ναυτιλίας ειδικότερα, συνεργάτες και φίλους μας. Τα συμπεράσματα αυτού του συνεδρίου θα είναι πολύτιμα στοιχεία για μας και με μεγάλη χαρά κηρύσσω την έναρξη του συνεδρίου σας.

Στους συνέδρους που έλαβαν μέρος στο 32ο Παγκόσμιο Συνέδριο του ISSA, μίλησαν επίσης ο υπουργός Έμπορίου κ. Παναγ. Ρουμελιώτης και ο βουλευτής Έπικρατείας κ. Στρ. Στρατήγης.

Έγκαινιάζοντας την έκθεση προϊόντων για τις ανάγκες των πλοίων, που πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας, ο κ. Ρουμελιώτης μεταξύ άλλων υπογράμμισε ότι τα πρώτα βήματα που έγιναν τελευταία για τον εκσυγχρονισμό του καθεστώτος εφοδιασμού — εξομοίωση των σχετικών συναλλαγών με εξαγωγές, περιορισμός των συναλλαγματικών διαδικασιών κλπ. — και για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων θα συνεχιστούν και σε κατευθύνσεις, μάλιστα, ιδιαίτερα σημαντικές και εύρύτερες εν όψη της Ένιαίας Έσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας του 1992.

Κλείνοντας τον χαιρετισμό του ο κ. Ρου-

μελιώτης τονισε, ότι παρά το μικρό μέγεθος της οικονομίας μας, η χώρα μας διαθέτει ένα σημαντικό ύψηλο μερίδιο της εμπορικής ναυτιλίας σε κοινοτικό επίπεδο.

Την επομένη, σε όμιλία του κατά τη διάρκεια συνεδρίασης των μελών του ISSA, ο κ. Στρατήγης αναφέρθηκε κυρίως στην προσωπική του εμπειρία σάν γενικός γραμματέας των υπηρεσιών Έμπορικης Ναυτιλίας και Έθνικης Οικονομίας και της θητείας του σάν προέδρου του ΟΛΠ, επισημαίνοντας την ανάγκη μακρόπνοου σχεδιασμού της λιμενικής πολιτικής και από χωροταξικής και από οργανωτικής πλευράς.

Κυρίως τόνισε ότι οι εφοδιαστές με τις εθνικές αλλά και τη διεθνή τους Ένωση, όφειλουν και είναι σε θέση να συμμετέχουν στις αποφάσεις σχεδιασμού της λιμενικής πολιτικής γιατί τα λιμάνια, χώρος της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, αποκτούν μέσα στον έντονο διεθνή ανταγωνισμό πρόσθετα συγκριτικά πλεονεκτήματα από την ύπαρξη σωστής ναυτιλιακής υποδομής, που συμπληρώνει τις κύριες λιμενικές τους λειτουργίες.

Τέλος, κατέληξε ο κ. Στρατήγης, η γνώμη των Ένώσεων εφοδιαστών και σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη διασύνδεση της οικονομίας μιάς χώρας με την παγκόσμια ναυτιλία.

Ο Διεθνής Σύνδεσμος Έφοδιαστών (I.S.S.A.)

Με 27 διεθνείς οργανισμούς ως μέλη, ο I.S.S.A. αντιπροσωπεύει περί τις 1.500 επιχειρήσεις που ασχολούνται με τους εφοδιασμούς πλοίων.

Επιπρόσθετα καλύπτει άλλα 1.800 μέλη που δεν είναι διεθνείς οργανώσεις, με αποτέλεσμα ο αντιπροσωπευμένος αριθμός των κρατών από τον I.S.S.A. να ξεπερνά τα 60.

Ο Διεθνής Σύνδεσμος Έφοδιαστών ιδρύθηκε στη Κοπεγχάγη το 1955 από 21 επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων από πέντε κράτη της Ευρώπης.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Τό 1965 οί 'Ηνωμένες Πολιτείες εγίναν τό πρώτο έξω-εύρωπαϊκό μέλος καί τό 1974 στην Ουάσιγκτον πραγματοποιήθηκε ή πρώτη Συνέλευση του I.S.S.A. έκτός Εύρώπης. "Άλλες χώρες συνέχιζαν νά γίνονται μέλη από τόν Δυτικό κόσμο καί από σοσιαλιστικές χώρες καί ή 'Ελλάδα πρόσφατα τό 1976.

Οί σκοποί του 'Οργανισμού του I.S.S.A είναι:

α) νά προωθεϊ τά οικονομικά ενδιαφέροντα του 'Εφοδιαστή.

β) νά φέρνει σέ έπαφή τούς 'Οργανισμούς μέ τούς 'Εφοδιαστές Πλοίων εντός καί έκτός της χώρας τους.

γ) νά αντιπροσωπεύει τούς 'Εφοδιαστές σέ Διεθνές επίπεδο.

Τό συμβούλιο αυτό αποτελείται από μία αντιπροσωπεία 27 μελών κρατών πού εκλέγει Πρόεδρο, ό οποίος είναι ό κυριότερος οικονομικά καί διοικητικά έξουσιοδοτημένος. 'Επίσης εκλέγεται ένα μικρό έκτελεστικό συμβούλιο τό όποιο είναι αρμόδιο νά εισηγείται άλλα όχι νά αποφασίζει ό,τι άφορά τό Σύμβούλιο. Τό έκτελεστικό Συμβούλιο συνεδριάζει τρεις φορές τό χρόνο καί εισηγείται μέτρα πρό τό συμβούλιο.

'Επί σειρά έτών πρόεδρος του I.S.S.A. παραμένει ό κ. Σαλβατόρε Τσιόφο, ό οποίος εκπροσωπεί μία από τίς μεγαλύτερες εταιρίες έφοδιασμού πλοίων μέ έδρα στη Τεργέστη, ενώ αντιπρόεδρος είναι ό κ. Νικόλαος Οικονόμου, πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου 'Εφοδιαστών Πλοίων.

Μέ την εύκαιρία της πραγματοποίησης του διεθνούς συνεδρίου του ISSA στην 'Αθήνα, βρίσκομε σκόπιμο νά επισημάνουμε γιά μία ακόμη φορά την άνάγκη νά δοθούν λύσεις από τό ύπουργείο Οικονομικών, γιά την άπλούστευση των χρονοβόρων διαδικασιών πού ά-

παιτούνται γιά τόν έφοδιασμό πλοίων σέ ελληνικά λιμάνια.

Είναι χαρακτηριστικό, αυτό πού επισημαίνεται συχνά από τό πρόεδρο του Πανελληνίου Συλλόγου 'Εφοδιαστών Πλοίων, κ. Ν. Οικονόμου, ό,τι γιά νά έφοδιασθεί ένα πλοίο στον Πειραιά τίς περισσότερες φορές χρειάζονται 27 **υπογραφές!!!**, γεγονός πού όχι μόνο καθυστερεί επί πολλές ώρες τό πλοίο στό λιμάνι αλλά μεταφράζεται σέ χαμένο χρόνο καί ύψηλό κόστος, πού οδηγεί πολλά πλοία στη λύση του έφοδιασμού τους σέ λιμάνια της Βορ. Εύρώπης καί ιδίως της 'Ολλανδίας, όπου οί διαδικασίες είναι άπλούστατες καί ό έφοδιασμός γίνεται γρήγορα καί άπρόσκοπτα σέ ανταγωνιστικές τιμές.

Οί 'Εφοδιαστές Πλοίων στην 'Ελλάδα

'Ο όρος 'Εφοδιαστής Πλοίων αναφέρεται σέ άτομα ή εταιρίες πού κατά τόν έναν ή άλλο τρόπο, προμηθεύουν καί παραδίδουν ένα ή περισσότερα είδη σέ πλοία.

'Εφοδιαστής μπορεί νά όνομασθεί ένας πού έχει μία αντιπροσωπεία π.χ. χρωμάτων ή άλλων προϊόντων, πού δέν έχει καν άποθήκη άλλα του τά στέλνουν από τό έξωτερικό καί τά παραδίδει από τό TIR ή από πλοίο, σέ πλοίο πελάτη.

'Εφοδιαστής όμως είναι καί αυτός πού προμηθεύει δύο κιλά λιθινία ή τομάτες σ' ένα κότερο μέ ξένη σημαία, καί δέν είναι παράξενο ό,τι ό μέν πρώτος σύμφωνα μέ τίς διεθνείς διατάξεις καί τούς νόμους του κράτους δέν έχει νά κάμει σχεδόν καμία διατύπωση, ό δεύτερος, άν θέλει νά τηρήσει τίς νόμιμες διαδικασίες, πρέπει νά παραδώσει τά δύο κιλά λιθινία ή τομάτες στό κότερο έπωνύμως καί ενώπιον Τελωνειακού

όργάνου, νά εκδόσει τιμολόγιο, νά εισπράξει τό αντίτιμο σέ ξένο νόμισμα, νά τό φέρει σέ κάποια Τράπεζα, νά πάρει την βεβαίωση ό,τι παρέδωσε τό ξένο νόμισμα, νά την φέρει καί νά την καταθέσει στην αρμόδια 'Υπηρεσία συναλλαγματος κλπ. Μία χρονοβόρα καί άσκοπη έν πολλοίς διαδικασία πού επιτείνει παρά επιλύει τά προβλήματα.

'Εφοδιαστές μικροί ή μεγάλοι πού προμηθεύουν ένα ή περισσότερα είδη θεωρούνται αυτοί πού παραδίδουν αυτά πού προσφέρουν στό πλοίο μέ δικά τους μέσα καί προσωπικό καί πρέπει νά ύπάρχει διαχωρισμός από των έμπόρων ναυτιλιακών ειδών, οί όποιοι διαθέτουν ένα ή περισσότερα είδη ναυτιλιακών έφοδίων άλλα τά παραδίδουν στον άγοραστή στό κατάστημά τους.

Στην 'Ελλάδα δραστηριοποιούνται σήμερα περί τίς 200 επιχειρήσεις έφοδιασμού πλοίων, οί όποιες άπασχολούν περί τά 8-10.000 άτομα καί πραγματοποιούν έτήσιο τζίρο περί τά 200 εκατ. δολάρια.

Οί επιχειρήσεις αυτές διατηρούν γραφεία - άποθήκες, καλύπτουν ένα ή περισσότερα είδη καί έχουν αντιπροσωπείες ξένων έρνοστασιών καί αναλαμβάνουν παραγγελίες έφοδιασμού είτε έχοντας όλα τά είδη στίς άποθήκες τους, είτε αγοράζοντας όσα τούς λείπουν από εξειδικευμένους προμηθευτές.

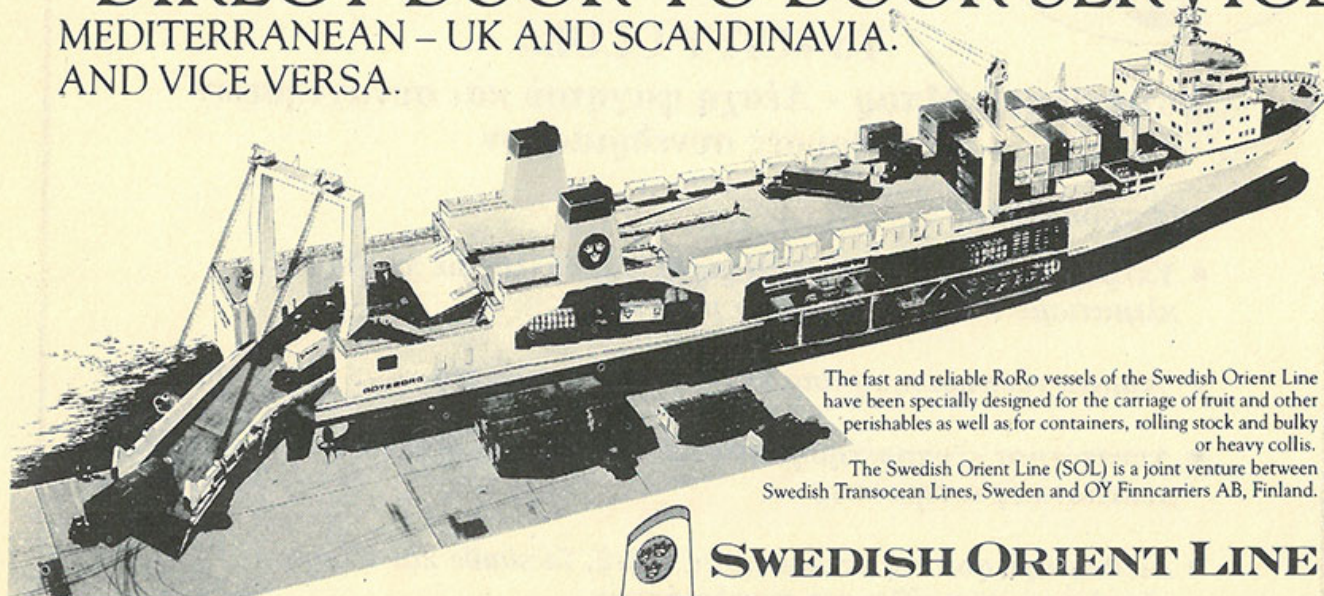
Οί επιχειρήσεις αυτές χωρίζονται σέ τρεις βασικές κατηγορίες:

— Σ' αυτές πού έφοδιάζουν μόνο ύλικά καταστροφώματος, μηχανής καί θέσεων.

— Σ' αυτές πού έφοδιάζουν μόνο τρόφιμα.

— Σ' αυτές πού έφοδιάζουν ύλικά καί τρόφιμα.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

Συριανά πλοία πού βυθίσθηκαν κατά τόν Α' Παγκόσμιο Πόλεμο

Συμβολή του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ στην καταγραφή της Ιστορίας

Η καταγραφή όσο τό δυνατόν περισσότερων στοιχείων πού αφορούν την έμπορική μας ναυτιλία αποτελεί χρέος όλων μας και τούτο διότι η έμπορική ναυτιλία υπήρξε και είναι μία δραστηριότητα μέ μεγάλη παράδοση προσφοράς στον τόπο μας.

Είναι παράδοξο τό γεγονός ότι μέχρι σήμερα λίγα, ελάχιστα μέ τό μέγεθος και τή σημασία της ναυτιλίας μας, ιστορικά στοιχεία έχουν γίνει αντικείμενο μελέτης και προβολής, μέ αποτέλεσμα οί σημερινοί Έλληνες — πού της οφείλουν τόσα πολλά — νά μήν είναι σέ θέση νά τήν εκτιμήσουν, όσο τουλάχιστον θά έπρεπε.

Έτσι, ή συχνή άναγνώριση των «Ναυτικών Χρονικών» σέ άρ. άρα και μελέτες πού αναφέρονται σέ ιστορικά θέματα της ναυτιλίας μας άπ. έλεει, πιστεύω, άνεκτίμητη προσφορά.

Στό τεύχος της 1ης Σεπτεμβρίου διάβασα μέ ιδιαίτερο ενδιαφέρον ένα άκόμη άρθρο του άντιναύαρχου κ. Χρ. Ντούνη Άρχηγού του Λιμενικού Σώματος και ιστορικού έρευνητή της ναυτιλίας μας, μέ τό όποιο έπιχειρείται ή παρουσίαση μιās άγνωστης μέχρι σήμερα,

ιδιαίτερα σημαντικής, σελίδας της ιστορίας της ναυτιλίας. Η καταγραφή των Έλληνικών πλοίων πού άπωλέσθηκαν στην διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου.

Έπιθυμών νά συμβάλλω εις τήν θαυμάσια αυτή προσπάθεια, θά ήθελα νά παραθέσω ένα μικρό, συμπληρωματικό κατάλογο πλοίων, τά όποια — όπως φαίνεται από τά νηολόγια του λιμένος ΣΥΡΟΥ — άπωλέσθηκαν κατά τήν διάρκεια αυτού του πολέμου:

1. ΠΟΣΕΙΔΩΝ, πλοιοκτησίας Νικήτα Π. Ρούσσου και Ξ.Α. Σιδερίδη. Έβυθίσθη τό 1917 εκ πολεμικού κινδύνου.
2. ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, πλοιοκτησίας Άντωνίου Ν. Βαλμά. Έβυθίσθη τό 1917 εκ πολεμικού κινδύνου.
3. ΒΑΡΒΑΡΑ, πλοιοκτησίας Μενελάου και Κωνστ. Κορνηλάκη. Έτορπιλλίσθη τήν 11.11.1916.
4. ΜΑΡΙΑ, πλοιοκτησίας Νικ. Γ. Μωραΐτη. Έβυθίσθη τήν 20/4/1917 εκ πολεμικού κινδύνου.
5. ΧΑΛΚΗΔΩΝ, πλοιοκτησίας Ιωάννη Άρβανιτίδη Υιοί και Σπ. Σιδερίδη. Έβυθίσθη εκ πολεμικού κινδύνου τό 1917.

6. ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ, πλοιοκτησίας Κ.Α. Τσιροπινά. Έβυθίσθη εκ πολεμικού κινδύνου τό 1916.

7. ΣΤΕΝΗΜΑΧΟΣ, πλοιοκτησίας Υίων Άρβανιτίδη και Ξ.Α. Σιδερίδη. Έτορπιλλίσθη τήν 9/6/1917.

8. ΙΝΔΙΑ, πλοιοκτησίας Στεφ. Κ. Κωστομένη και Σπυρ. Ν. Βαλμάδη. Έβυθίσθη τό 1917 εκ πολεμικού κινδύνου.

9. ΑΛΚΥΩΝ, πλοιοκτησίας Μιχ. Άν. Έμπειρίκου. Έβυθίσθη τό 1917 εκ πολεμικού κινδύνου.

10. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ, πλοιοκτησίας Α.Π. Λαιμού. Έβυθίσθη τό 1917 εκ πολεμικού κινδύνου.

11. ΚΑΤΕΡΙΝΑ, πλοιοκτησίας Ήλία Μαρτή Κουλουκουνη. Έβυθίσθη τό 1916 εκ πολεμικού κινδύνου.

12. ΛΙΛΗ, πλοιοκτησίας Ήλίου Γ. Κουλουκουνη. Έβυθίσθη τό 1917 εκ πολεμικού κινδύνου.

13. ΛΕΙΒΑΘΩ, πλοιοκτησίας Αθ. Ι. Κρίνου. Έβυθίσθη τό 1918 εκ πολεμικού κινδύνου.

14. ΔΡΙΣΚΟΣ, πλοιοκτησίας Δ. Θεοφιλάτου και Γεώργ. Ν. Χατζηκυριάκου. Έτορπιλλίσθη τό 1917.



Κάτι που έλειπε από τον Πειραιά τώρα κοντά σας!

Το «CITY CLUB»

**Εστιατόριο - Μπαρ - Λέσχη φαγητού και συναντήσεων
Αίθουσες συνεδριάσεων**

σας προσφέρει:

- Υπέροχη κουζίνα σ' ένα ευχάριστο περιβάλλον με πλήρη κλιματισμό και στερεοφωνική μουσική.
- Άριστη εξυπηρέτηση από επιλεγμένο προσωπικό.
- Δυνατότητα εξυπηρέτησης 300-500 ατόμων για δεξιώσεις, κοκτέιλς και πολιτιστικές εκδηλώσεις.
- Διεθνή τηλεφωνική επικοινωνία, τέλεξ, facsimile και πλήρη εξοπλισμό στις αίθουσες συνεδριάσεων.

Φίλωνος 137 και Φιλελλήνων, Πειραιάς - Τηλ.: 452.7445 - 418.2344

ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟ ΑΣΤΡΟ ΤΗΣ ΜΑΕΡΣΚ - ΛΑΪ'Ν

Η εταιρία Maersk Line ιδρύθηκε τό 1928 από τον Άρνολντ Πήτερ Μόλλερ για την εξυπηρέτηση τακτικής γραμμής μεταξύ των Ήνωμένων Πολιτειών και της Άπω Ανατολής. Σήμερα ύστερα από 60 χρόνια ζωής και δράσης είναι η πρώτη ευρωπαϊκή επιχείρηση στον τομέα των πλοίων - κοντέινερς και η τρίτη παγκοσμίως, ύστερα από την American President Domestic (θυγατρική της President Lines) και τη Sea Land. Διαθέτει στόλο 130 πλοίων συνολικού τονάζ άνω των 6 εκατομ. τον. d.w. και απασχολεί μόνο στον ναυτικό τομέα περί τά 4.000 άτομα.

Οι 12 μεγάλες γραμμές

Από χρόνο σε χρόνο η Maersk Line επεξεργάζεται τις δραστηριότητές της. Οι υπηρεσίες της με πλοία αποκλειστικώς κοντέινερς συνδέουν τις ακόλουθες δώδεκα μεγάλες γραμμές: ΗΠΑ - Άπω Ανατολή, ΗΠΑ - Μ. Ανατολή - Ινδία - Πακιστάν - Μεσόγειος, ΗΠΑ - Δ. Αφρική, ΗΠΑ - Άν. Αφρική, Εύρωπη - Άπω Ανατολή, Εύρωπη - Μέση Ανατολή - Ινδία - Πακιστάν, Εύρωπη - Δ. Αφρική, Εύρωπη - Άν. Αφρική, Άπω Ανατολή - Μέση Ανατολή, Άπω Ανατολή - Δ. Αφρική, Άπω Ανατολή - Άν. Αφρική, Ινδονησία - Ιαπωνία.

Οι γραμμές αυτές εξασφαλίζονται με 36 πλοία - κοντέινερς, ναυπηγημένα ως επί το πλείστον στα ναυπηγεία Λίντο της Σουηδίας που δημιούργησε τό 1918 ο ιδρυτής της Μαέρσκ. Τά παλιότερα από τά πλοία αυτά είναι του 1968 αλλά η μέση ηλικία του στόλου δέν ξεπερνά τά 10 έτη. Ίκανά νά μεταφέρουν μέχρι 3.300 EVP, τά πλοία κοντέινερς της κατηγορίας «Bleu Maersk» διατρέχουν κάθε χρόνο πλέον των 4 εκατομ. ναυτικών μιλίων, εξοπλισμένα με μηχανές ντζελ. Ένα τεράστιο δίκτυο πρακτορείων που συγκροτούν τά 90 γραφεία της εταιρίας είναι συνδεδεμένα με σύστημα πληροφοριών (Data Maersk) διά δορυφόρου που επιτρέπει τον πλήρη έλεγχο και την

κανονική εκτέλεση των εντολών. Η θέση κάθε πλοίου, κάθε έμπορεύματος και κάθε έμποροκιβωτίου είναι γνωστή και παρακολουθείται συνεχώς. Πρόσφατα ή υπηρεσία των 12 αυτών οαμμών πλουτίσθηκε, όπως θά δούμε πιό κάτω, με τή διείσδυση σε δευτερεύοντες λιμένες που εξυπηρετούνται με πλοία - έφοδιασμού (feeder) που τροφοδοτούν τά μεγάλα πλοία - κοντέινερς σε όρισμένα λιμάνια - κλειδιά, όπως είναι τό Χόγκ Κόγκ, ή Σιγκαπούρη, τό Ντουμπάι και τελευταία ή Άλγκεσίρας. Η εταιρία άλλου χρησιμοποιεί τις ιδιότητές της εγκαταστάσεις, όπως στη Ν. Υόρκη που κατέχει χώρο 235.000 τ.μ., άλλου δέ κοινές εγκαταστάσεις με δικαίωμα προτεραιότητας που της επιτρέπουν την αποφυγή καθυστερήσεων.

Σε 50 χώρες

Εκτός από τις τακτικές γραμμές και τό παγκόσμιο δίκτυο των κοντέινερς ο στόλος της Maersk περιλαμβάνει και άλλα 40 πετρελαιοφόρα, μπάγκ κάρριερς και πλοία ειδικά για τή μεταφορά όχημάτων. Τό μέγεθος του συγκροτήματος AP Moller και ή ισοκλία των δραστηριοτήτων του αποτελούν φυσικά ένα άνυπολόγιστο άξια έρευνα για την εταιρία Maersk. Τά ναυπηγεία του Λίντο, τά όποια έχουν ναυπηγήσει μέχρι τώρα άνω των 300 σκαφών από τό 1918, είναι σε θέση νά κατασκευάσουν πλοία όλων των κατηγοριών και πρόσφατα αναπτύχθηκαν για νά καλύψουν τις δραστηριότητες του τομέα των υποθαλασσιών γεωτρήσεων της Β. Θαλάσσης.

Η δράση της εταιρίας στην εξερεύνηση και εξόρυξη πετρελαίου άρχισε με την παραχώρηση της έκμεταλλεύσεως πετρελαίου και αερίου του υπεδάφους και της ναυτικής ζώνης της Δανίας, ή όποια δόθηκε τό 1962 από τή Δανική Κυβέρνηση προς τον Μόλλερ. Η άλλη υπόθεση διευθύνεται από τή μικτή ε-

πιχείρηση DUC που συνδέεται με την Σέλλ και την Τεξάκο. Η πηγή αυτή εξασφαλίζει στη Δανία τό 70% της καταναλώσεως προϊόντων πετρελαίου και αερίου. Τό 1972 τό συγκρότημα δημιούργησε την εταιρία Maersk Drilling για την έκμετάλλευση του θαλασσιού βυθού με μία τριακοντάδα πλωτών γεωτρυπάνων και ήμιβυθιζομένων εξεδρών. Σε συνεργασία μ' αυτήν μία άλλη εταιρία, ή Maersk Supply άνεφοδιάζει και εξυπηρετεί γενικώτερα τις γεωτρυτικές εργασίες με ένα στολίσκο 40 σκαφών άνεφοδιασμού.

Τό συγκρότημα κατέχει επίσης και μία αεροπορική εταιρία, την Maersk Air που δημιουργήθηκε τό 1970 και έκμεταλλεύεται τακτικές αεροπορικές γραμμές στο έσωτερικό της Δανίας και την έξωτερική γραμμή Δανίας - Μεγ. Βρετανίας. Παράλληλα χρησιμοποιεί αεροπλάνα τσάρτερς σε διεθνές επίπεδο για επιβατικές και έμπορευματικές μεταφορές.

Στόν τομέα των οδικών μεταφορών τό συγκρότημα AP Moller μετέχει από πέρσι κατά 20% στο κεφάλαιο της Δανικής εταιρίας Mahe Transport ή όποία προηγουμένως είχε αγοράσει τή γαλλική επιχείρηση οδικών μεταφορών Mahe. Ο Μόλλερ χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες της εταιρίας αυτής για τις οδικές μεταφορές του μεταξύ Δανίας και Γαλλίας.

Τέλος τό συγκρότημα κατέχει πολλές βιομηχανικές εταιρίες, όπως επιχειρήσεις κατασκευής διαφόρων αγαθών, από σκεύη κουζίνας και είδη της βιομηχανίας αυτοκινήτων μέχρι μοτέρ ντζελ για σταθμούς ξηράς ή μικρά πλοία. Στο σύνολό του τό συγκρότημα άσκει τις δραστηριότητές του σε 50 διαφορετικές χώρες, χρησιμοποιώντας προσωπικό άνω των 25.000 έμμισθων υπαλλήλων.

Περιστρεφόμενοι δίσκοι

Για την ανάπτυξη των κεντρικών ύπη-

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.J. 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

ρεσιών της στην Εύρωπη, η Maersk-έχει ιδρύσει θυγατρικές εταιρίες στη Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία. Η Maersk Cie (France) ιδρύθηκε το 1978 για την εξυπηρέτηση της γαλλικής αγοράς με πλοία κοντέινερς που συνδέουν τους δυο κύριους λιμένες της Χάβρης και της Μασσαλίας με καθορισμένες άφιξη-αναχωρήσεις. Από το 1978 που ξεκίνησε η πρώτη γραμμή Γαλλίας — Απώ Ανατολής έχουν προστεθεί: το 1981 η γραμμή Γαλλίας — ΗΠΑ — Καναδά με άφετηρία τη Μασσαλί (Φός), το 1986 οι γραμμές Γαλλία — Δ. Αφρική και Γαλλία — Μ. Ανατολή και το 1987 η νέα γραμμή προς την Ανατολ. ακτή της Αφρικής. Από τη Χάβρη η Maersk εξυπηρετεί τις εισαγωγές και εξαγωγές με την Απώ Ανατολή συμπεριλαμβανομένης της Λαϊκής Κίνας, τη ΝΑ Ασία, Ινδονησία, Ινδία, Πακιστάν καθώς και την Αφρική. Από τη Μασσαλία συνδέει τις ΗΠΑ, Καναδά, Μ. Ανατολή, Ινδία και Πακιστάν, Δυτ. και Αν. Αφρική. Η ίδια εταιρία εξασφαλίζει στους πελάτες της πλήρη μεταφορά με καμiónια ή τρέινα από λιμάνι σε λιμάνι.

Στην Ιταλία ιδρύθηκε η Maersk Line Italia για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών ανταποκρίσεως μεταξύ κυρίου και δευτερεύοντος πλοίου με σημείο συνδέσεως τη Γένοβα. Αρχικά η έδρα της ήταν στο Μιλάνο με γραφείο στο Λιβόρ-

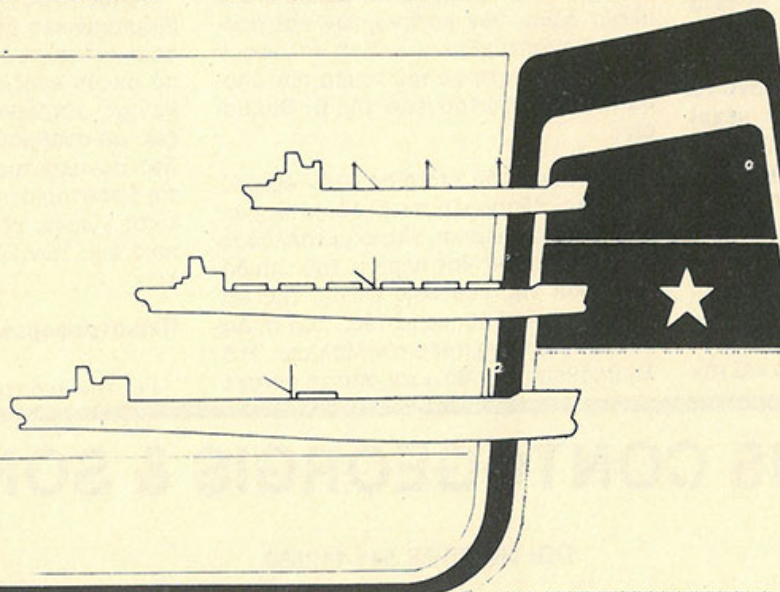
νο και Φλωρεντία και στη συνέχεια μεταφέρθηκε στη Γένοβα.

Πρόσφατα τέλος συστήθηκε στην Ισπανία η Maersk Line Espana, η οποία εγκαίνιασε τις υπηρεσίες της στο λιμάνι Αλγκεσiras. Το ισπανικό αυτό λιμάνι βρίσκεται σε ιδανική θέση στη σύνδεση των δυο ηπείρων και ελέγχει το πέρασμα από τη Μεσόγειο στον Ατλαντικό. Η Μαέρσκ διαθέτει ένα πλοίο - προμηθευτή (feeder) που με χωρητικότητα 550 EVP συγκεντρώνει τα φορτία των κοντέινερς από τους λιμένες της Βαρκελώνης, Φός και Γένοβας και επιστρέφει στην Αλγκεσiras. Εκεί τα κοντέινερς μεταφέρονται στο μεγάλο πλοίο-κοντέινερ που εξυπηρετεί τις γραμμές Εύρωπης - Απώ Ανατολής. Μ' αυτό τον τρόπο η Μαέρσκ πέτυχε να συνδέσει το Τόκιο με τρεις μεσογειακούς λιμένες, Βαρκελώνης, Μασσαλίας και Γένοβας σε 25,26 και 27 ημέρες αντίστοιχα. Πρόκειται για την ταχύτερη γραμμή που υπάρχει σήμερα, ενώ παράλληλα η πυκνότης των αναχωρήσεων, που ήταν ανά δεκαήμερο έγινε τώρα εβδομαδιαία με σταθερή ημέρα. Η αύξηση αυτή ήταν αποτέλεσμα πρόσφατης συμφωνίας της Μαέρσκ με τη γαλλική και τη βελγική εταιρία της Far Eastern - Freight Conference από τις οποίες ανέλαβε τα δικαιώματά τους στην Κόνφερανς.

Τό σύστημα αυτό κατά το οποίο οι λι-

μένες — κέντρα μεταφορτώσεων χαρακτηρίζονται σαν «περιστροφόμενοι δίσκοι», όπως οι χρησιμοποιούμενοι στους σιδηροδρομικούς σταθμούς για την αλλαγή κατευθύνσεων στα τρέινα, δοκιμάστηκε με πλήρη επιτυχία στην Αλγκεσiras. Αρχικά τα πλοία της Μαέρσκ έφευγαν για τη Δ. Αφρική δύο φορές το μήνα. Απεδείχθη όμως ότι η Αλγκεσiras μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν σημείο συνδέσεως με τα πλοία feeder και μεταφορτώσεως των κοντέινερς για τις γραμμές Εύρωπης — Ανατολής και Αφρικής. Φυσικά γι' αυτό χρειάστηκε η εγκατάσταση ενός μεγάλου τέρμιναλ, που στην αρχή εξασφαλίστηκε με μίσθωση του αναγκαίου χώρου. Αργότερα όμως η Μαέρσκ πέτυχε την παραχώρηση εκτάσεως 45.000 τ.μ. στην οποία μπορούν να αποτεθούν 3.600 κοντέινερς των 20 παιδιών, από τα οποία 120 κοντέινερς - ψυγεία. Για την κατασκευή των αναγκαίων εγκαταστάσεων διέθεσε 12 εκατομ. δολάρια. Ήδη το τέρμιναλ αυτό αποτελεί τό σημείο συνδέσεως των έξι μεγάλων γραμμών που εξυπηρετεί η Μαέρσκ στον τομέα αυτόν, δηλαδή των γραμμών ΗΠΑ - Περσικού, Περσικού — ΗΠΑ, Αλγκεσiras - Δ. Αφρικής, Δ. Αφρικής - Αλγκεσiras, Εύρωπης - Απώ Ανατολής και Απώ Ανατολής - Εύρωπης.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ

ΑΘΗΝΩΝ

ΑΡΙΘ. 3077/1987

Πρόεδρος: Άβροκόμη Θούα

Δικηγόροι: Γεώργιος Σοϊλές, Παν. Πα-
ναγιωτόπουλος, Στ. Παπανδρεόπουλος

**Πλειστηριασμός — Άπαιτήσεις NAT
βεβαιωθείσες στο Ταμείο Γενικών Έσο-
δων — Πρόγραμμα Πλειστηριασμού.**

Δέν είναι απαραίτητη η επίδοση προ-
γράμματος κατά τόν ΚΕΔΕ σέ άλλα
πρόσωπα πλύν τών Ταμείων επαγγελ-
ματικής καί αστικής κατοικίας του όφει-
λέτη.

Η απόφαση αυτή για πρώτη φορά
λύνει τό θέμα άν απαιτείται επίδοση ά-
πό τόν επισπεύδοντα πλειστηριασμόν
του προγράμματος καί στά Δημόσια Τα-
μεία πού βεβαιώνονται για είσπραξη ά-
παιτήσεων διαφόρων Όργανισμών, ό-
πως π.χ. Δήμων καί Κοινοτήτων, Τα-
μείων Κυρίας καί Έπικουρικής ασφαλί-
σεως κ.ά

Σύμφωνα μέ τή διάταξη του άρθρου
54 παρ. 1 του Ν. Διατάγματος 356/1974
περί ΚΕΔΕ, κάθε τρίτος πού επισπεύδει
πλειστηριασμό είναι υποχρεωμένος, μέ
ποινή άκυρότητας του πλειστηριασμού,
νά κοινοποιήσει μέ δικαστικό έπιμελη-
τή, αντίγραφο του προγράμματος πλει-
στηριασμού, είκοσι μέρες πριν από τήν
ένέργεια του πλειστηριασμού, προκει-
μένου περί άκινήτου, στους Διευθυντές

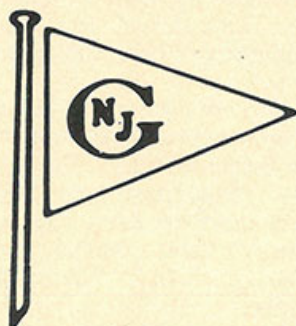
τών Δημοσίων Ταμείων τής περιφέ-
ρειας τής κατοικίας καί άσκήσεως του
επαγγέλματος του όφειλέτη.

Έξάλλου κατά τό άρθρο 933 παρ. 1
Κ.Πολ.Δ., αντιρρήσεις του καθ' ου ή έ-
κτέλεση καί κάθε δανειστή του, πού έ-
χει έννομο συμφέρον, οι όποίες (αντιρ-
ρήσεις) άφορούν τό έγκυρο του έκτελε-
στού τίτλου, τή διαδικασία τής αναγκα-
στικής έκτελέσεως ή τήν άπαίτηση, ά-
σκοούνται μόνο μέ άνακοπή. Κατά τή συ-
ζήτηση από τήν Άναθ. Έπιτροπή του
άρθρου 1059 του Σχεδίου τής Συντ. Έ-
πιτροπής, μέ τό όποιο καθιερώνονταν ή
δυνατότητα άσκήσεως αντιρρήσεων ά-
πό κάθε δανειστή πού έχει έννομο συμ-
φέρον, είχε παρατηρηθεί ότι ή μέ τή
διάταξη αυτή επέκταση τών όρίων τής
δυνατότητας προσβολής τής έκτελέσε-
ως από τούς δανειστές, έφόσον έχουν
έννομο συμφέρον, είναι άναμφίβολης
σκοπιμότητας, διότι θά προσθέσει στις
τόσες δυσχερείς περιπτώσεις τής έκτε-
λέσεως καί άλλες από τήν πλευρά τών
δανειστών. Καί ναί μέν δέν έγινε άποδε-
κτή ή γνώμη αυτή, ή άποδοχή όμως καί
άπό τήν Άναθ. Έπιτροπή τής ρυθμίσε-
ως του Σχεδίου, όφείλονταν κυρίως στο
λόγο ότι οι μέ ποινή άκυρότητας δικο-
νομικές παραβάσεις θά ήσαν έντονα πε-
ριορισμένες καί στη διαδικασία τής ά-
ναγκαστικής έκτελέσεως, ώστε νά μπο-
ρεί καί κάθε δανειστής νά τις επικαλε-
σθεί μέ αντιρρήσεις κατά τής αναγκα-
στικής έκτελέσεως. Σχετικά μέ τό ειδι-
κότερο ζήτημα τών μέ ποινή άκυρότη-
τος τηρητέων διατυπώσεων άπό τήν ά-
ποψη τής δημοσιεύσεως καί επιδόσεως

του προγράμματος πλειστηριασμού,
πρέπει νά λεχθεί ότι μέ τό άρθρο 999
παρ. 3 Κ.Πολ.Δ. όρίσθηκε ρητά ποιές
παραλήψεις από τις διαλαμβανόμενες
στις παραγράφους 1 καί 2 του ίδιου άρ-
θρου διατυπώσεις, επάγονται τήν άκυ-
ρότητα του πλειστηριασμού καί καθιε-
ρώθηκε ή μέ ποινή άκυρότητας τήρηση
έκείνων τών διατάξεων μέ τις όποιες έ-
πιδιώκεται ή πλήρης διασφάλιση τών
συμφερόντων τόσο του καθ' ου ή έκτέ-
λεση, όσο καί τών λοιπών δανειστών,
για επίτευξη του μεγαλύτερου πλειστη-
ριασματος.

Η άκυρότητα πού καθιερώνει τό άρθρο
999 παρ. 3 Κ.Πολ.Δ. είναι δικονομική καί
έντάσσεται στο όλο περί δικονομικών ά-
κυροτήτων σύστημα του Κ.Πολ.Δ.
(πρβλ. Γιδοπούλος: Σχ. Πολ. Δ. τομ Β',
σ. 249-250, Σχέδιο Συντ. Έπιτρ. Τ 8ος
σελ. 211-212). Αυτό σημαίνει ότι μόνο ή
άκυρότητα πού επέρχεται από τήν μή
τήρηση τών μνημονευμένων στο άρ-
θρο αυτό διατάξεων, μπορεί νά προτα-
θεί τόσο άπό τόν όφειλέτη (καθ' ου ή έ-
κτέλεση) όσο καί άπό κάθε έχοντα έννο-
μο συμφέρον δανειστή του. Διότι μόνο
αυτές οι παραβάσεις είναι ένταγμένες
στο σύστημα τών δικονομικών άκυροτή-
των του Κ.Πολ.Δ. Συνεπώς κάθε άλλη
διάταξη πού καθιερώνεται μέ νεώτερο
νόμο, μέ τήν όποία όρίζεται ή μέ ποινή
άκυρότητας του πλειστηριασμού κοινο-
ποίηση του προγράμματος καί σέ άλλα
πρόσωπα, έκτός άπ' αυτά που μνημο-
νεύονται μέ τό άρθρο 999 παρ. 2, δια-
σπα τό σύστημα αυτό του νόμου καί για
τό λόγο αυτό, πρέπει νά θεωρηθεί ότι
δημιουργεί σχετική άκυρότητα, ή όποία
μπορεί νά προσβληθεί μόνο άπό εκεί-
νον υπέρ του όποίου τάχθηκε ή τήρηση
τής διατυπώσεως. Σέ αντίθετη περίπτω-
ση δέν θά ανατρέπονταν μόνο τό περί
δικονομικών άκυροτήτων σύστημα του
Κ.Πολ.Δ., αλλά καί θά επεκτείνονταν
καί τά όρια δυνατότητας προσβολής
του πλειστηριασμού κατά τρόπο έρμη-
νευτικά άνεπίτρεπτο. Σύμφωνα μέ τις
σκέψεις αυτές ή άκυρότητα άπό τήν πα-
ράβαση του προαναφερθέντος άρθρου
54 του ν.δ. 356/1974 περί ΚΕΔΕ, πού έ-

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

χει ως σκοπό την εξασφάλιση της εισπράξεως τυχόν όφειλών του καθ' ου ή εκτέλεση προς τό Δημόσιο, είναι σχετική υπέρ του Δημοσίου μόνο και ως τέτοια μόνο από αυτό και όχι από τον όφειλέτη ή άλλον δανειστή, μπορεί να προταθεί (βλ. 'Ιωάν. Μπρίνια: 'Αναγκ. 'Εκτέλ. έκδ. 1982 τόμος τέταρτος, άρθρο 999, παρ. 552 σελ. 1723, Γ. Σταθός: 'Εκτέλεσις έκδ. 1980 Τόμος Γ', παρ. 607 σελ. 970-973, γνωμοδότηση Γ. Μητσόπουλου και Κ.Μπέη σέ Δ9, 831, Εφ. Αθ. 2020/84 ΝοΒ 33, 1164).

'Εξάλλου από τό γεγονός ότι σύμφωνα με προηγούμενα, η ακυρότητα αυτή έχει ταχθεί προς διασφάλιση της εισπράξεως των «δημοσίων εσόδων», καθίσταται σαφές ότι δεν έχει ταχθεί και υπέρ των προσώπων (φυσικών ή νομικών) τά όποια έχουν αναθέσει την εισπραξη των εσόδων τους στά Δημόσια Ταμεία (άρθρ. 91 παρ. 1 του ΚΕΔΕ) μεταξύ των όποιων και τό ανακόπτον NAT (άρθρ. 87 παρ. 6 Π. Δ/τος 913/78). Καί τοιούτο συνά-

γεται εύθως διότι:

1) Τά έσοδα των προσώπων αυτών και συγκεκριμένα του NAT, δέν καθίστανται δημόσια από τό γεγονός ότι, λόγω έλλείψεως αυτότελου ταμειακής ύπηρεσίας, έχει ανατεθεί ή φροντίδα της εισπράξεώς τους από τόν ΚΕΔΕ στά Δημόσια Ταμεία (βλ. Βασ. Παπαχρήστου: Διοικητική 'Εκτέλεση, άρθρο 91.. του ΚΕΔΕ σελ. 592 επ., Πολ. Πρωτ. Πειρ. 101/1979 Δ. 14, 102, 'Εφ. 'ΑΘ. 1523/80 ΝοΒ 28, 1540) και

2) γίνεται δεκτό ότι τό άρθρο 54 του ΚΕΔΕ δέν εφαρμόζεται και υπέρ των προσώπων, γιά την εισπραξη των απαιτησών των όποιων τηρείται ό ΚΕΔΕ, μέ την έννοια ότι δέν απαιτείται κοινοποίηση του προγράμματος πλειστηριασμού και στά πρόσωπα αυτά (βλ. άρθρα του 'Ιωάν. 'Ανδρεοπούλη σέ ΝοΒ 26 σελ. 122 επ. και Βασ. Παπαχρήστου σέ Δ 13, 37 επ.). Μέ βάση τίς σκέψεις αυτές οι υπό κρίση ανακοπές του NAT, τό όποιο ως

μοναδικό λόγω ακυρώσεως της επεισπευδομένης από την έκ των καθ' ών Τράπεζας εκτελέσεως προβάλλει κατ' εκτίμηση των δικογράφων του την μη κοινοποίηση από την τελευταία του προγράμματος του πλειστηριασμού στον Διευθυντή του Δημοσίου Ταμείου, στην περιφέρεια του όποιου άσκει τό επάγγελμά του ό όφειλέτης του, πρέπει νά άπορριφθούν ως μη νόμιμες και ειδικότερα ως ένεργητικά άνομιμοποιητες γενομένης δεκτής της αυτότελου πρόσθετης υπέρ της έκ των καθ' ών εταιρίας ΤΜΕ παρεμβάσεως. 'Εξάλλου και άν ύποτεθεί ότι (κατ' εκτίμηση των δικογράφων) τό ανακόπτον προτείνει ως λόγο ακυρότητας την μη επίδοση του αυτού προγράμματος στό Δημόσιο Ταμείο που έχει αναθέσει την εισπραξη των εσόδων του και πάλι οι κρινόμενες ανακοπές πρέπει νά άπορριφθούν ως μη νόμιμες, άφού τέτοια ύποχρέωση, σύμφωνα μέ όσα προαναφέρθηκαν δέν ύφίσταται.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ DECCA & OMEGA NAVIGATOR

Του Πλοιάρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Ο ναυτιλιακός δέκτης DECCA NAVIGATOR είναι ένα μεγάλης σημασίας και σοβαρότητας βοήθημα και εκείνος που τόν χρησιμοποιεί, ή προτίθεται νά τόν χρησιμοποιήσει γιά πρώτη φορά, πρέπει νά γνωρίζει όρισμένες λεπτές φάσεις και ιδιομορφίες στη λειτουργία του όργάνου, ώστε νά πετύχει τά καλύτερα δυνατά άποτελέσματα στην άκριβή εξέυρεση του στίγματος του πλοίου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΔΕΚΤΗΣ ΤΥΠΟΣ DECCA MARK 21

— Επιλογή της αλύσου σταθμών DECCA, δηλαδή γράμμα και αριθμό, από τόν χάρτη της περιοχής και τοποθέτηση των στοιχείων στους ανάλογους διακόπτες λειτουργίας του δέκτη.

— Τοποθέτηση του διακόπτη λειτουργίας από τη θέση Off στη θέση Lock I. Τώρα οι δείκτες δεκάτων των τριών Deccometers, αρχικά θά τρεμοπαίζουν και κατόπιν θά περιστραφούν και άργά - άργά, θά γίνουν σταθεροί και τό λαμπάκι Lock θά ανάβει σταθερά, εκτός από τη περίοδο έκπομπής των σταθμών DECCA.

Η παραπάνω διαδικασία πρέπει νά γίνει μέσα σέ 2,5 λεπτά της ώρας γιά την όμαλή λειτουργία του όργάνου, εάν όχι,

τότε χρειάζεται ή παραπομπή στο βιβλίο DECCA γιά περισσότερες πληροφορίες ή γιά πιθανές ανώμαλες καταστάσεις των σταθμών έκπομπής DECCA της γεωγραφικής περιοχής όπου βρίσκεται τό πλοίο.

— Τοποθέτηση του διακόπτη λειτουργίας στη θέση Ref και μηδενισμός των τριών δεικτών δεκάτων των τριών Deccometers μέ τη βοήθεια των κουμπιών zero.

— Τοποθέτηση του διακόπτη λειτουργίας στη θέση Lock 2. Αναμονή μέχρι ότου οι δείκτες δεκάτων των τριών Deccometers σταθεροποιούν και τό λαμπάκι Lock νά ανάβει σταθερά, εκτός από την περίοδο έκπομπής των σταθμών ξηράς DECCA.

— Τοποθέτηση του διακόπτη λειτουργίας στη θέση OP. (operation).

Αυτό νά γίνει κατά τη στιγμή που τό λαμπάκι Lock ανάβει σταθερά και όχι όταν αναβοσβύνει.

— Τοποθέτηση μέσα στά τρία Deccometers τη Ζώνη (γράμμα), και τό δίαυλο - Lane - αριθμό, που άντιστοιχούν στο στίγμα άνεμετρήσεως του πλοίου.

Προσοχή: Έδώ τά γράμματα αύξά-

νουν **άλφαβητικώς**, και οι αριθμοί αύξάνουν **αριθμητικώς**, ποτέ άνάποδα.

— Πίεση και άπελευθέρωση του κομβίου L.I. ZERO και έν συνέχεια παρακολούθηση κατά πόσον οι αναλαμπές στο λαμπάκι zero είναι τέσσερις (4), μέ πρώτη τη MASTER, μετά ακολουθούν αναλαμπές KOKKINO — ΠΡΑΣΙΝΟ — ΠΟΡΦΥΡΟΥΝ, μέ 2,5 δευτερόλεπτα χρονική διάρκεια μεταξύ των, μετά ακολουθεί αύξηση 12,5 δευτερόλεπτα και μετά άμέσως πάλι επαναλαμβάνεται ό κύκλος λειτουργίας M-R-G-P.

Αυτό σημαίνει ότι ό δέκτης «κλειδωσε», στην συχνότητα DECCA που αρχικά τοποθετήσαμε.

Εάν χρειάζεται, μπορούν νά επαναρυθμισθούν οι τιμές των Lanes - Διαύλων - Αριθμών, στά τρία Deccometers ανάλογα.

— Η ένδειξη της λυχνίας του Master πρέπει άπαραιτήτως νά δείχνει ένα από τά έξης νούμερα, 23,8 - 23,9 - 00,0 - 00,1 - 00,2.

Αυτό σημαίνει ότι ό δέκτης κλειδωσε άσφαλώς στη συχνότητα που θέλουμε.

— Τή νύχτα, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του όργάνου, ύπάρχει πιθανό της παρεμβολής από ραδιοκύματα του

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



Call us

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

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

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

LONDON OFFICE

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

NEW YORK OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

HAMBURG OFFICE

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

VIGO OFFICE

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

διαστήματος (Sky - waves), που μπορούν να επηρεάσουν την ακρίβεια των Deccometers και της λυχνίας L.I. Στην περίπτωση αυτή ο ναυτίλος αξιωματικός πρέπει να ανατρέξει στο βιβλίο DECCA για περισσότερες πληροφορίες.

Τα παραπάνω αποτελούν πρακτικές οδηγίες και συμβουλές που πηγάζουν από τη πράξη και τη πείρα και σκοπό έχουν να βοηθήσουν τον ναυτίλο στον άμεσο χειρισμό του οργάνου DECCA, καθώς οι οδηγίες χρήσεως, όπως αναγράφονται στο operation manual του DECCA, είναι θεωρητικές και χρονοβόρες για εκείνους που έχει άμεση ανάγκη να θέσει το δέκτη γρήγορα σε λειτουργία.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΕΚΤΗ «OMEGA JLA - IOI»

Παράλληλα με τα αναγραφόμενα στο βιβλίο οδηγιών του οργάνου «OMEGA», για υποβοήθηση του ναυτίλου 'Αξιωματικού στην άμεση λειτουργία του οργάνου αναφέρουμε εν συνεχεία χρήσιμες πρακτικές οδηγίες που προέκυψαν από χρήση και την εμπειρία πολλών ετών.

Βέβαια η ύπαρξη στα σύγχρονα πλοία σήμερα των συστημάτων δορυφορικής ναυτιλίας, έχουν αχρηστεύσει τα κλασικά αυτά ηλεκτρονικά όργανα, αλλά στη περίπτωση που λόγω ζημίας δεν λειτουργεί ο δορυφορικός δέκτης TRANSIT ή G.P.S. τότε η σωστή λειτουργία του «OMEGA» και του «DECCA NAVIGATOR» θα βοηθήσει αποτελεσματικά τον ναυτίλο.

Για το LORAN C δεν γίνεται αναφορά καθώς η ύπαρξη υπολογιστή στο όργανο αυτό δίνει άμεσα στον ναυτίλο, γεωγρ. πλάτος και γεωγρ. μήκος, γεγονός που απλουστεύει πολύ τον χειρισμό του ενώ αντίθετα το κλασικό OMEGA και το κλασικό DECCA θεωρούνται περισσότερο πολύπλοκα.

Προκαταρκτικές εργασίες χρήσεως του Δέκτη OMEGA:

Έλεγχος ώστε η συσκευή να έχει κανονική τροφοδότηση ρεύματος AC ή DC. Κάθε ήχος σκόνης θα πρέπει να αφαιρεθεί από το περίβλημα της συσκευής γιατί σε ενάντια περίπτωση μπορεί να προκαλέσει την υπερθέρμανσή της.

Λειτουργία:

Θέτουμε, τη συσκευή σε ενέργεια τουλάχιστον 30 λεπτά της ώρα (προθέρμανση) προ του απόπλου του πλοίου ή προ οποιασδήποτε χρήσεως.

Παράλληλα ο ναυτίλος αξιωματικός πρέπει να κάνει εισαγωγή όρισμένων παρατήτων στοιχείων (π.χ. αριθμοί LANES) στη συσκευή.

Αφού θέσουμε τη συσκευή σε λειτουργία παρατηρούμε εάν: ανάβουν οι ψηφιακοί ένδεικτες των POSITION 1 και POSITION 2, και εάν ανάβει το λαμπάκι του σήματος στους ένδεικτες A, B, C, D,

E, F, G, και στους ένδεικτες H, Λ, κυκλικά πάντοτε, με ακρίβεια 10" ανά περίοδο κύκλου.

Έκλογή Συχνότητας:

Για την έκλογή της συχνότητας, τοποθετούμε τα κουμπιά των FREQUENCY στη θέση 10,2 KHZ αντίστοιχα.

Οι θέσεις 13,6 και 11,33 KHZ χρησιμοποιούνται **MONON** όταν η ένδειξη στο χάρτη OMEGA υπαγορεύει αυτό. Δηλαδή μερικά LANES OMEGA χαραγμένα επάνω στο χάρτη (υπερβολικές καμπύλες OMEGA) να λειτουργούν στις συχνότητες που αναφέραμε.

Έκλογή Σταθμών Έκπομης OMEGA:

Από τον χάρτη στο κάτω κεντρικό περιθώριο και με τίτλο «Preferred Order of LOP selection in this area», βρίσκουμε 3 ή 4 συνδυασμούς σταθμών έκπομης OMEGA. Μεταξύ αυτών το combination 1, είναι το πιο κατάλληλο για τη περιχή που βρίσκεται το πλοίο. Έτσι, τοποθετούμε τα κουμπιά έκλογής των Station 1 και 2 και Station 3 και 4 στα γράμματα των combinations που έχουμε διαλέξει. Παραδείγματος χάριν, εάν έχουμε διαλέξει να χρησιμοποιήσουμε τα Lanes CB και DG τότε ισχύει:

STATION 1 C - STATION 2 B και STATION 3 D - STATION 4 G

Έτσι η μέν Line Position 1 μας δίνει ένδειξεις του Lane CB και η Line Position 2 του ΔΓ.

Συγχρονισμός σήματος:

Για την άριστη λήψη της συσκευής το σήμα που δημιουργείται λαμβάνεται και καλλιεργείται στη συσκευή και πρέπει να συγχρονισθεί και να διορθωθεί από αυτή. Για να επιτευχθεί ο συγχρονισμός με τη βοήθεια του ακουστικού και αφού ρυθμίσουμε το κουμπί Gain ώστε να ακούγεται εύκρινα ο ήχος, πρέπει να συγχρονίσουμε τον ήχο με τις φωτεινές ένδειξεις A, B, C, D, E, F, G, H. Για να έ-

πιτευχθεί αυτό βάζουμε το κουμπί του MONITOR στη θέση 10,2 KHZ και το κουμπί ATC στη θέση Off.

Ο συγχρονισμός δεν πρέπει να καθυστερήσει περισσότερο από 10 λεπτά από την αρχική τοποθέτηση της συσκευής σε λειτουργία μετά τη προθέρμανση.

Κατόπιν με τη βοήθεια του κουμπιού Sync - stop που έχουμε στη θέση stop προσπαθούμε ώστε το σήμα του OMEGA στο ακουστικό να συμπέσει με τη φωτεινή ένδειξη της λυχνίας ενός ένδεικτου από τους σταθμούς που έχουμε επιλέξει.

Έτσι η λυχνία παγιδεύεται σε αυτόν το σταθμό και παραμένει εκεί αναμμένη. Τότε παρακολουθούμε το χρόνο του σήματος, (ήχο) με το χρόνο της λυχνίας και εάν διαφέρουν (μικρότερος, ή μεγαλύτερος) ρυθμίζουμε με τα κουμπιά Slow ή Fast.

Για απόλυτη και ολοκληρωμένη λήψη πρέπει ο ήχος και η λυχνία να ταιριάζουν απόλυτα.

A.T.C.

Αφού ολοκληρωθούν τα παραπάνω τοποθετούμε το κουμπί ATC σε μία από τις θέσεις 1, 2, 3, 4, όπου έχουμε την καλύτερη λήψη σήματος στους σταθμούς που επιλέξαμε. Την ενέργεια αυτή για τον συγχρονισμό του σήματος καλό είναι να την επαναλαμβάνουμε κάθε 10 ή-μέρες.

INITIAL LANE:

Τοποθετούμε τα αρχικά ψηφία, αυτά που παίρνουμε από τον χάρτη OMEGA της πρώτης LANE, και πατάμε το κουμπί LOP - 1. Έτσι ενεργοποιείται η ψηφιακή ένδειξη του Position - 1 και μετά επαναλαμβάνουμε το ίδιο για την άλλη, χωρισμοποιώντας το κουμπί LOP-2.

Η συσκευή είναι τότε έτοιμη να χρησιμοποιηθεί από τον ναυτίλο αξιωματικό, ο οποίος για κάθε επιπλέον πληροφορίες πρέπει να ανατρέξει στο βιβλίο οδηγιών της συσκευής.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΛΓΕΡΙΑ

Η εθνική ναυτιλιακή εταιρία

Η Έθνική Άλγερινή Έταιρία Ναυσιπλοίας αποτελεί τη δεύτερη κατά σειρά μεγάλη ναυτική επιχείρηση της χώρας. Ο στόλος της στις αρχές του τρέχοντος έτους περιελάμβανε 49 πλοία συνολικής χωρητικότητας 303.279 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 398.324 τόν. d.w. Είναι κρατική εταιρία που απασχολείται στους τομείς γενικών και χύδην φορτίων και με την εξαίρεση των πετρελαιοειδών και των χημικών προϊόντων, τη μεταφορά των οποίων διενεργεί άλλη εθνική εταιρία.

Η Έθνική Έταιρία Ναυσιπλοίας ενεργεί μονοπωλιακά την εθνική άκτοπλοία, τη ρυμόλκηση καθώς και τη ναύλωση και πρακτόρευση των πλοίων. Από τον περασμένο Ιούλιο όμως διατήρησε μόνο τη ναύλωση και τη μεταφορά φορτίων, και για τις λοιπές αρμοδιότητες ιδρύθηκαν χωριστές επιχειρήσεις, δηλαδή μία επιβατική ή οποία με πέντε πλοία εξυπηρετεί τις μεταφορές επιβατών στη Μεσόγειο, μία ναυτικών επισκευών και μία πρακτορειακή που θα διευθύνει τα 12 πρακτορεία που λειτουργούν στους λιμένες της Άλγερίας.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Σημαντικές ναυπηγήσεις

Μία τεράστια σοβιετική παραγγελία για την ναυπήγηση 45 δεξαμενοπλοίων ανέλαβαν τα βουλγαρικά ναυπηγεία, υπολογίζεται δε ότι το κόστος της ναυπηγείας τούτων πλοίων σε δυτικά ναυπηγεία θα έφτανε τα 100 εκατ. δολάρια. Τα ναυπηγεία Ίβαν Ντιμιτρόφ θα ναυπηγήσουν 17 δεξαμενόπλοια μεταφοράς καυσίμων των 3.000 τόν. d.w., τρία των 1.500 τόν. d.w. και έξι σκάφη μεταφοράς προϊόντων με δυνατότητα πλεύσεως σε περιορισμένου βυθίσματος θαλάσσιες περιοχές.

Τα ναυπηγεία Γκεόργκι Ντιμιτρόφ της Βάρνας ανέλαβαν τη ναυπήγηση ενός τάνκερ μεταφοράς προϊόντων των 29.000 τόν. d.w. και ενός των 7.500 τόν. d.w. και τα ναυπηγεία «Ίλια Μπογιάντικεβ» τη ναυπήγηση 17 δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων των 5.000 τόν. d.w., σχεδιασμένα για την Κασιόπια Θάλασσα. Ο τύπος των υπό παραγγε-

λίας σκαφών δείχνει ότι η Σοβιετική Ένωση προτίθεται να ενισχύσει τα δίκτυα εσωτερικής και παράκτιας διανομής καυσίμων που παίζουν σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια της ΕΣΣΔ να τονώσει την βιομηχανία εξαγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ναυπήγηση υπερκρουαζιεροπλοίου

Τέσσερα βρετανικά ναυπηγεία ανταγωνίζονται για την ανάληψη της ναυπηγείας ενός υπερκρουαζιεροπλοίου, τό οποίο πρόκειται να κατασκευασθεί για λογαριασμό του Ίνστιτούτου Έλέγχου Παραγωγικότητας (IPC). Η ναυπήγηση του σκάφους, που θα έχει χωρητικότητα 75.000 τόν. γκρός, υπολογίζεται να καστίσει περίπου 480 εκατ. δολάρια και για την ανάληψη της παραγγελίας υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγείων «Χάρλαντ & Γούλφ» του Μπέλφαστ, των κατασκευαστικών μονάδων «Γκόβαν» και «Σκότ Λίθγκου» στο Κλάιντ και των ναυπηγείων «Σουάν Χάντερ» του Νιουκάστλ.

Μεταξύ των μέχρι σήμερα μη κατονομαζομένων επενδυτών πιστεύεται ότι περιλαμβάνεται μία μεγάλη έμπορική Τράπεζα και τό πλοίο σχεδιάζεται να απασχοληθεί κυρίως στη διοργάνωση πλωτών εκθέσεων και συνεδρίων.

ΓΑΛΛΙΑ

Νέα έκδοχή για τόν «Τιτανικό»

Ο «Τιτανικός» ενδέχεται να μην βυθίστηκε από τη σύγκρουση του με τό παγόβουνο όπως ήταν μέχρι σήμερα γνωστό. Εκπρόσωπος της γαλλικής αποστολής που έρευνησε το ναυάγιο και ανέλκυσε πολλά εύρηματα δήλωσε πως έχει αρχίσει να σχηματίζεται μία νέα θεωρία που υποστηρίζει ότι τό υπερωκεάνιο βυθίστηκε από πυρκαγιά και έκρηξη σε μία από τις καρβουναποθήκες του.

Όπως προκύπτει από την έρευνα του ναυαγίου με ειδικό βαθυσκάφος, τό ρήγμα που υπάρχει στο μπροστινό μέρος του πλοίου δεν πρέπει να προκλήθηκε από έξω αλλά από μέσα. Η ροή του μετάλλου δείχνει καθαρά ότι τό ρήγμα άνοιξε από κά-

ποια έκρηξη που έγινε μέσα στο πλοίο. Οι πιθανότητες είναι να εκδηλώθηκε μία πυρκαγιά σε μία από τις τεράστιες αποθήκες καρβουνού του πλοίου και στη συνέχεια να προκλήθηκε έκρηξη.

Τό γεγονός ότι καμιά από τις μαρτυρίες των επιζώντων δεν μιλά για πυρκαγιά σημαίνει ότι αν υπήρξε δεν ανακοινώθηκε στους επιβάτες.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ρεκόρ λιμενικής κινήσεως

Γιά τρίτο συνεχές έτος τα λιμάνια της Ν. Υόρκης και του Νιού Τζέρσεϊ πέτυχαν νέο ρεκόρ στον όγκο των διακινούμενων φορτίων με ώκεανοπόρα σκάφη.

Ο όγκος των φορτίων που διακινήθηκαν πέρσι αύξήθηκε κατά 1% σε σύγκριση με τό 1985, και έφθασε τούς 13.888.608 τόννους, συνολικής αξίας 44,6 δισεκατ. δολларίων. Ο συνολικός όγκος των έμπορευμάτων που διακινήθηκαν από τα δύο λιμάνια έφθασε τούς 57,2 εκατ. τόννους, αντιπροσωπεύοντας αύξηση κατά 11,2% έναντι των 51,2 εκατ. τόννων του 1985. Οι εισαγωγές κάλυψαν τό 79,3% του συνόλου των γενικών φορτίων, ενώ οι εξαγωγές τό 20,6%.

Ο κύριος ανταποκριτής των λιμένων της Ν. Υόρκης και του Ν. Τζέρσεϊ παρέμεινε ή Εύρώπη, με ποσοστό 42,1% των φορτίων, ακολουθούμενη από την Άπω Ανατολή με ποσοστό 31,5%. Η διακίνηση φορτίων προς και από την Άπω Ανατολή αύξήθηκε κατά 12,4% στους 4,4 εκατ. τόννους, ενώ με την Εύρώπη υπήρξε μείωση κατά 0,3% στους 5,8 εκατ. τόννους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Διοικητικές αλλαγές

Νέος γενικός διευθυντής του Ίαπωνικού Ναυτιλιακού Κέντρου στο Λονδίνο, διορίστηκε ο κ. Σινίτσι Ικέντα, ο οποίος θα αντικαταστήσει από σήμερα τόν κ. Χιρόσι Ιμαμούρα. Ο κ. Ικέντα ήταν τα τελευταία τρία χρόνια διευθυντής Κανόνων Ασφαλείας της υπηρεσίας Ναυτιλιακής Ασφαλείας και Τεχνολογίας του Ίαπωνικού υπουργείου Μεταφορών. Ο κ. Ιμαμούρα επιστρέφει στο υπουργείο Μεταφορών, ενώ στο Λονδίνο παραμένουν σάν διευθυντές του Ίαπωνικού Ναυτιλιακού Κέντρου οι κ.κ. Ματσουμότο και Χάρα. Τη θέση του υπευθύνου επί των δημοσίων σχέσεων διατηρεί ο κ. Πώλ Κέρρ.

ΚΙΝΑ

Η παραγωγή πετρελαίου

Η Έθνική Ένωση Πετρελαίου (Τεχνολογίας και Άναπτύξεως) υπέγραψε συμφωνία με τόν Ίαπωνικό έμπορικό οίκο C. Itoh για την ανάπτυξη της πετρελαιοφόρου περιοχής του Shengli. Τό σχέδιο προβλέπει την αύξηση της παραγωγής από τα 28 εκατομ.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

στά 50 εκατομ. τόννους. Τό Shengli πού κεί-
ται στά ανατολικά τής χώρας είναι ή δεύτε-
ρη σέ μέγεθος πηγή πετρελαίου πού καλύ-
πτει πλέον τού ενός πέμπτου τής συνολικής
έθνικής παραγωγής. Η έκμετάλλευσή της
άρχισε τό 1960 αλλά ή ανάπτυξη της καθυ-
στέρησε λόγω τών απηρχαιομένων μεθό-
δων έκμεταλλεύσεως. Η ύπογραφέα συμ-
φωνία προβλέπει ότι ό οίκος Itoh θά αγορά-
ζει έτησίως 1 εκατ. τον. άκαθάρτου και
προϊόντων πετρελαίου αξίας 1,4 εκατ. дол-
λαρίων επί δέκα έτη αρχόμενα από τό 1992.

Η Κινεζική Έθνική Ένωση Πετρελαίου
είναι κρατική επιχείρηση, και δημιουργήθη-
κε από τό ύπουργείο Πετρελαίου γιά τό σκο-
πό αυτό. Θά επιχορηγηθεί μέ ποσό ενός δι-
σεκ. δολλαρίων, από τά όποία τό 70% θά πα-
ράσχει ή Ίαπωνική Τράπεζα Έξαγωγών
Εισαγωγών και τά υπόλοιπα ή Nippon Life
Insurance και ή Τράπεζα τού Τόκιο. Τό δά-
ναιο θά έξοφληθεί σέ δόσεις σέ πέντε χρό-
νια.

ΜΠΑΧΡΕΪ'Ν

Συνεργασία μέ τήν Kvaerner

Επήλθε συμφωνία μεταξύ τής έπισκευα-
στικής βάσης ASRY τού Μπαχρέιν και τής
βρετανικής εταιρίας Kvaerner ώστε τό AS-
RY νά παρέχει στά πλοία πού έκτελούν με-
ταφορές στόν Άραβικό Κόλπο έξειδικευμέ-
νες υπηρεσίες έπισκευής και συντηρήσεως
καλυμμάτων κυτών φορτίου και έξοπλισμού
τών πλοίων ρό-ρό.

Η εταιρία Kvaerner Ships Equipment εί-
ναι από τίς κορυφαίες στόν τομέα τής σχε-
δίασης και κατασκευής ύλικού χειρισμού
φορτίων και καλυμμάτων κυτών, ενώ μέ τή
σειρά της ή ASRY μέ τή γεωγραφική της θέ-
ση έχει πολλές δυνατότητες νά έξυπηρετή-
σει τά πλοία πού έκτελούν μεταφορές στήν
περιοχή.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Αύξηση τού τοννάζ

Κατά τήν Έγρηρεσία Ναυτιλίας και Λιμέ-
νων τής χώρας, ό έμπορικός στόλος περιε-
λάμβανε στίς 31 Ίουλίου 434 πλοία συνολι-
κού τοννάζ 7.405.000 τον. γκρός.

Ενώ στόν άριθμό τών πλοίων παρουσιά-
ζεται συνεχής μείωση (537 πλοία τό 1984 και
477 πλοία τό 1985) αντίθετως στό συνολικό
τοννάζ παρουσιάζεται αντίστοιχη αύξηση,
όφειλόμενη στην τάση πρός τίς μεγάλες μο-
νάδες. Έτσι ενώ τό τοννάζ πέρσι ήταν λίγο
πάνω από τά 7 εκατ. τον. γκρός έφθασε τώ-
ρα τά 7.405.000 έμφανίζοντας αύξηση κατά
363.000 τον. γκρός.

Μεταξύ τών πέντε κυρίων έφοπλιστικών
επιχειρήσεων τής χώρας, ή Hyundai Mer-
chant Marine βρίσκεται επικεφαλής μέ 56
πλοία και 2.129.000 τον. γκρός. Ακολουθεί ή
Pan Ocean Shipping μέ 85 μονάδες και
2.025.000 τον. γκρός. Τρίτη έρχεται ή Korea
Shipping μέ 21 μονάδες και 788.000 τον.
γκρός, τέταρτη ή Korea Line μέ όκτώ μονά-
δες 408.000 τον. γκρός και πέμπτη ή Honam
Tankers μέ τέσσερα πλοία 333.000 τον.
γκρός.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Υπό Κυπριακή σημαία

Η έφοπλιστική εταιρία Primlaks τού Ρότ-
τερνταμ αποφάσισε νά νηολογήσει στήν Κύ-
προ τέσσερα από τά πλοία ψυγεία της. Δύο
από αυτά, τών 90 και 102 κυβ. ποδών, είναι
ναυπηγήσεως τού 1978 και 1980 και προορί-
ζονται νά έκποιηθούν. Τά υπόλοιπα 10
πλοία τής εταιρίας (ναυπηγήσεως 1977-
1980) θά παραμείνουν υπό όλλανδική ση-
μαία τουλάχιστον μέχρι τό 1990 γιατί άλ-
λοιώς θά πρέπει νά 'πιστραφούν οι έπιδο-
τήσεις τής επενδύσεως. Πάντως ή εταιρία έ-
χει παύσει ήδη νά εκμεταλλεύεται τό στόλο
της, δεδομένου ότι τά μέν όκτώ σκάφη έκμε-
ταλλεύεται ή Seatrade τού Γκρόνινγκ και τά
άλλα έξι ή Alpha Reefer τού Άμβούργου.

Σημειώνεται ότι ή Όλλανδία κατέχει τόν
μεγαλύτερο εύρωπαϊκό στόλο πλοίων μετα-
φοράς χημικών προϊόντων. Η θέση της ό-
μως αυτή απειλείται από τήν έλλειψη νέων
πλοίων και τή μεταφορά υπό ξένες σημαίες
των παραπάνω πλοίων. Η κυβέρνηση γιά νά
επιτύχει τήν παραγγελία πλοίων στά έθνικά
ναυπηγεία αύξησε τίς επενδυτικές έπιδοτή-
σεις, αλλά οι έφοπλιστές προτιμούν τή λή-
ψη ούσιαστικότερων μέτρων, όπως είναι ή
χρησιμοποίηση ξένων πληρωμάτων και ή
μείωση τού φόρου εισοδήματος επί τών μι-
σθών των ναυτικών.

ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Διεθνής δυσარέσκεια κατά τής Περσίας

Σύσσωμη ή διεθνής κοινή γνώμη στρέφε-
ται πλέον μέ δυσαρέσκεια κατά τού Ίράν, ύ-
στερα από τήν «έξαιρετικά απογοητευτική»,
όπως χαρακτηρίστηκε όμιλία τού προέδρου
τού Ίράν, Άλί Καμενέι, στή γενική συνέλευ-
ση τού ΟΗΕ. Τό μόνο ούσιαστικό της περιε-
χόμενο ήταν κατηγορίες και ύβρεις κατά
τού Συμβουλίου Άσφαλείας και κατά τών
ΗΠΑ γεγονός πού έχει ένοχλήσει σέ μεγά-

λο βαθμό πολλές διπλωματικές αποστολές.
Σάν συνέπεια ή πρόταση τών ΗΠΑ νά επι-
βληθεί έμπάργκο στίς πωλήσεις όπλων στό
Ίράν αποκτά αύξανόμενη ύποστήριξη.

Στή Νέα Ύόρκη, ύπήρξαν όρισμένες άντι-
δράσεις σέ σχέση μέ τό έμπάργκο στίς πω-
λήσεις όπλων πρός τού Ίράν. Πολλοί διπλω-
μάτες ύποστήριξαν ότι τό έμπάργκο αυτό
δέν πρόκειται νά βλάψει ιδιαίτερα τό Ίράν,
τό όποιο ύστερα από έπτά χρόνια πολέμου
έχει άποκτήσει μυστικές πηγές όπλων και έ-
χει αναπτύξει τή δική του πολεμική βιομη-
χανία. Οι διπλωμάτες τόνισαν ότι ένα έμ-
πάργκο στίς πωλήσεις και άγορές τού ιρα-
νικού πετρελαίου θά ήταν ένα μέτρο πού σί-
γουρα θά κτύπαγε τό Ίράν «έκεί πού πονά-
ει». Τό πρόβλημα έδώ όμως είναι ότι πολλές
δυτικές χώρες προμηθεύονται τό πετρέλαιο
τους από τό Ίράν και δέν μπορούν νά συμ-
μετάσχουν στό έμπάργκο.

Τέλος, τή δυσαρέσκεια τους γιά τή στάση
τού Ίράν και τού λόγου τού Καμενέι εξέ-
φρασε και ό «Άραβικός Σύνδεσμος» μέ κοι-
νό ανακοινωθέν τών 21 χωρών μελών του.

Η στάση τού Ίράκ

Από τήν άλλη πλευρά τό Ίράκ σκληραίνει
τή θέση του και ήδη τίς τελευταίες ήμέρες έ-
πληξε μέ πυραύλους τρία πετρελαιοφόρα,
τά όποια φόρτωναν πετρέλαιο στίς περιο-
χές τού Κάργκ Άϊλαντ, μεταξύ τών όποίων
και τό υπό Κυπριακή σημαία «Κόραλ Σή».

Οι ιρακινές αυτές επιδρομές συνέπεσαν
μέ τήν άφιξη στή Τεχεράνη τών 26 Περσών
πού επέβαιναν στό ιρανικό πλοίο, τό όποιο
πόντιζε νάρκες στόν Περσικό Κόλπο και κα-
ταστράφηκε από τά πυρά άμερικανικού έλι-
κοπτέρου.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Ο Σοβιετικός στόλος

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού δημοσιεύθη-
καν στό τελευταίο τριμηνιαίο δελτίο τής Σο-
βιετικής Ναυτιλιακής Έπιθεωρήσεως, ό ύ-
πό σοβιετική σημαία έμπορικός στόλος ά-
νέρχονταν τήν 1 Ίανουαρίου 1987 σέ 7.822
πλοία, συνολικού τοννάζ 24,9 εκατομ. τον.
γκρός.

Τό σύνολο αυτό περιλαμβάνει α) τά 3.112
πλοία τού έμπορικού στόλου 17.959.400 τον.
γκρός και β) τά 4.710 πλοία τού μη έμπορι-
κού και βοηθητικού στόλου 6.922.900 τον.
γκρός. Στόν έμπορικό στόλο ανήκουν 298
φορτηγά, έπιβατικά και κρουαζιερόπλοια,
2.319 πλοία ξηρού φορτίου και 495 δεξαμε-
νόπλοια. Έξάλλου στόν μη έμπορικό στόλο
ανήκουν 2.680 άλιευτικά σκάφη, 1.129 πλοία
βοηθητικής ναυτιλίας, 446 τεχνικά πλοία
και 455 διάφορα σκάφη.

Κατά τό 1986 ό σοβιετικός στόλος αύξη-
θηκε κατά 4,2% μέ τήν προσθήκη 339 σκα-
φών (έμπορικών και μη) συνολικού τοννάζ έ-
νός εκατομ. τον. γκρός, ενώ από τίς άρχές
τής δεκαετίας έχει αύξηθεί κατά 10,6% μέ
τμήν προσθήκη τοννάζ 2,4 εκατομ. τον.
γκρός.

Στό διάστημα τού 1986 ό σοβιετικός στό-
λος μετέφερε 250 εκατ. τόννους έμπορευ-
μάτων, από τά όποία τά 150 προέρχονταν ά-
πό τό έξωτερικό έμπόριο, τά 85 από τήν έ-
θνική άκτοπλοία και τά 15 εκατ. από μεταφο-
ρές μεταξύ τρίτων χωρών. Οι άριθμοί αυτοί
παρουσιάζουν αύξηση έναντι τών αντίστοι-
χων τού 1985 κατά 4,3%.

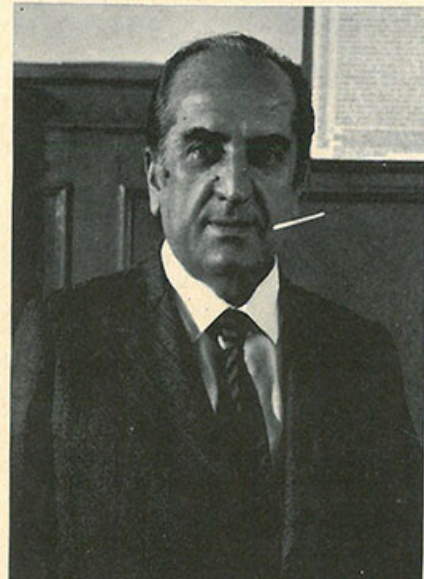
Your supplier in Rotterdam
JOHN A. ZANNIS
Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Βιογραφικά του νέου ύπουργού κ. Ευαγγέλου Γιαννοπούλου



Από τό ΥΕΝ δόθηκε στη δημοσιότητα τό κατωτέρω βιογραφικό σημείωμα του νέου Υπουργού κ. Ευαγγέλου Γιαννοπούλου:

1. Δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω — Σπούδασε Νομικά στό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
— Ίδρυτικό Μέλος του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος 1974.
— Βουλευτής Β' Περιφέρειας Αθηνών στις εκλογές του Οκτωβρίου 1981.
- II. Διατέλεσε: Πρόεδρος πρώτα και ύστερα Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Δημοκρατικών Δικηγόρων Ελλάδας 1963 - 1976
— Πραιτήθηκε όταν εκλέχθηκε Πρόεδρος του Δ.Σ.Α.
— Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών και της Συντονιστικής Επιτροπής των 58 Δικηγορικών Συλλόγων του Κράτους 1976-1981.

- Έκδότης - Διευθυντής της Δικηγορικής Νομικής Έφημερίδας «ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΗ ΓΝΩΜΗ» 1960-1967, 1975-1981.
- Πρόεδρος της Ένώσεως Ίδιοκτητών Περιοδικού Τύπου 1962.
- Μέλος του Δ.Σ. του Ίνστιτούτου Διεθνούς και Άλλοδαπού Δικαίου 1976-1981.
- Μέλος του Δ.Σ. του Ταμείου Νομικών 1964-1967 και 1974 - 1981.
- Γενικός Γραμματέας του ΠΑΥΔΗΣ (Πανελληνίου Αγών Έπερασπίσεως της Δημοκρατίας και του Συντάγματος) 1965-1967.
- Πρόεδρος της Επιτροπής Συνταγματικών Δικαιωμάτων και Ατομικών Έλευθεριών του Δ.Σ.Α. 1976-1981.
- Πρόεδρος Επιτροπής Ειρήνης Διανομένων και αντιπρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής για τη Διεθνή Ύφεση και Ειρήνη μέχρι 1980.
- Νομικός Σύμβουλος της Έφημερίδας «Έλευθεροτυπία» (1976-1981).
- III. Πήρε μέρος: Στόν Έλληνοϊταλικό πόλεμο 1940-41 όπου τραυματίστηκε βαρεια — Διμοιρίτης Λόχου του 22ου Συντάγματος Πεζικού στη μάχη Πόγραδετς (7.4.1941) και είναι ανάπηρος Πολέμου.
- Στήν Έθνική Άντίσταση κατά της τριπλής φασιστικής κατοχής της χώρας (Γερμανίας — Ιταλίας — Βουλγαρίας) 1941 - 1944 από τις γραμμές του ΕΑΜ - ΕΛΑΣ μέτο βαθμό του Ταγματάρχη — (Διοικητής Τάγματος).
- Στήν Άντιδικτατορική Άντίσταση κατά της δικτατορίας Μεταξά. Μαθητής νυχτερινού Γυμνασίου εργαζόμενων παιδιών, φυλακίστηκε σε ηλικία 18 ετών για τη δράση του επί 5μην.
- Στήν αντιδικτατορική Άντίσταση κατά της χούντας των συνταγματαρχών 1967 - 1974. Έκτοπίστηκε για τη δράση του Ιούλιος 1969. Φυλακίστηκε μετά την απόλυσή του στις φυλακές Κορυδαλλού, κρατούμενος του ΕΑΤ - ΕΣΑ, για την οργάνωση ΠΑΚ, 1970-1971.
- Μέλος της Επιτροπής για την αποκα-

τάσταση της δημοκρατικής νομικότητας (κατά της χούντας των συνταγματαρχών).

— Ύπεραπίστηκε στό Έκτακτο Στρατοδικείο της Χούντας, όλες σχεδόν τις Οργανώσεις Άντίστασης κατά της δικτατορίας. Καί υπήρξε μόνιμος ύπερασπιστής του ανθρώπου καί του πολίτη, όταν δέν ήταν φυλακή ή εξορία.

IV Είναι: Άντιπρόεδρος του Έλληνοσσοβιετικού Συνδέσμου.

— Άντιπρόεδρος της Κίνησης για την Έθνική Άνεξαρτησία καί τη Διεθνή Ειρήνη καί Ασφάλεια - ΚΕΑΔΕΑ.

— Μετέχει σε πολλές Έπιστημονικές καί Κοινωνικές Οργανώσεις: Ένωση Έλλήνων Ποινικολόγων, Έταιρία Ποινικού Δικαίου, Έλληνική Ένωση των Δικαιωμάτων του Άνθρώπου, Ένωση Έλλήνων Συνταγματολόγων, Έταιρία Έργατικού Δικαίου, Έταιρία Διοικητικών Μελετών, Διεθνής Άμνηστία κ.α).

— Συνεργάτης Έγκυκλοπαιδειών, Περιοδικών καί Έφημερίδων σε Πολιτικά, συνταγματικά, ποινικά καί κοινωνικά θέματα.

— Επί Κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ διετέλεσε Υπουργός Μεταφορών καί Επικοινωνιών καί Υπουργός Έργασίας.

Προγράμματα κατάρτισης στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Τό Κέντρο Οικονομικής Έρευνας της Α.Σ.Ο.Ε.Ε. με τη συμπράξη της Ένώσεως Πλοίαρχων καί την οικονομική ένίσχυση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών ξεκινά τη λειτουργία προγραμμάτων ταχύρρυθμης επαγγελματικής κατάρτισης στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τά προγράμματα αυτά πού επιδοτούνται κατά 55% από τό Κοινοτικό Ταμείο της ΕΟΚ σκοπό έχουν την αντιμετώπιση της οξυμένης ανεργίας των Πλοίαρχων Α' τάξεως καί στόχο νά εξοπλίσουν μέ τά κατάλληλα θεωρητικά καί πρακτικά έφοδια τούς Πλοίαρχους Α', πού διαθέτουν την πείρα διακυβέρνησης του πλοίου, ώστε νά διευκολυνθεί ή εξέυρση εργασίας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η διάρκεια των ειδικών αυτών εκπαιδευτικών προγραμμάτων θά είναι 10 εβδομάδες μέ 25 ώρες κάθε εβδομάδα. Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος σε όσους μετέχουν καί παρακολουθήσουν μαθήματα, θά χορηγούνται ειδικές βεβαιώσεις παρακολούθησης καί κατάρτισης. Επίσης θά δίνεται ήμερήσια αποζημίωση 2.000 δραχμών.

Δικαίωμα συμμετοχής έχουν οί άνεργοι Πλοίαρχοι Α', καλοί γνώστες της Άγγλικής γλώσσας καί όσοι από τούς πλοίαρχους επιθυμούν νά παρακολουθήσουν τά εκπαιδευτικά προγράμματα πρέπει νά δηλώσουν συμ-

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: 710060 CHIOS — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS-NAPLES

μετοχή στα γραφεία της ΠΕΠΕΝ.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι για πρώτη φορά στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες της ΕΟΚ πραγματοποιείται ειδικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα που αφορά την Έμπορικη Ναυτιλία και ότι σ' αυτό μπορούν να συμμετέχουν μέχρι 25 άνεργοι Πλοίαρχοι Α', ή τελική επιλογή δέ γίνεται από την Α.Σ.Ο.Ε.Ε. κατόπιν συνεντεύξεως με τους ενδιαφερομένους.

Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω όκτώ πλοίων:

— «Ατλάντικ Κουήν», φορτηγό, πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 10.350 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Winner Maritime Inc.», (κ. Καλλιόπη Συμακάκη).

— «Ρένεσι», μπάλκερ, πρώην «Palmyra» υπό σημαία Μάλτας, 11.716 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Dornoch Shipping Inc.» (κ. Βασ. Ν. Καβογιάννης).

— «Παναγία Σπηλιανή», φορτηγό, πρώην «Αράμπιαν Σάν», υπό κυπριακή σημαία, 4.995 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Estoril Maritime Inc.» (κ. Γεώργ. Χαμπής).

— «Βιβή Μ.», φορτηγό, πρώην «Gaasterland» υπό ολλανδική σημαία, 1.600 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Μανολμάρε Ναυτική Έταιρεία» (κ. Χρ. Μανώλης).

— «Ιταλία Έξπρες», επιβατηγό, πρώην «Italia Express», υπό σημαία Όνδουρας, 3.692 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1965, που ανήκει στην εταιρία «Gitanik Shipping Company S.A.» (κ. Γ. Βεντούρης).

— «Γκρέκια Έξπρες», επιβατηγό, πρώην «Norwind» υπό ολλανδική σημαία, 3.598 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει

στην εταιρία «Gitanik Shipping Co. S.A.» (κ. Γ. Βεντούρης).

— «Πάτρα Έξπρες», επιβατηγό, πρώην «Patra Express» υπό κυπριακή σημαία, 7.356 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Gitanik Shipping Company S.A.» (κ. Γ. Βεντούρης).

— «Μπάρι Έξπρες», επιβατηγό, πρώην «Bari Express», υπό κυπριακή σημαία, 3.188 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «Gitanik Shipping Company S.A.» (κ. Γ. Βεντούρης).

Οί αγοραπωλησίες

Σε Έλληνες περιήλθαν τὰ ἀδελφὰ φορτηγά - ψυγεία «Βουδουκού» καὶ «Βουάκε» 16.000 τόν. d.w., 11.770 τόν. γκρό, ισπανικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμῆς εν bloc περί τῶν 5 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης σέ Έλληνες περιήλθε τὸ μικρὸ φορτηγὸ «Lemsterland» 3.725 τόν. d.w., 1.596 τόν. γκρό, ολλανδικῆς ναυπηγήσεως 1976, σέ ἀγνωστὴ τιμῇ. Τὸ πλοῖο μετονομάσθηκε «Εὐαγγελία II.»

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸ «Νατάσα Ι» 14.481 τόν. d.w., 9.773 τόν. γκρό, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμῆς περί τῶν 2,3 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ξένους ἀγοραστές περιήλθε τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴ σημαία μπάλκερ καρριερ «Αζούρα» 25.585 τόν. d.w., 13.799 τόν. γκρό, γερμανικῆς ναυπηγήσεως 1967, έναντι τιμῆς περί τῶν 1,1 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Σιγκαπούρης περιήλθε τὸ ἑλληνικὸ μπάλκερ καρριερ «Ἀφροδίτη» 36.937 τόν. d.w., 19.264 τόν. γκρό, ἑλληνικῆς ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμῆς περί τῶν 5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ μπάλκερ καρριερ «Ἐλένη» 26.500 τόν. d.w., 16.420 τόν. γκρό, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμῆς περί τῶν 3,4 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τὸ πλοῖο μετα-

φορὰς χημικῶν προϊόντων «Oakwell» 2.000 τόν. d.w., 958 τόν. γκρό, σουηδικῆς ναυπηγήσεως 1968, έναντι ποσοῦ περί τῶν 450.000 δολλαρίων.

— Ἐπίσης σέ Έλληνες περιήλθε τὸ δεξαμενόπλοιο «Tri Hexagon» 19.556 τόν. d.w., 1.875 τόν. γκρό, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσοῦ περί τῶν 2,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα, μὴ κατανομαζόμενα συμφέροντα ἐπωλήθησαν τὰ δύο πρόντακτ καρριερ τοῦ Ὀμίλου Βαρδινογιάννη «Κρήτη Ρόκ» καὶ «Κρήτη Μάουνταιν», 29.632 τόν. d.w., 16.986 τόν. γκρό, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμῆς εν bloc περί τῶν 27 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες τοῦ Λονδίνου περιήλθε τὸ μικτὸ (OBO) πλοῖο «Nordic Renaissance» 116.978 τόν. d.w., 65.055 τόν. γκρό, ισπανικῆς ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμῆς περί τῶν 7,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες ἀγόρασαν σέ πλειστηριασμὸ στὸ Ρόττερταμ, τὸ μπάλκερ καρριερ «Palmyra» 18.985 τόν. d.w., 11.715 τόν. γκρό, ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσοῦ περί τῶν 1 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἀγορά ἐπιβατηγῶ

— Έλληνες ἀγόρασαν τὸ ιαπωνικὸ ἐπιβατηγὸ - φέρρυ «Arkas» 9.946 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, δυναμικότητος 925 ἐπιβατῶν καὶ 200 ὀχημάτων καὶ τρέιλερς. Τὸ πλοῖο μετονομάσθηκε «Ἰόνιαν Γκάλαξυ» καὶ πρόκειται νὰ μετασκευασθεῖ στὸν Πειραιᾶ πρὶν δρομολογηθεῖ στὴ γραμμὴ Πάτρα — Ἀγκώνα.

Τὸ ἀραβικὸ μποῦκοτάζ ἐναντίον Λιβεριανῶν πλοίων

Με ἀφορμὴ πρόσφατο περιστάτικὸ ἑλληνικοῦ πλοίου, πού παρὰ τίς προσπάθειες πού ἔγιναν οἱ Συριακὲς ἀρχὲς τοῦ λιμένα Ταρτούς δὲν τοῦ ἐπέτρεψαν νὰ παραλάβει

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμὸς ἰδρυθεὶς ὑπὸ σημαινόντων
Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατὰ τὸ 1985 ἦταν
17.163.000.000 δολλάρια.

Διὰ πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

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

Η ΕΟΚ βράβευσε 44 Έλληνικές άκτες καί επτά Μαρίνες

τό φορτίου του γιατί η πλοιοκτήτρια εταιρία του ήταν Λιβεριανή, η Διεύθυνση Ώκεανοπόρου Ναυτιλίας του ΥΕΝ διευκρινίζει ότι η άρνηση των Συριακών άρχων να εξυπηρετούν πλοία που ανήκουν σε Λιβεριανές πλοιοκτήτριες εταιρίες οφείλεται στην γνωστή από 19/9/83 απόφαση του Άραβικού Συνδέσμου για μποϊκοτάζ κατά της Λιβερίας.

Βέβαια προστίθεται, μολοντί το ανωτέρω μέτρο του Άραβικού Συνδέσμου ισχύει από το 1983, εντούτοις στην πράξη η Συρία δημιουργήσε πρόβλημα σε Έλληνικές σημαίες πλοίο Λιβεριανής πλοιοκτησίας έταρίας το 1986. Οι προσπάθειές μας για την άρση του μέτρου ως προς τα υπό Έλληνική σημαία πλοία δέν απέδωσαν μέχρι στιγμής καί θά συνεχίζονται.

Ανεξάρτητα τούτου καί μέχρι διευθετήσεως του θέματος, τό ΥΕΝ εφιστά τή προσοχή ότι τά πλοία Λιβεριανής πλοιοκτησίας ή σημαίες αναγράφονται στον μαύρο πίνακα του «Boycott Office» που έδρεύει στη Δαμασκό.

Γιά τήν διαγραφή των πλοίων από τον πίνακα θά πρέπει νά αλλάξει ή πλοιοκτήτρια εταιρία καί νά υποβληθεί σχετική αίτηση στό Γραφείο Boycott συνοδευόμενη μέ τά απαραίτητα δικαιολογητικά:

Η Διεύθυνση του Γραφείου είναι:
League of Arab States
Secretariat General
Central Office for Boycott of Israel
PO.B 437 - DAMASKUS - SYRIA

Θά αύξηθούν τό 1989 τά διόδια του Παναμά

Σέ πρόσφατη συνεδρίαση του ICS Canals W.G. οι εκπρόσωποι του Panama Canal Commission ανέκοινωσαν ότι υπολογίζεται ότι τό έτος 1989 θά επιβληθεί αύξηση των διοδίων σε ποσοστό περίπου 9%.

Η προηγούμενη αύξηση που διαμόρφωσε τά διόδια στό σημερινά επίπεδα έγινε τό 1983.

Ο έφοδιασμός των πλοίων μέ χάρτες

Σύμφωνα μέ τά στατιστικά στοιχεία της U.S. Coast Guard από επιθεωρήσεις που έγιναν κατά τήν διάρκεια του 1986 σε ελληνικά πλοία τά οποία προσήγγισαν σε λιμάνια των ΗΠΑ, τό μεγαλύτερο ποσοστό παραβάσεων όφειλόταν στην έλλειψη ένημερωμένων χαρτών καί άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων που επιβάλλονται από τούς Άμερικανικούς Κανονισμούς.

Μετά τή διαπίστωση αυτή ή Ε.Ε.Ε. κρίνει ότι θά ήταν σκόπιμο προς της εισόδου πλοίου σε λιμάνια των ΗΠΑ νά μεταφέρει ό πράκτορας στό πλοίο ένημερωμένους χάρτες, όπως απαιτεί ή Coast Guard, προς άποφυγή καθυστερήσεων ή άλλων τυχόν επιπτώσεων έκ της παραλείψεως αυτού του είδους.

Η επιμόρφωση στό Λ.Σ.

Στά πλαίσια των προσπαθειών του για τήν συνεχή επιμόρφωση των στελεχών του Λιμενικού Σώματος προκειμένου νά ανταποκριθούν καλύτερα στό έργο τους, άρχισε τή Σχολή Λιμενοφυλάκων σεμινάριο διάρκειας δύο εβδομάδων, μέ θέμα τήν δίωξη των ναρκωτικών, τό οποίο παρακολουθούν 30 αξιωματικοί, ύπαξιωματικοί καί λιμενοφύλακες.

Στήν ίδια ίδια σχολή λειτουργεί σχολείο μηχανοδηγών περιπολικών σκαφών Λ.Σ.

Στά πλαίσια του έορτασμού της Παγκόσμιας Ίμέρας Περιβάλλοντος, ή HELMEPA άπένειμε τό βράδυ της Πέμπτης 24 Σεπτεμβρίου τίς «Γαλάζιες Σημαίες», τή τιμητική βράβευση της ΕΟΚ για καθαρές καί φροντισμένες άκτές στό πλαίσια του Εύρωπαϊκού Έτους Περιβάλλοντος.

Η τελετή της άπονομής οργανώθηκε από τήν HELMEPA έπάνω στό άρματαγωγό «Λέσβος», τό όποιο φιλοξενεί τή πλωτή έκθεση της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, καί τήν άπονομή των βραβείων έκανε ό πρόεδρος της Βουλής κ. Άλευράς παρουσία των ύπουργών ΠΕΧΩΔΕ κ. Ε. Κουλουμπή, Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλου, της ήγεσίας του Πολεμικού ναυτικού καί του Λιμενικού Σώματος, του πρεσβευτού της ΕΣΣΔ κ. Β. Στουκάλιν, του προεδρείου της HELMEPA καί πλήθους κόσμου.

Βραβεύτηκαν συνολικά 380 ευρωπαϊκές άκτές άπ' τίς όποιες 44 ελληνικές καί 72 μαρίνες — 7 ελληνικές. Οι μαρίνες της χώρας μας στίς όποιες για τά έπόμενα τρία χρόνια θά κυματίζουν οι γαλάζιες σημαίες είναι αυτές του Άλίμου, της Βουλιαγμένης, της Ζέας, του Άγ. Νικολάου, του Γυθείου, της Ναυπάκτου καί του Ναυτικού Όμίλου Άνδρου. Οι άκτές είναι ό Άλιμος, ό Ναυτικός Όμιλος Άνδρου, ή Βάρκιζα, οι Άλυκές Βόλου, τό Α καί τό Β Άλίπεδο Βούλας, ή Βουλιαγμένη, τό Πεζονήσι της Έρέτριας, ή Άκτή Ζακύνθου, ή άκτή Τσιβιλή της Ζακύνθου, τό κάμ-

διαρκείας τεσσάρων μηνών, τό όποιο παρακολουθούν ύπαξιωματικοί του Λ.Σ. καί βαθμοφόροι του Μηχανικού του Στρατού Ξηράς.

Η ναυτιλιακή συνδιάσκεψη της ΔΟΕ

Στίς 24 Σεπτεμβρίου άρχισε στη Γενεύη ή 74 Σύνοδος της Ναυτιλιακής Συνδιάσκεψης Έργασίας της ΔΟΕ, ή όποια θά διαρκέσει μέχρι τίς 9 Οκτωβρίου καί θά έπεξεργασθεί καί θά ψηφίσει τά κείμενα τεσσάρων νέων Διεθνών Συμβάσεων που αναφέρονται στην κοινωνική προστασία των ναυτικών, στίς κοινωνικές παροχές των ναυτικών στό πλοίο καί στό λιμάνια, στη παλινδότηση των ναυ-

πικς Ίωαννίδη της Θάσου, ή Μακρύαμμος της Θάσου, τό κάμπινγκ της Καβάλας, ή άκτή Άλυμπος στη Σκοτία της Κατερίνης, ή Γλυφάδα της Κέρκυρας, ό Πλατύς Γιαλός καί ό Πόρος της Κεφαλλονιάς, τό κάμπινγκ Φανέρι της Κομοτηνής, ή άκτή του Ξενοδοχείου Ίστρον Μπέι στον Άγ. Νικόλαο Κρήτης, οι άκτές του Ξενοδοχείου Κρέτα Σάν καί Άνθούσα στο Ήράκλειο Κρήτης, οι άκτές Βαί καί Έλούντα του Άστήρ Παλλάς στο Λαοίσι, οι άκτές Ίκαρος Βίλατζ καί Σάϊρενς Μπίτς στό Μάλια της Κρήτης, ή Γκρέκο στο Γρεκοτέλ του Ρεθύμνου, ή άκτή του Ξενοδοχείου Ρύθιμα Μπίτς στο Ρέθυμνο, ή Κρέτα Μάρις στη Χερσόνησο της Κρήτης καί ή άκτή του Ξενοδοχείου Λυττός Μπίτς στην ίδια περιοχή, ή Σκάλα Έρεσσού στη Λέσβο, ή Άκτή Λουτρακίου, οι άκτές Πετεινός καί Ψαρού στη Μύκονο, ή άκτή Ψάνη στη Ναύπακτο, τό Πόρτο Ράφτη, οι Έλλη Μπίτς, Ζέφυρος Μπίτς καί Ψαροπούλα Μπίτς στη Ρόδο, ή Άκτή Γάγγου στη Σάμο, οι Κουκουναριές καί ό Νόστος της Σκιάθου, άκτή κάμπινγκ Ποσιδί στη Χαλκιδική, ή άκτή Άθως Παλλάς στην Παλλήνη της Χαλκιδικής καί ό Όρμος Λώ στο Βοντάδο της Χού.

Οι γαλάζιες σημαίες που άπονεμήθηκαν φέτος έχουν ισχύ για τρία χρόνια, ενώ τό 1988 θά άπονεμηθούν σημαίες μέ ισχύ δύο έτών καί ύστερα θά ανανεώνονται κάθε χρόνο.

Οι άκτές καί στην παροχή ιατρικών όδηγιών καί περίθαλψης στους ναυτικούς.

Λεηλάτησαν παροπλισμένο πλοίο

Διάρρηξη στίς άποθήκες «τράντζιτ» του φορτηγού «Χίος Ντίγκνιτ», που βρίσκεται από τίς 6 Σεπτεμβρίου παροπλισμένο στον Κόλπο της Έλευσίνας, κατήγγειλε στό οικείο λιμεναρχείο ή πλοιοκτήτρια εταιρία.

Σέ έλεγχο που έγινε από όργανα του λιμεναρχείου μαζί μέ τελωνειακούς διαπιστώθηκε ότι έκτός από τό «τράντζιτ» είχε παραβιασθεί τό γραφείο του πλοιάρχου, στό όποιο είχαν άσφαλισθεί τά περισσότερα είδη του πλοίου που ύπήρχαν στό δηλωτικό προς τό

TITAN INSURANCE SERVICES LTD.

General & Marine Insurance Brokers

Your Greek contact to the Lloyd's and
all other International Insurance Markets

Please contact: B. TSAPRALIS

Euston House

81/103 Euston Street

Tel: 388-3111 - 388.0315

London NW1 2ET

Tlx: 262562

Fax: 388-1380

Τελωνείο, καθώς και η γέφυρα του πλοίου. Από το «τράνζιτ» έχουν κλαπεί ένα πιστόλι με 23 σφαίρες και 7.400 πακέττα τσιγάρα. Από το γραφείο του πλοιάρχου έχουν κλαπεί δύο εγχρωμες τηλεοράσεις, δύο βίντεο, τέσσερα φορητά VHF, τρία κυάλια και μία α-ριθμομηχανή τσέπης.

Από την γέφυρα του πλοίου έχουν κλαπεί επίσης το VHF που ήταν τοποθετημένο σ' αυτή, τρεις εξάντες, ένας άλλος και δύο ηλεκτρονικά θερμόμετρα φορτίου που δέν συμπεριλαμβάνονται στο σχετικό δηλωτικό.

Διακοπή ναυσιπλοίας στό Ντουμπάϊ

Ο διάυλος προσπελάσεως στο λιμάνι του Ντουμπάϊ παραμένει κλειστός από τις 29 Σεπτεμβρίου, ύστερα από τον έντοπισμό πολλών ναρκών στην περιοχή που πιστεύεται ότι ποντίσθηκαν από περσικά πλοία. Ήδη αμερικανικά και βρετανικά πλοία διεξάγουν επιχειρήσεις ναρκαλιείας στον Δίαυλο. Η επικίνδυνη περιοχή περικλείεται από τα στίγματα:

25.40 B, 55.04 A
25.35.25 B, 55.07.25 A
25.39.12 B, 55.14.2 A
25.43.7 B, 55.10.75 A

Αποκάλυψη ναυταπατών

Στοιχεία για δύο ναυταπάτες που άφορουν ύπεξαίρεση φορτίων μεγάλης αξίας έδωσε στη δημοσιότητα το YEN.

Για την πρώτη ναυταπάτη ο Εισαγγελέας Πλημμελειοδικών Πειραιώς άσκησε ποινική δίωξη για άπατη με αντικείμενο ιδιαίτερα με-

γάλης αξίας κατά των πλοιοκτητών Παύλου Παύλου και Ιωάννη Αγαλιώτη, καθώς και κατά των ναυτικών Νικ. Φίση και Άριστείδη Μπατσιμακόπουλου.

Για τη δεύτερη ναυταπάτη ο Εισαγγελέας παρέλαβε τη σχετική δικογραφία προκειμένου να άσκησει δίωξη μετά την ολοκλήρωση της μελέτης της.

Η πρώτη ναυταπάτη άφορα την ύπεξαίρεση του φορτίου του με σημαία Μάλτας φορτηγού πλοίου «Στόρμ 1» που είχε φορτώσει από το Πόρτ Σουδάν, 700 τόννους σουσάμι, αξίας 500.000 δολλαρίων με παραληπτες δύο ελληνικές εταιρίες του Βόλου και της Θεσσαλονίκης.

Το «Στόρμ 1», μετά από ξαφνική αλλαγή ονόματος και σημαίας (Παναμά) καθώς και του πλοιάρχου και Α' μηχανικού, από τους Φίση και Μπατσιμακόπουλο, κατευθύνθηκε αντί της Ελλάδας στο ελεγχόμενο από τους Φαλαγγίτες λιμάνι της Δυτικής Βηρυττού. Την ίδια ώρα η πλοιοκτήτρια εταιρία με τηλεγράφημά της ανήγγειλε ψευδώς τη βύθιση του πλοίου στις ελληνικές άρχες.

Η δεύτερη ναυταπάτη άφορα την ύπεξαίρεση φορτίου ξυλείας, μαρμάρων και πλαστικών σωλήνων, ιδιαίτερα μεγάλης αξίας, που είχαν φορτωθεί στο με σημαία Όνδουρας φορτηγό πλοίο «Μαριονίλ». Το πλοίο, που ήταν ξένων συμφερόντων, αντί να κατευθυνθεί στην Τζέντα της Σ. Αραβίας, πουλήθηκε σε λιβεριανή εταιρία μαζί με το φορτίο του, αλλάζοντας ταυτόχρονα όνομα και κατάπλευσε σε λιμάνι του Νοτίου Λιβάνου.

Στην ύπεξαίρεση του φορτίου του «Μαριονίλ», φέρονται άναμειγμένοι κάποιοι

Λιβανέζοι, ενώ έρευνάται η συμμετοχή στη ναυταπάτη του Έλληνα πράκτορα που έκπροσωπούσε το πλοίο στον Πειραιά.

Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισήχθη στην χώρα τό επτάμηνο Ιανουαρίου — Ιουλίου ανήλθε σε 655 εκατ. δολάρια, έναντι 592,6 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου επταμήνου του 1986 (αύξηση 10,5%).

Τόν Ιούλιο τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισήχθη στην Ελλάδα έφτασε τά 114 εκατ. δολάρια, έναντι 105,1 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου Ιουλίου του 1986 (αύξηση 8,5%).

Οι εισαγόμενοι στά Λύκεια Ε.Ν.

Ανακοινώθηκαν από τό ύπουργείο Ναυτιλίας τά όνόματα των εισαγομένων στά δημόσια καί ιδιωτικά Λύκεια Ε.Ν.

Οι έπιτυχόντες θά πρέπει νά έγγραφούν στά λύκεία τους τό άργότερο μέχρι τις 12 Οκτωβρίου 1987. Μετά την ήμερομηνία αυτή χάνουν τό δικαίωμα της έγγραφής τους.

Η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα

Στίς 24 Σεπτεμβρίου γιορτάσθηκε γιά δέκατη συνεχή χρονικά ή Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα. Θέμα του φετινού έορτασμού ήταν ή «Ναυτιλιακή νομοθεσία γιά ασφαλέστερη ναυτιλία καί καθαρότερους ώκεανούς».

Προμήθεια δέκα όχημάτων από τόν ΟΛΠ

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς, συνεχίζοντας τό πρόγραμμα έξοπλισμού καί ανάπτυξεως του λιμένα άνέθεσε την προμήθεια δέκα όχημάτων στοιβασίας καί μεταφοράς έμπορευματοκιβωτίων, αξίας 680 εκατ. δραχμών στην έταιρία Μιτσουμπίσι, ή όποία μειοδότησε στό σχετικό διεθνή διαγωνισμό. Η προμήθεια έντάσσεται στό 5ετές πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξεως του ΟΛΠ.

Πρόστιμα

Τό λιμεναρχείο Πειραιά επέβαλε πρόστιμο 220.000 δρχ. στους υπέθυνους του έπιβατηγού «Μπέλλα Μαρία» γιά ρύπανση με πετρέλαιο της θαλάσσιας περιοχής της νησίδας Άταλάντης.

Τό λιμεναρχείο Ισθμίας επέβαλε πρόστιμο 100.000 δρχ. στον πλοίαρχο του με σημαία Κύπρου δεξαμενόπλοιου «Λάρνακα» γιά ρύπανση με πετρελαιοειδή της θαλάσσιας περιοχής των έγκαταστάσεων της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ. Επίσης έναντιόν του πλοιάρχου σχηματίσθηκε καί δικογραφία γιά την άσκηση ποινικής καί πειθαρχικής δίωξης.

Πρόστιμο 105.820 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Ραφήνας στους υπέθυνους του ΕΙΓ - ΟΙΓ «Θεοσκέπαστη» γιάτί κατά τό δρομολόγιο του πλοίου από Μύκονο — Τήνο — Άνδρο — Ραφήνα, μετέφερε καί αποβίβασε στην Ραφήνα 37 υπεράριθμους επιβάτες.

Διάσκεψη ειρήνης στό πλοίο «Ωκεανός»

Στίς 23 καί 24 Οκτωβρίου 1987, ή Πανεσογειική Διάσκεψη Ειρήνης, θά πραγματοποιηθεί πάνω στό πλοίο «Ωκεανός» της εταιρίας «Ήπειρωτική».

Τό περιεχόμενο των έργων της διασκέψεως άφορα τόν πανανθρώπινο άγώνα γιά

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)

τήν ειρήνη και την προσπάθεια να προωθηθεί αυτή στην περιοχή της Μεσογείου.

Τό πλοίο κατά τη διάρκεια των εργασιών της διασκέψεως θα προσεγγίσει στη Σύρο και Χανιά.

Ρουμάνοι λαθρεπιβάτες

Τρεις Ρουμάνοι λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στο φορτηγό πλοίο «Γεώργιος Χ.» το οποίο κατευθυνόταν στην Νέα Υόρκη. Οι Ρουμάνοι δήλωσαν ότι επιβίβαστηκαν στο πλοίο την 1η Σεπτεμβρίου όταν αυτό βρισκόταν στην Κωνσταντινούπολη.

«Αλλαγή φρουράς» στην Τράπεζα CCF

Μετά από έξι χρόνια παραμονής του στην Ελλάδα, αντικαθίσταται ο γενικός διευθυντής της Τράπεζας Credit Commercial de France κ. Αλαιν Ντε Σαρί και τα καθήκοντά του αναλαμβάνει ο κ. Λουίς Μπούα.

Με την ευκαιρία αυτή η CCF παρέθεσε δεξίωση για τους πελάτες της το βράδυ της περασμένης Πέμπτης στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία», στο οποίο παρέστησαν ο επίτιμος πρόεδρος της Τράπεζας κ. Γκ. Παλέζ, ο υπεύθυνος ξένων υποκαταστημάτων κ. Όλ. Λαβεντρίν, διευθυντές Τραπεζών που λειτουργούν στην Ελλάδα και πολλά μέλη του ναυτιλιακού και επιχειρηματικού κόσμου της χώρας μας.

Γραφεία στον Πειραιά Γαλλικής Τράπεζας

Άρχισε η λειτουργία του Γραφείου Αντιπροσωπείας της Banque Indosuez στον Πειραιά (Ακτή Μιαούλη 41), με την έναρξη των εργασιών του οποίου η μεγάλη αυτή Γαλλική Τράπεζα διευρύνει την παρουσία της στον Ελληνικό χώρο.

Τό Γραφείο Πειραιώς θα ασχολείται κυρίως με την προσφορά των υψηλής ποιότητας υπηρεσιών της Τράπεζας Indosuez στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά. Τό μέγεθος και η σπουδαιότητα της ελληνικής ναυτιλίας και η παραδοσιακή ειδίκευση της Τράπεζας στην χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εργασιών είναι οι κυριώτεροι λόγοι που συνέβα-

Διεθνής Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Στις 15 και 16 Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά η πέμπτη ετήσια διεθνής συνάντηση για τη Διεθνή Οικονομία και τη Χρηματοδότηση στην Ναυτιλία που οργανώνει η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά σε συνεργασία με τό Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδοτήσεως του City University Business School του Λονδίνου.

Στή φετεινή συνάντηση του Πειραιώς μετέχουν ως ομιλητές διακεκριμένες προσωπικότητες από τόν διεθνή ναυτιλιακό, τραπεζικό, ασφαλιστικό νομικό και ακαδημαϊκό χώρο και σημειώνουμε ιδιαίτερα τή συμμετοχή στελεχών από δύο Τράπεζες, οι οποίες παρά τή συρρίκνωση του πορτοφολίου που είχαν στη ναυτιλία, έχουν επαναρχήσει δειλά αλλά σταθερά τή χορήγηση ναυτιλιακών δανείων.

Συντονιστής της οργανώσεως της συνάντησεως είναι πάλι ο φίλτατος καθηγητής κ. Κώστας Ραμμένος, ο οποίος στις 16 Σεπτεμβρίου ανακοίνωσε ότι μεταξύ των ξένων ομιλητών και πάνελιστς της συνάντησεως

λάν στην απόφαση για τό άνοιγμα γραφείου στον Πειραιά.

Τήν διεύθυνση της Banque Indosuez στην Ελλάδα ανέλαβε η οικονομολόγος κ. Σαρλότ Στράτου, η οποία έχει εργασθεί στο παρελθόν στην Τράπεζα Bankers Trust στην Νέα Υόρκη, στο Λονδίνο και τέλος ως αντιπρόεδρος και υπεύθυνη του ναυτιλιακού τμήματος της Τράπεζας στην Αθήνα.

Καθέλκυση άλιευτιού

Στά ναυπηγεία «Αργώ» στην Πούντα Σαλαμίνας, καθελκίσθηκε πρό ήμερών τό άλιευτικό σκάφος άνοικτής θαλάσσης «Α-γιος Ιωάννης II» ιδιοκτησίας Αφών Νικολάου και Ε. Αραπάκη.

Τό σκάφος έχει όλικό μήκος 26,5 μέτρα, πλάτος 6,70 μέτρα, ύψους 3,25 μέτρα, χωρητικότητα ψυγείου 75 κυβικών μέτρων και είναι συνολικού κόστους κατασκευής 77 εκατομμυρίων δραχμών. Τό σκάφος φέρει κύρια μηχανή προώσεως KELVIN ισχύος 500 ίππων και προορίζεται άρχικά για άλιεία νω-

συγκαταλέγονται οι κ.κ.: Καθηγητής Άντριου Τσέμπερς, Dean City University, Πήτερ Ντάγκλας Οικονομολόγος, Chase Manhattan Bank, Κρίστιαν Φρίγκαστ, διευθυντή PRIVAT Banken London, Μπρούς Λάμπι, άναπληρωτής διευθυντής Det Norske Credit Bank, London, Μάτυ Μόργκενστερν, πρόεδρου της Zim Israel Navigation, Λούις Άνστερσον, διευθυντής Papachristides (UK) London, Εύάγγελος Μέλης υπεύθυνος χρηματοδοτήσεως της Chase Manhattan για τήν Εύρωπη, Αφρική και Μέση Άνατολή και άλλοι.

Οι διήμερες εργασίες της διεθνούς συνάντησεως του Πειραιώς θα άρχίσουν με τήν έγγραφη των συνέδρων τό πρωί της 15ης Οκτωβρίου και τήν εκδήλωση θά χαιρετήσουν ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλος, ο πρέσβης της Βρετανίας Σέρ Τζ. Τόμας, ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Μάρκος Σκούφαλος και ο πρόεδρος της συνάντησης κ. Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης.

που άλιεύματος. Η μελέτη προβλέπει τή δυνατότητα μετατροπής του για τήν κατάψυξη του νωπού άλιεύματος με παράλληλα αύξηση του χώρου φορτίου του κατά 35 κυβικά μέτρα.

Η μελέτη και η επίβλεψη της κατασκευής έγινε από τό Τεχνικό Ναυπηγικό Γραφείο Άναστάσιος Π. Κηπουρόπουλος.

Οί κάρτες της UNICEF

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπιιστών κοινοποίησε στα μέλη της ενημερωτικό φυλλάδιο της Έλληνικής Έπιτροπής Συνεργασίας με τήν UNICEF με τίς εύχετήριες κάρτες και προϊόντα της οργανώσεως αυτής των Έθνών.

Στή σχετική έγκύκλιο της Ε.Ε.Ε. ύπογραμίζεται ότι τό έργο της UNICEF άποβλέπει στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των παιδιών των αναπτυσσομένων χωρών, έργο που επιτυγχάνεται τόσο με προσφορές άνώνυμων και έπωνύμων δωρητών όσο και με τήν κατά κάποιο τρόπο έμμεση ένίσχυσή του διά της προμηθείας καρτών της UNICEF.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): - 4524245 - 453691/2 - 4523444
Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR
(Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

Καθελκύστηκε τό δεύτερο πλοίο - ψυγείο



Στά Έλληνικά Ναυπηγεία καθελκύστηκε τη Δευτέρα τό δεύτερο, κατά σειρά, πλοίο - ψυγείο πού ναυπηγείται γιά λογαριασμό τής Sudoimport, άμέσως δέ έν συνεχεία τέθηκε ή τρόπιδα τού τρίτου σκάφους. Άνάδοχος τού σκάφους, τό όποιο όνομάστηκε «Slavanka», ήταν ή δεσποινίς Έλένη Χαλμούκου, κόρη έργαζομένου στά Ναυπηγεία τού Σκαρμαγκά, ή όποία πέτυχε τήν ύψηλότερη βαθμολογία κατά τίς πανελλήνιες έξετάσεις από τά παιδιά τών έργαζομένων στό ναυπηγείο.

Στήν όμιλία του ό διευθύνων σύμβουλος τών Ναυπηγείων κ. Διον. Μελισσηνός ύπογράμμισε:

- Στά 30 χρόνια λειτουργίας τής μονάδας αúτης έχουμε έπισκευάσει χιλιάδες πλοία καί έχουμε χτίσει άρκετές δεκάδες διαφόρων τύπων καί μεγεθών, όπως ρυμουλκά, πλωτές δεξαμενές, πετρελαιοφόρα, φορτηγά, πλωτή εξέδρα εξόρυξης πετρελαίου, πολεμικά πλοία πέρα από όσα άλλα μεγάλα βιομηχανικά έργα έχουν κατασκευασθεί.
- Τό Ναυπηγείο έχει συσσωρεύσει μεγάλη έμπειρία τεχνολογική πού έπιτρέπει στή χώρα μας νά είναι αυτόνομη σέ άρκετά μεγάλο βαθμό ως πρός τίς πλωτές κατασκευές τής καί τά μεγάλα βιομηχανικά τής έργα, σύντομα δέ θά ξεκινήσουμε καί τήν παραγωγή τών πρώτων έλληνικών έπιβαταμαζών τού Ο.Σ.Ε.
- Άπό καιρό έχει ξεκινήσει μιά άναδιάταξη

του έμψυχου δυναμικού τού Ναυπηγείου, πού θά έπιτρέψει, μαζί μέ μικρές επενδύσεις έκσυγχρονισμού καί έλέγχου τών παραγωγικών διαδικασιών, σέ σύντομο χρονικό διάστημα, νά ύπάρξουν θετικά άποτελέσματα.

- Η ύψηλή ποιότητα, ή ταχύτητα καί τό χαμηλό κόστος τών ύπηρεσιών πού προσφέρονται άποτελούν τό καλύτερο ύπόβαθρο γιά συνεργασία, τόσο μέ τίς έφοπλιστικές εταιρίες έλληνικών συμφερόντων, όσο καί μέ εκείνες άλλων κρατών.

Ο κ. Μελισσηνός είπε έπίσης ότι έπίσκεψη θά πραγματοποιηθεί σύντομα στή Σοβιετική Ένωση, προκειμένου νά διερευνηθούν οι δυνατότητες συνέχισης καί επαύξησης τής παράδοσιακής συνεργασίας στόν κατασκευαστικό καί έπισκευαστικό τομέα. Έπίσης έπισκέψεις θά πραγματοποιηθούν καί σέ άλλες χώρες, καθώς καί σέ ναυτιλιακά κέντρα, προκειμένου νά παρουσιασθούν άφενός τά μέχρι σήμερα έπιτεύγματα καί οι δυνατότητες τών Ναυπηγείων καί άφετέρου νά ύπογραμμισθεί ότι μέ χαμηλό κόστος, ταχύτητα καί ποιότητα προσφέρονται ύπηρεσίες ανταγωνιστικά σέ διεθνές επίπεδο.

Στήν καθέλκυση μίλησαν έπίσης ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος, ό πρεσβευτής τής Σοβιετικής Ένωσης κ. Στουκάλιν, ό προεδρεύων αντιπρόεδρος τής Έταιρίας κ. Χρ. Πίκης, ό πρόεδρος τού Σωματείου τών Έργαζομένων κ. Γ. Κοντάκης καί ό διοικητής τής ΕΤΒΑ κ. Κ. Σοφούλης.

Άξιοπρόσεκτε Παρουσία τής ΕΚΟ στήν 52η ΔΕΘ

Εύχарιστη έκπληξη άποτέλεσε γιά τούς έπισκέπτες τής 52ης ΔΕΘ τό περίπτερο τής ΕΚΟ, ή όποία συμμετείχε γιά τρίτη χρονιά στή ΔΕΘ μέ ένα λειτουργικό καί φροντισμένο χώρο, στόν όποιο ό κύριος πόλος έλξεως τών έπισκεπτών ήταν τό όπτικοακουστικό πολυθέαμα πού παρουσίαζε καί άφορούσε ένα φανταστικό ταξίδι στούς ύγρότοπους τής Ελλάδας.

Στό περίπτερο πού ήταν κυρίως άφιερωμένο στό Εύρωπαϊκό Έτος Περιβάλλοντος παρουσιάστηκε άκόμα ένα φίλμ μέ παραδείγματα μεθόδων αντιρρύπανσης από τή διεθνή έμπειρία, καθώς καί σειρά διαφανειών από τίς έξελεγμένες τεχνικές μεθόδους πού εφαρμόζει ή ΕΚΟ στόν τομέα αúτό.

Τέλος, σημαντικό από άποψη ούσίας ήταν καί ένα μοντέλο/μακέττα πού έκτίθετο καί παρουσίαζε τή νέα μονάδα. Άνάκτησης Θείου. Τά έργα εγκατάστασης μιάς αντίστοιχης μονάδας έχουν ήδη αρχίσει στό βιομηχανικό συγκρότημα τής εταιρίας στά Διαβάτα Θεσσαλονίκης.

Οι σχετικές επενδύσεις, πού φθάνουν τά 1.2 δίσ όρχ., θά έχουν σάν άποτέλεσμα τή μείωση τών έκπομπών διοξειδίου τού θείου κατά 70%. Τά έργα προβλέπεται νά ολοκληρωθούν στό τέλος τού 1988 καί θά συμβάλουν ούσιαστικά στή βελτίωση τής ποιότητας τής ατμόσφαιρας στήν περιοχή.

Η επένδυση αúτη, πού ή έναρξή τής συνέπεσε χρονικά μέ τό Εύρωπαϊκό Έτος Περιβάλλοντος, άποτελεί τή πιά σημαντική συμβολή τής ΕΚΟ στόν έφορτασμό του.

Διευκρίνιση

Διευκρινίζεται ότι τό κυπριακό φορτηγό «Σάνραϊζ» πού κρατήθηκε στό λιμάνι Κήλανγκ τής Ταϊβάν έπειτα από άπαιτήτηση τής τοπικής όργανώσεως τής ΙΤΦ δέν ανήκει στήν εταιρία Σέφφιλντ Μαριτάιμ τού Πειραιώς όπως ανέγραψε πρό ήμερών τό «Λούδς Λίστ».

Η Ε.Ε.Ε. απέκτησε Telefax

Άπό τίς 18 Σεπτεμβρίου λειτουργεί στό γραφείο τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών μηχανήμα telefax μέ τό νούμερο: 4118018 ΕΕΕ/UGS.

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο τού ΣΦΟ

Μετά τίς άρχαιρεσίες τού Συλλόγου Φίλων Οίνουσών, πού πραγματοποιήθηκαν στίς Οίνουσες στίς 9 Αύγούστου, συγκροτήθηκε σέ σώμα νέο διοικητικό συμβούλιο γιά τή προσεχή τριετία μέ μέλη τούς κ.κ. Μιχάλη Γ. Χαλκιά, πρόεδρο, Μιχάλη Λυγνό αντιπρόεδρο, Λέων Χρ. Λεμό γεν. γραμματέα, Μιχάλη Τσεβδό ταμία, καί Γιώργο Δανιήλ, Μάρκο Λεμό, Κώστα Λύρα, Μαίρη Παπακωνσταντίνου, Ήλία Λυγνό καί Στέφανο Χαλκιά συμβούλους.

Τήν έξελεγκτική έπιτροπή τού ΣΦΟ άπαρτίζουν οι κ.κ. Γιάννης Χαλκιάς, Σ. Ποντικός καί Ν. Κοντοράσης.

Θάνατος ναυτικού

Στίς 14 Σεπτεμβρίου πέθανε από καρδιακή προσβολή στό μέ σημαία Κύπρου φορτηγό «Πάνθηρ» ό άνθυποπλοίαρχος Γιώργος Στεφάνου 57 έτών, ένώ τό πλοίο βρισκόταν στό λιμάνι τής Κωνσταντίας.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ
DIMITRIS TAX FREE CARS

D. Lagogiannis
V. Beethovenstraat 26
2983 BV Ridderkerk
Holland
Phone: (01804) - 19041
Chamber of Commerce R'dam
Reg. nr.: 162157

Bankers:
National Bank of Greece
Rotterdam
Accountnr: 521528 - 510244
N.M.B. Ridderkerk
Accountnr: 68.24.23.963

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς

Τό σεμινάριο τῆς Ηελμερα στή Χίο

Πραγματοποιήθηκε μέ ἐπιτυχία τό πρῶτο σεμινάριο τῆς Ἑλληνικῆς Ἐνώσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA στό Βροντάδο τῆς Χίου.

Στίς 21 Σεπτεμβρίου, παραμονή τῆς ἐνάρξεως τοῦ ἔκτακτου αὐτοῦ ἐκπαιδευτικοῦ κύκλου, ὁ Ἀντιπρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῆς HELMEPA Δρ. Ματθαῖος Δ. Λῶς μίλησε σέ ἀκροατήριο 150 περίπου προσκεκλημένων τῆς Προεδρευτικῆς Ἐκπολιτιστικῆς Κοινωνικῆς Ἐνώσης Βροντάδου.

Τό διήμερο σεμινάριο στίς 22 καί 23 Σεπτεμβρίου παρακολούθησαν 62 πλοίαρχοι καί μηχανικοί τοῦ Ε.Ν. καθώς καί στελέχη τοῦ λιμεναρχείου Χίου.

Ἡ πρώτη αὐτῆς ἀποκεντρωτικῆς δοκιμῆς τῆς HELMEPA στή Χίο καί τίς Οἰνοῦσσες ἀπέδωσε πολύ ἱκανοποιητικά ἀποτελέσματα, καί σύντομα θά ἐπακολουθήσουν καί ἄλλα νησιὰ πού εἶναι παραδοσιακοί ναυότοποι.

Ἐγινε ἡ διεθνὴς συνάντηση «Χίος - Γένοβα»

Στή Χίο πραγματοποιήθηκε ἀπό 24-28 Σεπτεμβρίου διεθνὴς συνάντηση μέ θέμα «ΧΙΟΣ - ΓΕΝΟΒΑ», πολιτιστική συνάντηση μέσα στοὺς αἰῶνες.

Ἡ συνάντηση αὐτῆς ἔγινε στά πλαίσια τοῦ ἑορτασμοῦ πού ὁργανώνεται σέ παγκόσμια κλίμακα «Columbus 1992», ὅποτε καί συμπληρώνονται 500 χρόνια ἀπὸ τὴν ἀνακάλυψη τῆς Ἀμερικανικῆς Ἠπείρου.

Ὅπως ὑποστηρίζεται, ὁ Χριστόφορος Κολόμβος ἐξῆσε γιὰ ἓνα διάστημα στή Χίο καί οἱ γιορτές πού ἔγιναν περιελάμβαναν ἐπισημονικὲς ἀνακοινώσεις, θεατρικὲς καί μουσικὲς παραστάσεις, κλπ.

Δεξίωση Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ

Ὁ πρόεδρος καί τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Sunderland Steamship P & I. Association, μέ τὴν εὐκαιρία τῆς ἐτήσιας συνάντησής τους στήν Ἀθήνα, παρέθεσαν δεξίωση στίς 17 Σεπτεμβρίου, στό Γκόλφ τῆς Γλυφάδας.

Στὴν ἐκδήλωση παρέστησαν οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες μέλη τοῦ κλάμπ, ἡ ἡγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐκπρόσωποι ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν καί στελέχη τοῦ Ἑλληνικοῦ καί Βρετανικοῦ νηογνώμονα.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς διπλῶς διαμορφώθηκαν στίς 23 Σεπτεμβρίου 1987. Τιμές σέ δολάρια ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	135/136	143/145	244/147
Βοστώνης	156,30/157	161/165	245,50/248
Νέας Ὑόρκης	146/146,60	151,50/152	240/243
Φιλαδέλφειας	149/151,50	153/156,50	240/143
Βαλτιμόρης	149/150	154/155	240/242
Νόρφολκ	147,50/151	152/155	240/143
Σαβάννας*	151/152	157/158	240/241
Τσάνκσονβιλ	150,50/151,50	157/158	240/241
Π. Ἐβεργκλέιτς	150/151	159/160	242/243
Τάμπας	148/150	154/155	232/240
Μόμπιλ	144/150	149/156	238/240
Ν. Ὁρλεάνης	141,50/148	147/155	238/240
Μπωμόντ/Π. Ἄρθουρ	144/147	149/152	238/240
Χιούστον	141,50/143	147/149	238/240
Κόρπους Κρίστι	148/149	155/156	240/242
Λός Ἀντζελες	139/143	142/149	223/225
Σάν Φραντζίσκο	139/141	142/146	224/225
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	148/150,50	150/154	220/225
Σηάττλ	136/143	143/145	224/227
Βανκούβερ	159/160	164,50/165,50	269/270
Ἀγ. Εὐσταθίου	157/159	161/163	245/260
Φρήπορτ/Μπαχάμας	149/150	154/155	245/246
Ἀρούμπα/Κιουρασάο	169/170	177,50/178,50	249/250
Τρίνιταντ	165/170	177/182	250/260
Κρίστομαπαλ/Μπαλμπόα	167/169	171/175,50	244/249
Σαίντ Κρουά	24,10	24,45	33,10BBL
Βενεζουέλας	22,56	23,14	33,28BBL
Βραζιλίας	149	153	295
Ἀμβέρσας	143/144	146,50/147	229/230
Ρόττερνταμ	142/143	146/147	228/230
Ἀμβούργου	143/144	145/146	235/236
Γαλλίας	140/143	150/153	255/277MTW
Ἰσπανίας	148/150	154/156	246/247MTW
Θέουτας	150/152	156/157	245/247MTW
Γένοβας	152/153	159/160	263/265
Αὐγούστας	152/153	159/160	263/265
Πειραιῶς	153/154	157/158	260/262
Σουέζ Κανάλ	158	158	265
Τζέντας	—	160	282,65
Νταμμάμ	—	160	275
Ράς Τανούρα	—	160	275
Κουβέιτ	155	160	260
Ντῶρμπαν	—	145/146	312/315MTW
Σιγκαπούρης	156/157	159/162	221/223
Ἰαπωνίας	158/160	161/163	245/250

ΓΙΑ ΤΑΧΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ
ΣΑΣ ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ ΚΑΙ Ν.Α. ΑΣΙΑ

HELLENIC OVERSEAS MARITIME AND TRADING PTE LTD

(SHIPPING AGENTS — BROKERS — MARINE SURVEYORS)

Cableaddress: HELLENSEAS

Telex: 39502 (HOMSEA)

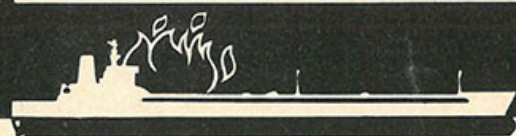
Telephones: 2652855 - 2641893

Telefax: 2641681

AOH Tels: 2257360 Capt. J. GOROS - 4590194 ANTHONY FONG

56, PANDAN ROAD - SINGAPORE 2260

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II	Κυπριακή	10.003	1977	Ρεϋνιόν για Νάντη, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή, στη Λάς Πάλμας, στις 18/6. Κατευθύνθηκε προς Λισσαβώνα για επισκευές.
ΑΤΛΑΣ	Έλληνική	11.804	1977	Υπέστη ζημία σε γερανό του καταστρώματος, στο Ντάρμπαν, στις 16/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	Κυπριακή	11.954	1973	Ανέφερε βλάβη στη βοηθητική μηχανή στο Σάντος, στις 5/9.
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Έλληνική	8.953	1973	Σάν Αντόνιο για Σαλβαντόρ, υπέστη βλάβη στο πηδάλιο κατά την είσοδο στο Στενό του Μαγγελάνου. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Πούντα Άρνας.
ΦΗΑΡΛΕΣΣ ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ	Κυπριακή Παναμαϊκή	22.523 8.065	1971 1969	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στο Γιαντάϊ, στις 21/9. Κατά τον απόπλου από το Πουέρτο Ντεσεάντο, στις 15/9, απώλεσε την άγκυρα, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής και προσέκρουσε στην αποβάθρα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	Έλληνική	17.882	1984	Ανέφερε βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στις 3/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Γλασκώβη στις 4/9.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	Έλληνική	13.600	1983	Επιθεωρήθηκε στο Ντάρμπαν, συνεπεία απώλειας της άγκυρας, στις 23/9. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΘΗΡΑΣΙΑ	Έλληνική	28.100	1984	Χιούστον για Τοκουγιάμα, έμφορτο, συγκρούστηκε με το ρυμουλκό «Rousseau» κατά τον διάπλου της διώρυγας του Παναμά, στις 24/9 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΑΡΙΟΝ	Κυπριακή	10.605	1972	Υπέστη ζημία στο πηδάλιο και κατέπλευσε στο Πέραμα για επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΚΟΡΙΑΝΑ	Έλληνική	38.000	1984	Εβλήθη υπό περσικού πλοίου, στον Περσικό, στις 29/9 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ	Λιβεριανή	29.700	1982	Συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Iver Champion», ανοικτά του Γκάλβεστον, στις 14/9 και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές στην πλώρη και στις πλευρικές δεξαμενές. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Κιουρασάο.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ:				
ΠΑΤΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	Έλληνική	7.356	1968	Ανέφερε προσάραξη στις 26/9 και αποκόλληση τήν ίδια ημέρα, χωρίς να γνωσθούν άλλες λεπτομέρειες.
ΦΑΙΣΤΟΣ	Έλληνική	7.977	1966	Υπέστη βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στις 21/9. Αναλήφθηκαν επισκευές στον Πειραιά.
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ:				
ΜΑΡΙΣΣΑ I.	Ονδούρας	181	1969	Κουβέιτ για Ντουμπάϊ, προσέκρουσε σε νάρκη, ανοικτά του Άλ Άράμπιγια Άϊλαντ, στις 22/9 και βυθίσθηκε. Δύο Έλληνες ναυτικοί αγνοούνται.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αμφιλεγόμενες οι τάσεις της αγοράς και ανάμικτα τα συναισθήματα των παρατηρητών της κατά τη διάρκεια του δευτέρου δεκαπενθημέρου του Σεπτεμβρίου. Η αρχή έγινε με σαφώς καθοδικές τάσεις, γεγονός που έφερε το έρώτημα της ούσιαστικής πτώσης της ναυλαγοράς. Σύντομα όμως φάνηκε ότι το πλοίο διαθέτει ακόμα αρκετή διαπραγματευτική δύναμη. Από εκεί ασφαλώς πηγάζουν και οι αργότερα παρατηρηθείσες ανοδοί των ναύλων σε πολλές χαρακτηριστικές ναυλώσεις, ή αξιολόγηση των οποίων χρειάστηκε μερικές φορές να λάβει υπόψη αριθμό τρίτων παραμέτρων, όχι και τόσο εύκολα αποτιμητών (ρυθμός φορτώσεως ή εκφορτώσεως, σκοπιμότητες σε σχέση με μακροπρόθεσμα συμβόλαια, κλπ.)

Μετά από μερικές διακυμάνσεις με άνω-κάτω δόση τα δολ. 16.10 και κατώτατο τό (φημολογηθέν) δολ. 14.50 αλλά, στην πραγματικότητα, περί τα δολ. 15.50, ο ναύλος πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία φαίνεται να σταθεροποιείται στα δολ. 16. Ο πρὸς Κόντινεντ αντίστοιχος ναύλος με αρχικών καθοδικές τάσεις που έφθαναν τα δολ. 8.50 φέρεται να οδηγείται στην περιοχή των δολ. 9 χωρίς εμφανείς προοπτικές σταθεροποίησης. Σημαντική η ζήτηση από Βόρειο Ειρηνικό, ιδίως πρὸς Αίγυπτο, όπου οι 28.000 τόννοι πλήρωναν δολ. 24,75 φίο με 5 ημέρες και 1.500 τόν. εκφόρτωση. Αριθμός ναυλώσεων σιτηρών από Αίγιο Λαυρέντιο και Μεγάλες Λίμνες σε μάλλον σταθερές τιμές ναύλων. Οι 18.000 τόννοι από Μ. Λίμνες για Αλγερία πλήρωναν δολ. 27,75 φίο. Μικρό αριθμό ναυλώσεων για σιτηρά σημειώσαμε από Εύρωπη και Αυστραλία ενώ η Νότια Αμερική φαίνεται να επιστρέφει σε αργούς ρυθμούς.

Σημαντική, αλλά όχι αρκετή για να συγκρατήσει και να προαγάγει την αγορά, η ζήτηση σε γαιάνθρακα και σιδηρομεταλλεύματα. Όπωςδήποτε, σε ευκαιριακές καταστάσεις και όπου χρειαζόταν τό πολύ μεγάλο (cave size) μπαλκάρριερ, οι ναυλοί κρατήθηκαν και, εν πολλοίς, βελτιώθηκαν:

- 180.000 τόννοι, από Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 6.70.
- 125.000 τόννοι, όπως ανωτέρω, δολ. 7.40.
- 85.000 τόννοι, Δυτική Αφρική για Β. Κόντινεντ, δολ. 4.75 φίο.
- 75.500 τόννοι, από Δυτ. Αφρική για Β. Γαλλία, δολ. 5.25 φίο.
- 105.000 τόννοι, από Αγ. Λαυρέντιο για

Ρόττερνταμ, δολ. 3.85 φίο με 7 ημέρες.

Οι ανωτέρω ναυλώσεις αναφέρονται σε μεταλλεύματα, ενώ, στους γαιάνθρακες, σημειώσαμε:

- 60.000 τόννοι, από Ν.Α. Αυστραλία για Δανία, δολ. 14.000 φίο.
- 71.500 τόννοι, από Αυστραλία για Ην. Βασίλειο, δολ. 12.50 φίο.

Αριθμός ναυλώσεων για ζάχαρη και λιπάσματα δεν στάθηκε ικανός να επιδράσει επί της αγοράς και της διαμόρφωσης των ναύλων. Έπτά ή οκτώ συνολικά ναυλώσεις για την Ινδία κυρίως από Έρυθρά και Περσικό, δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν αξιολογική πηγή απασχόλησης.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε Ανατολή και Δύση, το ημερήσιο μίσθωμα του πανάμαξ κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 6-7.000 με εξάρσεις όπου ευκαιριακές συνθήκες το επέτρεπαν και ελαφρά υπεροχή της Απω Ανατολής όπου ζητήθηκαν πολλά πλοία για κυκλικά ταξίδια Β. Ειρηνικού ή Αυστραλίας.

Σταθεροποίηση στο λεγόμενο handy size (τώρα πιά 35/40.000 τόν. d.w.) όπου τα δολ. 6.000 ημερήσιο μίσθωμα ήταν μία απτή και εύκολα προσιτή πραγματικότητα με αρκετές διαφοροποιήσεις άνω ή κάτω. Η ρευστότητα

τα της αγοράς επέτρεψε και σε μικρότερα πλοία να εξασφαλίσουν ύψηλά για τους καιρούς μας μισθώματα όπως τα δολ. 5.800 για 20.000 τόν. d.w. από Βραζιλία για Ανατολική Νότια Αμερική. Στα δολ. 3.800 - 4.500 πλήρωναν πλοία 15-20.000 τόν. d.w. γενικού ή χύδην φορτίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ενώ στις λοιπές αγορές επικρατούσε άκρα στασιμότητα ως προς τις διακυμάνσεις ζητήσεως και ναύλων, για μία ακόμα φορά η γενική προσοχή στρεφόταν πρὸς τὸν Περσικό Κόλπο όπου η πολεμική τάση από ενός και η συγκέντρωση χωρητικότητας από έτέρου, δημιουργούσαν αμφιλεγόμενες καταστάσεις ευπαθούς ισορροπίας που πρὸς τὸ παρόν αποκλίνει εις βάρος του πλοίου. Θεματική και η πτώση των ναύλων VLCC στο επίπεδο των WS 32 με εκλάμψεις μέχρι και WS 35.

Με εξαίρεση απόρροιας εξελίξεις που σχετίζονται μάλλον με τα πολεμικά/πολιτικά ζητήματα παρά με την καθαρά οικονομική πράξη, η ανάκαμψη στην περιοχή θα απαιτήσει κάποιο χρονικό διάστημα. Τό να ζητηθεί ο ακριβής προσδιορισμός του θα ήταν μία παράλογη απαίτηση, πέρα από τις δυνατότητες του παρατηρητή των ναυτιλιακών πραγμάτων...

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: Βόρειο Ειρηνικό 30.000 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 24 φίο, 4 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο.

ΚΡΙΤΩΝΑΣ: Ντουλούθ/ Μεγ. Λίμνες 10.000 τόν. περίπου γεννήματα Αλγερία, δολ. 30,50 φίο, 4.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτώβριου 5-10.

ΓΟΥΑΪΝΤΡΟΠ: Αμερ. Κόλπο 30.000 τόν. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 26 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Βορ. Βραζιλία 20.000 τόν. ζάχαρη χύδην Βενεζουέλα, δολ. 17,50 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο.

ΓΚΑΛΦΟΥΪΝΤ: Βόρειο Ειρηνικό 31.500 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 25 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτώβριου 10-17.

ΤΖΙΝΗ Ι: Λέικχεντ 18.000 τόν. γεννήματα Αλγερία, δολ. 27,75 φίο, 5 ημέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτώβριο.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ: Αμερ. Κόλπο 15.000 τόν. γεν-

νήματα Ινδονησία, δολ. 28 φίο, 3 ημέρες/1.750 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχες Οκτωβρίου.

ΑΓΙΟΓΚΑΛΟΥΣΕΝΑ: Σαιντ Λόρενς 23.500 τόν. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 13 φίο 4 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριου 28 — Οκτωβρίου 5.

ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ: Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 16,20 φίο, 4/7 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριου 21-30.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: Αμερ. Κόλπο 57.900 τόν. γεννήματα Ακαμπα, δολ. 983.500 κατ' αποκοπή φίο, 31 ημέρες, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΜΙΣ ΝΤΙΝΑ: Αμερ. Κόλπο 47.000 τόν. σιτηρά Ρόττερνταμ/Αμβούργο, δολ. 450.00 κατ' αποκοπή φίο, 9 1/2 ημέρες, Σεπτέμβριου 21-28.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τόν. γαιάνθρακες Φός, δολ. 5 φίο, 22.500/22.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτώβριου.

ΟΥΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 14,50 φίο, 10.000/6.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριου 25-30.

ΦΛΕΪΜ: Τολέδο 17.000 τόν. γεννήματα



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

Αμοστερνταμ/ Αμβέρσα δολ. 20,50 φίο, 6 ημέρες, άμηση.

ΦΕΥΡΟΥΣ III: Βορ. Ειρηνικό 25.000 τον. κριθής Φιλιππίνες, δολ. 19,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Οκτωβρίου.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 9 φίο, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 29 — Οκτωβρίου 23.

ΣΗΜΠΑΛΚ: Αμερ. Κόλπο 40.000 τον. γεννήματα Λισαβόνα, δολ. 9 φίο 8 ημέρες, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: Τολέδο 16.500 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 19,75 φίο, 6 ημέρες, Σεπτεμβρίου 22-30.

ΕΣΚΟΡΠΙΟ: Χιούστον 9.100 τον. περίπου Γκουαγιακίλ, δολ. 33,50, Οκτωβρίου 1-8.

ΥΠΑΠΑΝΤΗ: Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. καλαμπόκι Σάντο Ντομίνγκο / Πουέρτο Πλάτα δολ. 15,90, Οκτ. 1-10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΝΙΤΥ: Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Μπαγκλαντές, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΤΛΑΣ Α.Σ.: Μαλαισία/ Ινδονησία 37.635 τον. σιτηρά Κόντινεντ, δολ. 635.000 κατ' άποκοπή φίο με δύο λιμάνια φόρτωσης/ εκφόρτωσης 2.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Ρότερνταμ 100.000 τον. γαϊάνθρακες περίπου Τάραντο, δολ. 3,17 1/2 φίο, 6 ημέρες, Οκτωβρίου 3-7.

ΤΙΓΡΗΣ: Νάρβικ 117.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 2,45 φίο, 7 ημέρες, Οκτωβρίου 1-10.

ΒΡΥΣΗ: Ρουέν/ Αμβούργο 12.000 τον. ζάχαρη σέ σάκκου Αίγυπτο, δολ. 22 φίο, 750/750 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ: Μαουρίσιους 14.000 τον. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, Λίρες 15,50 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 14-17.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΥΚΛΑΔΕΣ: 17.482 τον. d.w. του 1968, παράδοση Ρεκαλάδα Σεπτεμβρίου 25, έπαναπαράδοση Αμερ. Κόλπο, δολ. 4.050 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.244 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη/ Ινδονησία Σεπτεμβρίου 25 - Οκτωβρίου 5, κυκλικό ταξίδι Τασμανίας με έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΤΣΑ: 25.884 τον. d.w. του 1977, παρά-

δοση Κόντινεντ Οκτωβρίου 4-7, έπαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 5.950 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪ'ΑΝΤ: 27.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο Αυστραλία τέλη Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ: 60.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Χόγκ Κόγκ Σεπτεμβρίου 25-30, ταξίδι 3/5 μηνών, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ: 43.112 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη τέλη Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΧΑΠΙΝΕΣΣ II: 20.348 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρίο Ιανέιρο άρχές Οκτωβρίου, έπαναπαράδοση Μπουεναβεντούρα/ Γκουαγιακίλ, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.931 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βραζιλία Σεπτεμβρίου 25-30, έπαναπαράδοση Βορ. Χαττέρας, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ: 36.223 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ άμηση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ: 37.155 τον. d.w. του 1985, παράδοση Μπιλμπάο Σεπτέμβριο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.874 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σιγκαπούρη Σεπτεμβρίου 25-30, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1977, παράδοση Αμβούργο Σεπτεμβρίου 15, ταξίδι μέσω Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ / Ιαπωνία, δολ. 6.550 την ημέρα.

ΤΣΕΡΡΥ ΠΛΑΟΥΕΡ: 22.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ποταμό Τής Σεπτεμβρίου 25-30, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪ'ΑΛΟΡ: 62.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία άμηση, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Σκώ Σεπτεμβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΟΡ: 22.670 τον. d.w. παράδοση Σκώ Σεπτεμβρίου 30, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ Β.: 42.148 τον. d.w. του 1968, παράδοση στον πιλότο Σιγκαπούρης Σεπτεμβρίου 23-28, ταξίδι με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 63.384 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Αμερικής με έπαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΡΙΚΙ: 42.244 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ρότερνταμ Σεπτεμβρίου 12-16, έπαναπαράδοση στον πιλότο Καράτσι, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΪ'ΝΙΚΟΛΑΣ I: 20.950 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μπαγκόγκ άμηση, έπαναπαράδοση Δυτ. Αφρική, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.573 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βόρειο Βόρνεο άμηση, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΕΠΟΣ: 24.750 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βόρειο Ισπανία άμηση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία δολ. 4.850 την ημέρα.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 27.900 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ιμμιγκχαμ Σεπτεμβρίου 20-24, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία δολ. 5.025 την ημέρα.

ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ: 37.734 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Βανκούβερ με έπαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 34.186 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Ρίτσμοντ Σεπτεμβρίου 26-30, έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 5.250 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλού ύπό έρμα.

ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΟΥΥ: 16.658 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σαϊντ Λόρενς Σεπτέμβριο, έπαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 4.700 την ημέρα.

ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ: 24.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Καράτσι Σεπτέμβριο, έπαναπαράδοση Μπαγκαντές, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΚΙΝΓΚ: 34.750 τον. d.w. του 1984, παράδοση Λούμπεκ άμηση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ: 33.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Αμπιτζάν τέλη Σεπτεμβρίου ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΤΖΕΪ'ΝΤ ΜΠΑΙΗ: 15.180 τον. d.w. του 1972, παράδοση Αμβούργο άμηση, έπαναπαράδοση Καράτσι/ Σιγκαπούρη, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ: 21.069 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ρότερνταμ άμηση, έπαναπαράδοση Καράτσι, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 40.844 τον. d.w. του 1979, παράδοση Νότιο Κίνα άμηση, ταξίδι μέσω Πόρτ Χέντλαντ και Πόρτ Μπιν Κουασιμ με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.823 τον. d.w. του 1978, παράδοση



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

65181

6518

Athens Office Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS

Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920

Address IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T T 917 Athens

After Hrs Tel

523064 - 846474

843647 - 370491

523978

στον πιλότο Βαντελαάρ Σεπτεμβρίου 14-16, ταξίδια 4/6 μηνών εκτός Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Σκώ ή Πάσσερο, δολ. 5.950 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 29.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 27 - 'Οκτωβρίου 2, ταξίδι μέσω Βραζιλίας και Μεγάλων Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 4.500 την ημέρα.

ΓΟΥΛΑΜΕΑ: 61.750 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σάντος άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ: 26.978 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση 'Ανατολ. άκτη ΗΠΑ, δολ. 4.600 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ: 27.000 τον. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα Σεπτεμβρίου 19, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ: 22.600 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σκώ Σεπτεμβρίου 21, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων δολ. 4.000 την ημέρα, όψιόν επαναπαράδοση Φινιστέρε/ Γιβραλτάρ, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΒΙΤΑΛΙ: 28.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρουέν άμεση, επαναπαράδοση Δυτ. άκτη 'Ιταλίας, δολ. 4.700 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σαίντ Κρουά 31.000 τον. καθαρά 'Α-κτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 175, Σεπτεμβρίου 18.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Βραζιλία 28.500 τον. καθαρά 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ ΗΒ/ Κόντινεντ Μεσόγειο WS 167,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 182,5, Σεπτεμβρίου 22.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Ταμπανγκάο WS 103, Σεπτεμβρίου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 88.000 τον. Ταμπανγκάο WS 92,5, Σεπτεμβρίου.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: 'Ανατολ. άκτη Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 100, όψιόν Καραϊβική WS 95, Σεπτεμβρίου 21.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Χάουντ Πόιντ 70.000 τον. μέρος φορτίου Φόλεϊ WS 80, Σεπτεμβρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Γέμπο 35.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 155, Σεπτεμβρίου 27.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 33.000 τον. καθαρά 'Α-κτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 136,5, άμεση.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. Βενετία, WS 72,5, Σεπτεμβρίου 21.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν WS 32,5, Σεπτεμβρίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 57,5, όψιόν 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 60, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 62,5, Σεπτεμβρίου 27.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Περσικό Κόλπο 65.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 105, Σεπτεμβρίου.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Περσικό Κόλπο 96.000 τον. Τσιταγκόγκ WS 82,5 Σεπτεμβρίου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 162,5, Σεπτεμβρίου.

ΝΕΔΙ Ι: Λά Σκρίρα 78.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Νάπολι WS 80, Σεπτεμβρίου 25.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Ραμπόν Γκράντε 76.000 τον. μέρος φορτίου Πίλσμπορο, WS 65, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 67,5, όψιόν 'Α-μερ. Κόλπο WS 65, Σεπτεμβρίου 25.

ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 'Ιταλία 60.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 95, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 92,5, Σεπτεμβρίου 29.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Χάουντ Πόιντ 67.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ WS 70, Σεπτεμβρίου 27.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Γέμπο 50.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο, WS 135, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, Σεπτεμβρίου.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Καραϊβική 25.500 τον. καθαρά, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 191,3 Σεπτεμβρίου 26.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Κωνσταντίνος 30.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 135, Σεπτεμβρίου 24.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Ράς Σουκχέιρ 120.000 τον. 'Ιταλία, WS 59, Σεπτεμβρίου.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 115.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 55, Σεπτεμβρίου.

ΑΘΩΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 31,25, Σεπτεμβρίου.

ΕΛΙΤ: Μπράς Ρίβερ 112.000 τον. Σιές, WS 76,25, Σεπτεμβρίου 25.

ΚΟΡΟΛΛΑ: Λά Σαλινά 53.000 τον. μέρος φορτίου Τσαλμέτ, WS 85, Σεπτεμβρίου 29.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 29, Σεπτεμβρίου.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'Ι'ΤΝΕΣΣ: Λά Σκρίρα 70.000 τον. Τριέστη, WS 85, Σεπτεμβρίου 27.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά 'Α-κτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 175, 'Οκτώβριο.

ΧΙΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 180, 'Οκτωβρίου 5.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ταρτούς 60.000 τον. μέρος φορτίου Μελίλι, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, δολ. 730.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 307,5, 'Οκτώβριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Καραϊβική 29.000 τον. 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 195, Σεπτεμβρίου.

ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Σιντί Κερύ 245.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 37,5, Σεπτεμβρίου 28.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Ακτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερικανικό Κόλπο WS 52,5 'Οκτωβρίου 3.

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τις κάποιες αδυναμίες της ναυαγορράς - πρόσκαιρες ή μη - που κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου μάς θύμισαν για μία ακόμα φορά πόσο ευμετάβλητες είναι οι παράμετροι στη ναυτιλία, ή ζήτησή για αξιόλογες μονάδες εξακολούθησε ζωηρή.

Στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων όπου ή πρόσφατη πώληση των πέντε 'Ελληνικών μονάδων της MAYAMAR προς τους Νορβηγούς εξακολουθεί ποικιλοτρόπως να σχολιάζεται, είχαμε ένα σεβαστό άριθμό πράξεων σε όλα σχεδόν τά μεγέθη και σε ήλικίες που κυμαίνονται μεταξύ της δεκαπενταετίας και του νεότευκτου. 'Ας παραθέσουμε μερικές:

— Τ/Τ ΑΧΙΛΛΕΣ (269.195/77) ως εστί στον Περσικό με ζημίες αντί δολ. 190 ανά τόνο έλαφρού έκτοπίσματος με βάση 33.489 τόνους.

— Τ/Τ SHIMA MARU (255.496/74) δολ. 10.000.000.

— Μ/Τ ΑΡΓΟ ΑΥΡΟΡΑ (155.456/77) δολ. 12.000.000.

— Μ/Τ ΦΟΣΝΑ (138.350/76) και Μ/Τ ΒΙΝΓΑ, άδελφό του προηγούμενου (1975) αντί συνο-

λικής τιμής δολλ. 24.500.000 σε Νορβηγούς αγοραστές.

— Μ/Τ SHOKO MARU (87.366/76) δολ. 7.500.000 σε 'Ιταλούς.

— Μ/Τ VIKING HARRIER (87.325/81) φερόμενο ως πωληθέν σε Νοτιοαμερικανούς αγοραστές αντί δολ. 16.500.000.

— Μ/Τ LOYALTY (46.693/86) και Μ/Τ TENCITY, άδελφό του προηγούμενου (1984) αντί συνολικής τιμής δολλ. 31.000.000.

— Μ/Τ TURMOIL (39.258/80) δολ. 12.000.000.

— Μ/Τ ΚΡΙΤΙ ΜΟΥΝΤΑΙΝΣ (29.632/82) και Μ/Τ ΚΡΙΤΙ ΡΟΚΚ, άδελφό του προηγούμενου, αντί συνολικής τιμής δολ. 27.000.000 περίπου. Είναι πλοία μεταφοράς παραγώγων.

— Μ/Τ ΙΣΑΒΕΛΛ (12.720/75) δολ. 6.750.000.

Στά μικτά πλοία σημειώσαμε:

— Μ/Τ ΒΡΑΖΙΛ ΣΤΑΡ (ΟΡΕ/ΟΙΛ, 183.526/72) δολ. 10.250.000.

— Μ/Τ ΔΑΝΜΑΡΚ (ΟΒΟ, 142.725/73) δολ. 7.300.000.

— Μ/Τ ΝΟΡΔΙΚ ΡΕΝΑΙΣΣΑΝΣ (ΟΒΟ), 116.978/75) δολ. 7.500.000 δέ 'Ελληνες του



- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ
ΕΓΓΥΗΣΗ
ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ
ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



Athens

TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

Λονδίνου.

Ἀξιόλογη, όπως είπαμε καί ἡ ζήτηση μπάλκ κάρριερς, ἀπέληξε σέ μεγάλο σχετικό ἀριθμό πράξεων σέ ὑψηλές τιμές:

— MV JUANITA II (134.800/82) δολ. 18.000.000.

— MV E.W. BEATTY (131.250/73) δολ. 7.200.000.

— MV STABOR (122.976/76) δολ. 12.200.000.

— MV MOSFIELD (119.694/72) δολ. 6.000.000.

— MV TERESITA (69.600/77) δολ. 8.600.000.

— MV MUO (67.925/70) δολ. 3.100.000.

— MV JADE GLORIOUS (62.535/72) δολ. 4.200.000.

— MV OAK PEARL (60.158/82) δολ. 11.700.000.

— MV STAR BAY (41.388/84) δολ. 10.750.000.

— MV LUIS BANCHERO (37.600/76) δολ. 4.400.000.

— MV FILPOL (34.260/74) καί MV FILKAP, ἀδελφό τοῦ προηγουμένου (1975) ἀντί συνολικῆς τιμῆς δολ. 8.000.000.

— MV DEUTSO (26.965/72) δολ. 1.870.000.

— MV SUNNY ISLAND (26.814/80) δολ. 4.500.000.

Ἀξίζει κάποια ἀναφορά καί στά πλοῖα γενικού φορτίου.

— MS JALAYAMUNA (16.424/72) δολ. 1.450.000.

— MS CATALAN BAY καί MS ROSIA BAY (SD 14 τοῦ 1976) ἀντί τιμῆς δολ. 2.000.000 ἑκαστον.

— MS SYMPHONY (14.847/68) δολ. 840.000.

— MS LEONOR καί MS TUCURI (SD 14 Βραζιλιανῆς κατασκευῆς τοῦ 1983/82, ἀταξιδεῦτα, δολ. 3.600.000 ἑκαστον, σέ Ἑλληνες.

Εἶναι χαρακτηριστική ἡ σχετική ἀπουσία Ἑλλήνων ἀγοραστῶν ἐνῶ, ἀντίθετα, καταλυτική εἶναι ἡ παρουσία τῶν Νορβηγῶν στήν ἀγορά, κυρίως στά δεξαμενόπλοια ὅπου πρόθυμα φαίνονται νά πληρώνουν ὑψηλές τιμές.

Μερικές ἀπό τίς παραπάνω πράξεις χρονικά ἀναφέρονται στό προηγούμενο δεκαπενθήμερο καί ἐγνώσθησαν ὅταν πιά τό τεῦχος μας τῆς 15ης Σεπτεμβρίου βρισκόταν στό τυπογραφεῖο μας.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ὁ μικρός ἀριθμός καί ὀγκος τῶν προσφερομένων πρὸς διάλυση πλοίων, ἀνεξάρτητα ἀπό τίς λοιπές παραμέτρους, τῆς ἀγορᾶς τῶν διαλύσεων, εἶναι ἱκανή αἰτία τῆς ἐντυπωσιακῆς ἀνόδου τῶν τιμῶν, ἰδίως στήν Ταϊβάν. Ἀντίθετα, Νότιος Κορέα καί Κίνα, προφανῶς μὴ μετέχουσες στή διαδικασία τῆς

ζήτησης καί ἀνυψώσεως τῶν ἀξιών, δέν ἀκούσθηκαν.

Περιορισμένος ἀριθμός πράξεων σέ Ταϊλάνδη καί Μπαγκλαντές, ἐνῶ μικρό πλοῖο (1.576 τόννοι) ἀγοραζόταν ἀπό Ἰσπανούς ἀντί δολ. 60 ἀνά τόννο.

Ἄς δοῦμε τίς τιμές στήν Ταϊβάν πού κυριολεκτικά διαμορφώνουν τήν ἀγορά (τόννοι ἐκτοπίσματος ἐντός παρενθέσεως):

— T/T PETERSBURG (12.246) δολ. 190.

— M/V SAVONITA (8.412) δολ. 167.

— M/V GALAXY STAR (7.971) δολ. 155.

— M/V BARKLA (6.990) δολ. 168.

— M/V SUNRIVER (6.011) δολ. 164.

— M/V ALEXA II (5.649) δολ. 163.

— SEA PRINCE (5.182) δολ. 165.

— M/V LIESELOTTE HERRMAN (4.723) δολ. 158.

— M/V WAH FAI (2.416) δολ. 124.

Στήν Ταϊλάνδη σημειώσαμε τό M/T HAMILTON LOPEZ (18.990) ἀντί δολ. 174 μέ τιμές καί μερικῶς GAS FREE.

Στό Μπαγκλαντές δολ. 162 πληρώθηκαν γιά τό M/S BELITSK (5.767).

Τέλος, μέ προορισμό Ταϊβάν ἐπωλήθη τό /T RICKARD (13.120) ἀντί δολ. 190 μέ παράδοση ὡς ἐστὶ Χόγκ Κόγκ.

Οἱ τιμές φαίνονται νά ἔχουν σαφῶς ἀνοδικές τάσεις καί τό ξεπέρασμα τοῦ ὀρίου τῶν δολ. 200 ἀνά τόννο ἴσως δέν εἶναι μακριά...

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἐτέρους λιμένας Ἀπὼ Ἀνατολῆς.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 · 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ · ΤΗΛ. 4521.111

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σᾶς πού ὁ νόμος παρέχει τό δικαίωμα εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ἢ ἀδασμολόγητο διαθέτουμε ὅλους τοὺς 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: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276



1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

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

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

HEAD OFFICE:

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

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

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

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

Seatrader Maritime Inc.

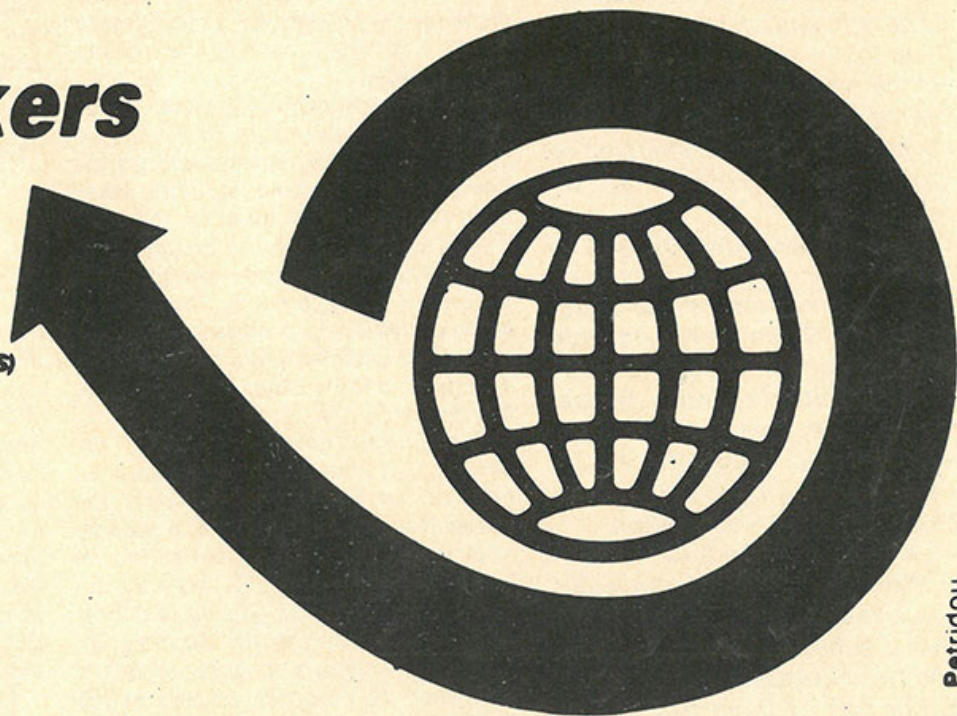
Shipbrokers

SALE & PURCHASE · CHARTERING:

Phones: 8989111 (40 D.I.D. LINES)
Telefax: 21-8888 S.M.T.

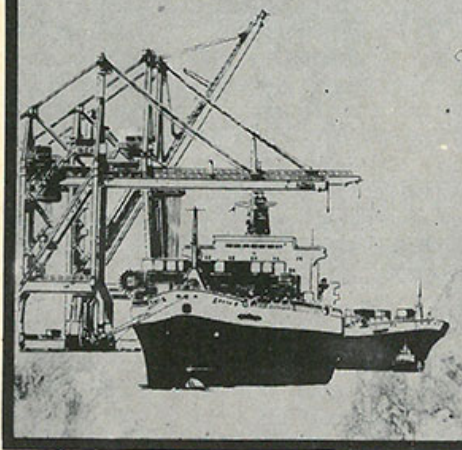
BRANCH:

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



Petridou

NAFTIKA CHRONIKA



EPIDEMIC

The institution of subsidiary flags is spreading like an epidemic as the merchant navies of traditionally maritime countries fight for survival.

Following France's Kerguelen Islands, Britain's Isle of Man and Norway's Norwegian International Register (NIS), West Germany and Denmark are eyeing the possibility of a similar registry and so is Belgium. Also, the local government in the Canary Islands declared it was prepared to set up a privileged registry which would not only cover ships owned by Canary Islanders but would also help Spanish shipping emerge from its perennial state of crisis.

Now, recently, the epidemic seems to have crossed European borders and reached the Far East. And although China makes do with Hong Kong, Japan will have to create a registry that is similar to the Norwegian one. This was declared by a Ministry of Transport official with the blessing of the President of the Shipowners' Association.

Greece remains the only traditionally maritime country in the world with a sizable merchant fleet and without a subsidiary registry. There are the two superpowers too, of course, but one of them has all the world's open registries at its disposal while the other one has its own way of calculating running costs.

THE WORLD ECONOMY AND SHIPPING FINANCE A TWO-DAY SEMINAR IN PIRAEUS

During the past 12 months there has been a definite improvement in the shipping market. First in crude and petroleum products, and then in drybulk cargoes. These positive signs have been the cause of optimism and hope for a more permanent change. However, operators are still reacting cautiously to see if the upturn is merely a market anomaly — or solid evidence of better times ahead.

During this 5th Annual International Meeting which will take place at the Piraeus Marine Club on October 15th and 16th a wide range of shipping and international financial issues will be examined thoroughly and in detail by specialists from the banking, shipping, academic, insurance and legal professions.

The event is organised by the Marine Club with the cooperation of the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School in London and among the well known personalities who will attend as speakers, panelists and moderators are Messrs:

Louis Anderson, Managing Director, Papachristides (UK) Ltd., London, **Profes-**

sor Andrew Chambers, Dean, City University Business School, **Robert K. Dibble**, Partner, Wilde Sapte, Solicitors, London, **Peter F. Douglas**, Senior Shipping Economist, Chase Manhattan Bank, **George M. Foustanos**, Managing Director, Seastar Navigation Co. Ltd., Piraeus, **Cristian Frigast**, Managing Director, PRIVATbanken UK, London, **Professor Costas Th. Grammenos**, Director, International Centre for Shipping, Trade and Finance, City University Business School, **Gregory B. Hadjieleftheriadis**, Vice President, Eletson Corporation, Piraeus, **Bruce D. Lambie**, Deputy Managing Director, Den Norske Credit Bank London, **Hans Levy**, Managing Director, Assuranceforeningen SKULD, Copenhagen, **Evangelos M. Mellis**, Vice President, Head of Shipping Europe, Africa & Middle East Chase Manhattan Bank, London, **Matty Morgenstern**, President, Zim Israel Navigation Co. Ltd., Haifa, **Michael Poulmentis**, Chairman, Belacasa Group, Piraeus, **John F. Smith**, Senior Partner, Constant & Constant, Solicitors, London and **Richard B. Teiman**, member of the Committee on Maritime Financing, Maritime Law Association

LLOYD'S CONFERENCE RESOLUTION ON THE TANKER WAR

A new strong plea to the UN regarding the Gulf War was adopted by the "Which Register? Which flag? Conference in London in early September, at which INTERTANKO repeated its demand for the tanker's war to be considered as a separate issue by the UN security council.

Finally the Resolution passed by participants from more than 30 nations, representing virtually every sector of the International Shipping Industry noted with dismay and indignation the renewal of attacks on neutral merchant vessels plying international waters in the Gulf, their grave threat to life and well being of seafarers, to vessel safety, and to the fundamental rights of freedom of navigation and innocent passage under International Law.

Recognizing and commending the untiring but thus far unsuccessful efforts of the Secretary General of the United Nations to bring about a ceasefire in the Gulf area pursuant to the recent resolution of the UN Security Council and further recognizing that interim measures by the UN Security Council are necessary in order to afford protection to innocent vessels in the Gulf pending a broader ceasefire arrangement under the UN Security Council resolution, the conference Unanimously called upon all Governments, particular-

ly those members of the UN Security Council, to give unwavering support to the efforts of the Secretary General of the United Nations to effect a ceasefire in the Gulf, and pending such cessation of hostilities urgently to devise appropriate and effective measures within the UN Security Council to protect the lives of innocent seafarers as well as the safety of ships and their cargoes, and to uphold the fundamental rights of neutral merchant vessels with respect to freedom of navigation and safe passage in international waters.

THE I.S.S.A CONVENTION

The 3day convention of the International Ship Suppliers' Association was held in Athens from September 27-30 with about 500 delegates from 27 countries. The meeting which was organised by the Panhellenic Association of Ship Suppliers with the object of promoting the sale of Greek goods on sea-going vessels, was opened by the Greek minister of trade, Mr. Panayotis Roumeliotis. The delegates came from as far away as Australia, the United States and the Far East and also from Egypt, the EEC countries and the Comecon countries as well.

I.S.S.A. has a membership of some 1,500 shipchandling firms and covers another 1,800 members who are not international organisations, as a result of which the nations represented in

I.S.S.A. are sixty in number.

The association was formed in Copenhagen in 1955 and its president for a number of years has been Mr. Salvatore Cioffo from Italy.

NEW PIRAEUS OFFICES FOR BANQUE INDOSUEZ

The Banque Indosuez representative office has started its operation in Piraeus (41, Akti Miaouli Str). The opening of the office marks the increased presence of the large French bank in the Greek market and more specifically in the shipping markets of London and New York.

Chief concern of the Piraeus office will be to offer the Greek shipping market the high quality services linked with the Bank Indosuez name. The size and importance of Greek shipping and the Bank's traditional specialization in the finance of shipping projects are the main reasons behind the decision to open the Piraeus office, which aspires to become the centre of Greek shipping companies, internationally.

Mrs Charlotte Stratou was appointed General Manager of the Banque Indosuez in Greece, after six months in an executive position with the Bank. Mrs. Stratou has over 10 years' banking experience and was vice-president of the Bankers Trust Bank in New York and London and head of the shipping department in Athens, until 1986.

USING THE CYPRUS FLAG

Rotterdam's Primlake company has decided to register four of its reefer ships in Cyprus. Two of them, of 90 and 102 cu. ft. respectively, were built in 1978 and 1980 and are to be sold. The other two were built in 1980 and may also be sold. The company's other ten ships (built between 1977 and 1980) will remain under the Dutch flag at least up to 1990, otherwise the subsidies obtained to build them must be refunded. In any case, the company has stopped operating its fleet which is under charter to Seatrade of Groning and Alpha Reefer of Hamburg.

It is to be noted that the Netherlands operate Europe's largest fleet of chemical products carriers. Its lead in this respect, however, is being threatened by the lack of new ships and the transfer to foreign flags of ships older than six years of age. In the hope of stimulating new orders for Dutch shipyards the government has increased subsidies but Dutch owners would prefer more substantial measures such as permission to employ foreign crews and a reduced income tax for seamen.

CHANGE OF GUARD AT CCF BANK

After six years in Greece, the general manager of the Bank "Credit Commercial de France" Mr. Alain de Sari is replaced and his job will be undertaken by Mr. Lui Bona.

Commemorating this, CCF cited a reception for its customers on the night of Thursday the 24th of September at the "Grand Bretagne" hotel, at the presence of the Bank's honorary president Mr. G. Palez, the director for branch offices abroad Mr. Ol. Laventrin, managers of Banks established in Greece, and members of our maritime and business community.

SHIP OF THE FUTURE

There are many rumours going around about plans for building what has been called "the ship of the future". Among these one could mention the large container ships of the Norasia series built by a West German shipyard, the Norwegian designed Provo type ships built by South Korea, and others. Such ships are marked by many technical improvements each one of which may have been applied by itself. Concentrating them all in one vessel could usher in a new age in shipping.

Whatever these technical achievements are, the ship of the future must have three basic features, a minimal crew, very simple maintenance and the lowest possible running costs.

THE SOVIET FLEET

According to data published in the

last quarterly bulletin of the Soviet Shipping Review, on January 1, 1987, the Soviet merchant fleet consisted of 7.822 ships of 24.9 million grt.

This total includes a) the 3,112 ships of the cargo fleet totalling 17.859,400 grt. and the 4,710 ships of the Soviet auxiliary fleet totalling 6,922,900 grt. The cargo fleet consists of 298 cargo, passenger and cruise ships, 2,319 dry cargo ships and 495 tankers. The auxiliary fleet consists of 2,680 fishing vessels, 1,129 tenders, 446 technical vessels and 455 various crafts.

During 1986 the Soviet fleet increased by 4.2% with the addition of 339 ships (merchant and auxiliary) totalling 1 million grt. From 1981 the fleet has grown by 10.6% with the addition of 2.4 million grt.

During 1986 the Soviet fleet carried 250 million tons of cargo of which 150 million were in foreign trading, 85 million in coastal trade and 15 million in trade between third countries. These figures represent an increase of 4.3% over 1985.

MINI CRUISES

Sweden's Viking Line, not satisfied with a dynamic presence in the liner field, has made a success of 24-hour cruises. These were tried in the northern Baltic where, in a subtle manner, the law on duty free goods and liquor was sidestepped. But the success of these cruises was not due only to this fact. They offered a pleasant outing to pensioners and a gastronomic treat among the beautiful archipelagos of the Aland Islands.

It was natural that there should be imitators and Viking Line's current competitor is Finland's "Birke Princess" which carries 1.500 passengers on 24-hour cruises from Marienham, the capital of the Aland Island while other ships set out from Helsinki on mini cruises, passing through Soviet territorial waters and stopping off Talin where having the ships' papers stamped means they have called abroad and are allowed to sell duty free liquor. Such cruises are now being operated in the southern Baltic with calls at the Gotland Islands.

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

THE VIJSMULLER GROUP

The financial difficulties through which the Vijsmuller Groups is going are not only sad but downright worrying as well. This Dutch company is considered a world colossus in the field of salvage and the transport of heavy cargoes. It is a large group with many subsidiary companies specialised in various aspects of its operations.

According to an investigative press report the difficulties began in 1981 with the order of the three "Mighty Servants". The order was financed by a syndicate of Dutch, German and British banks which advanced a loan of 432 million florins. When the vessels were delivered in 1984 the bottom dropped out of the market and at the end of 1985 the debt exceeded 380 million florins. It is now much higher and, technically, the Vijsmuller group is bankrupt, although not yet legally so.

Meanwhile, various measures are being taken to reduce expenses, lay up ships, etc, in the hope that the company may finally pull through. It would be unfair, moreover, for a company specialised in salvaging ships and raising wrecks to be allowed to founder.

NES YORK/NEW JERSEY PORT HAS RECORD YEAR

For the third consecutive year the Port of New York and New Jersey achieved a record volume in foreign oceanborne general cargo, as reported in an analysis of foreign trade for 1986 released by the bi-state agency.

Foreign oceanborne general cargo volume rose to 13,888,608 long tons, up 1.0 percent over 1985, which was itself a record-breaking year. Value of this cargo

was \$ 44.6 billion, up 83 percent from the \$ 41.2 billion for the preceding year.

New York/New Jersey Port handled a total of 57.1 million long tons of oceanborne foreign trade, general cargo and bulk, up 11.2 percent from 51.2 million long tons in 1985. The value of this cargo reached \$ 49.9 billion, an increase of 2.3 percent over the \$ 48.8 billion of the previous year.

Inbound general cargo accounted for 79.7 percent of the Port's total general cargo while outbound tonnages amounted to 20.3 percent. General cargo exports rose 5.2 percent to 2,815,658 long tons and accounted for the major portion of the Port's tonnage gain.

Europe remained the New York/New Jersey Port's leading general cargo trading partner with a 42.1 percent share and the Far East second with 31.5 percent share. Europe, the Far East and Latin America accounted for 90 percent of the Port's general cargo volume. The Port's general cargo trade with the Far East climbed 12.4 percent to 4.4 million long tons while Europe eased down by 0.3 percent to 5.8 million long in 1986.

LLOYD'S REGISTER TO CLASS WORLD'S LARGEST GAS SHIP

Lloyd's Register has received a classification contract for a 136,400 m³ LNG carrier to be built by Mitsubishi Heavy Industries Nagasaki Shipyard for Commetco Shipping. When completed, this ship will be the largest LNG carrier in the world.

It is the third LNG ship on order at MHI Nagasaki yard at the present time, the yard having received orders for two of the five 125,000 m³ LNG ships so far ordered for Australia's North West Shelf LNG project. It becomes the fourth LNG ship currently on order to LR class in Ja-

50 YEARS AGO

— Our shipowners have exceeded themselves in ordering new ships and buying second hand ships during the past quarter.

— The ministerial council has approved and sent for publication in the Government Gazette the new law on certificates of competence and specialist certificates in the merchant navy.

— The 5,252 grt. and 11,072 dwt. "Tower Crown", built in 1919, has been bought by Messrs. Rethymnis and Kulukundis for 70,000 pounds and will fly the Greek flag.

— The Greek cargo ships "Athinia Livanou" owned by Mr. Stavros Livanos and the "Marionga Kairi", owned by Mr. J. Daniolos, collided in the River Plate on 17th September. The second ship sank.

— The Saporta Guide to Greek Shipping has just been published. It contains useful information on all Greek ships.

(Naftika Chronika No. 163/1.1.1937)

panese yards.

Intended for carrying LNG from Indonesia to Taiwan, the latest ship is scheduled for completion by the end of 1989.

INMARSAT TO LAUNCH ON DELTA

INMARSAT will launch one of its second generation INMARSAT-2 satellites aboard a Delta-2 rocket.

The INMARSAT Council, during its recent meeting in Spain, authorized the execution of a contract package worth about US\$ 50 million with McDonnell-Douglas for the launch and for use of US Government launch facilities, which is nominally scheduled for December 89.

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.)



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(β. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μκτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGGELIKH Σ	62	10750
AGHNOR	71	9875
AGIA GALINH	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA SKEPIH	68	9031
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIAE A Σ	85	23074
AGIASOZ	82	36000
AGIOS ANAPPAZ	77	10815
AGIOS GERAZIMOZ	70	8978
AGIOS KYPRIANOZ	70	10469
AGIOS MAKARIOZ	68	25003
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580
AGIOS ΦANOPYPOZ	69	14029
ΔEΛΦOTHΣ	73	30486
ΔPPIATIKH (δ.)	63	30648
ΔETOZ	72	3065
ΔHΓIANNHΣ	77	30427
ΔΘΛON	79	10428
A'ΓBAI	70	8898
AΓIAION	77	14274
AΓIEAZ (δ.)	75	74878
AIKATEPINH	64	5931
A'ΓAANT MAPINEP	74	16006
A'ΓAANT SKA'Y	76	11084
A'ΓAANT SKIΠEP	84	16800
A'ΓAANT TZEM	85	16800
AINIAZ (δ.)	75	71833
AIOΛIAN KAPPIEP	68	16715

προς Σιγκαπούρη 7/6
προς Ίντσον 19/8
έπωλήθη άλλοδαπούς
προς Ίταλία 25/8
προς Άγκολα 12/7
προς Πειραιά 23/8
διαγράφεται
μτ. Βεβέι (κ.)
μεσογειικές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 29/8
άργει Πειραιά
άργει Πειραιά
α. Κακογκάβουα 27/8
δ. Π. Σαϊδ 26/8
α. Τενερίφ 12/8
στό Μπαντάρ Άμπας 19/8
μεσογειικές μεταφορές
ε. Φρητάνου 29/7
ε. Καράτσι 26/8
α. Κάδιξ 17/8
δ. Παναμά 23/8
στό Άμστερνταμ 10/9
προς Σάο Σεμπαστιάο 26/6
ε. Πειραιά 21/8
ε. Λός Άντζελες 22/8
δ. Παναμά 25/8
προς Νιγηρία
προς Μπαντάρ Άμπας
έπωλήθη άλλοδαπούς
άργει Χαλκίδα
προς Κάντα 29/8
α. Σαβάννα 18/8
ε. Βισκαπατάνμ 8/8
α. Βοστώνη 18/8
έπωλήθη άλλοδαπούς
α. Πασκάγκουλα 10/8

AMEOYCT	78	13889
AMEPKA XIII	64	4986
AMILLA	72	13631
AMOPPOZ	83	34000
AMΦITPITH	78	10995
AMΦIΩN	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATΛAZ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKΛOPY	74	13633
ANAGΓEA ΓKPETHNEZ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'IZHTOM	74	13348
ANAGΓEA EHTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEZ	82	29487
ANAGΓEA HΓKΛ	83	20432
ANAGΓEA INTAΛAITZENZ (δ.)	82	24655
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA AIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'IT	78	13889
ANAGΓEA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'IZ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAZEZ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA SPIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTAITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIO'N	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEZ	73	13631
ANAGΓEA XAPMONY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOYΠ	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378

α. Μαυρίκιο 2/8
ύπέστειλε παναμαϊκή
ε. Βομβάη 24/8
προς ΕΣΣΔ 31/7
α. Πειραιά 24/8
στό Μπαντάρ Άμπας 27/7
α. Λός Άντζελες 19/8
ε. Μπρισμπαίν 3158
α. ντάρμπαν 4/8
δ. Σουέζ 15/8
ε. Σαβάννα 23/8
α. Μανίλα 15/8
α. Τεργέστη 24/8
ε. Τσιταγκόνγκ 25/8
ε. Βανκούβερ 28/8
α. Πόρτ Χέντλαντ 19/8
α. Ντάρμπαν 7/8

α. Ραβέννα 20/8
α. Σιγκαπούρη 16/8
προς Άντεν 29/8
ε. Πρίνς Ρούπερτς 28/8
ε. Λός Άντζελες 26/8
α. Ρόττερταμ 18/8
α. Μαντράς 23/8
α. Βαλτιμόρη 25/8
ε. Ρόττερταμ 29/8
α. Ντάρμπαν 14/8
ε. Κολούμπια 27/8
α. Λαντσκρόνα 28/8
α. Ν. Όρλεάνη 20/8
α. Κόπερ 26/8
α. Σάουιντα 28/8
α. Ρίο Γκράντε 2/8
ε. Τόκιο 24/8
α. Ντάρμπαν 24/8
α. Γιοκοχάμα 19/8
ε. Θάντερ Μπαϊ 24/8

A'IPHNΣ ΓKALΦ	68	9441
A'IPHNΣ EMEPAAHT	77	9083
A'IPHNΣ NTAT'IMONT	81	10714
A'IPHNΣ ZAFAT'IP	77	10153
AITZIAN ΓOY'INT	83	20960
AITZIAN ΛAT'ION	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITOΛOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOYAMAPIN	72	9784
AKOYPIOYΣ (δ.)	72	19869
AKPATAZ	78	13889
AKPOΠOΛIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
Λ'BOPAΔA	77	5868
ΔEEANAPPEIA	75	22575
ΔEEANAPPOZ II	77	1598
ΔEEANAPPOZ III	77	1584
ΔEE. Γ. TΣABAIPIHΣ	78	15688
ΔEEANTEP	57	4365
ΔEEION XOOYΠ	68	9084
ΔΘAIA	74	23757
ΔIAIZ	82	4180
ΔIKPATOP	83	15857
ΔIINE	63	10383
ΔIINTA	73	23218
ΔIKKAIOS	77	11213
ΔIKIMOZ	85	24700
ΔIKMAN	77	14530
ΔIKMHNH	79	10996
ΔIKYONIZ	73	13631
ΔIKYONIZ (δ.)	87	17612
ΔIKYON	73	8224
ΔIMA	80	11584
ΔIMAP	69	10373
ΔIMI SKA'Y	74	22246
ΔIMΠEPAT	74	1877
ΔIONHIOZ (δ.)	72	17355
ΔIZ CTPEHΓKO	86	12963
ΔITIZ	79	11000
ΔIΦA TZOYΠITEP	85	14400
ΔIΦA TΣAΛΛENTZ	85	10511
ΔIΦA ΦE'I'Θ	84	22000
ΔIΦA ΦA'E'I'M	82	32320

α. Πειραιά 21/8
προς Άμβέρσα 2/9
ε. Βομβάη 27/8
ε. Κίελο 28/8
προς Σμύρνη 15/8
στό Σασέμπο 11/8
προς Νιούκαστλ 31/7
μεσογειικές μεταφορές
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 25/8
μετ. «Μοντρώ» (κ.)
προς Βοστώνη 24/7
ε. Κολούμπια ρίβερ 26/8
ε. Πειραιά 24/4
δ. Σουέζ 26/8
α. Καζαμπλάνκα 21/8
άργει Πειραιά
προς Βιτόρια 19/8
προς Τζέντα 1/9
προς Πειραιά 26/8
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/6
άργει Χαλκίδα
στό Μπαντάρ Άμπας
προς Ίνδονησία 22/7
πρ. «Yuksel Güler»
α. Ν. Όρλεάνη 26/8
προς Πειραιά 24/8
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζαϊ 17/8
προς Κό Σιγαόγκ 22/8
α. Σιγκαπούρη 30/8
προς Σάρκ Μπαϊ 29/8
α. Μόντρεαλ 17/8
α. Παντάνγκ 11/8
ναυπηγ. Καβαχίρι
άργει Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 27/8
ε. Άμβέρσα 28/8
α. Νιούκαστλ 10/8
ε. Γκλασκώβη 24/8
α. Ίμμιγχαμ 31/8
α. Τόκιο 22/8
ε. Ν. Όρλεάνη 28/8
δ. Παναμά 22/8
προς Βραζιλία
δ. Π. Σαϊδ 28/8
α. Γιούροπορτ 28/8

ANAMELI	77	14584
ANATAZIA	80	15688
ANATAZIZ (δ.)	75	69222
ANAPH	85	34400
ANAPOTHE	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOZ	85	34500
ANAPPOZ APIEZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ΓEOPPIOZ (δ.)	76	115461
ANAPPOZ MEATEMI	73	32781
ANAPPOZ MEATEMI	77	20676

ε. Πόρτ Κέλαγκ 25/8
α. Βανκούβερ 29/7
δ. Γιβραλτάρ 28/8
α. Γάνδη 26/8
ε. Βοστώνη 21/8
προς Βενεζουέλα 12/7
α. Τσίμα 24/8
δ. Παναμά 19/8
α. Πόντα ντ' Μαδεϊρά 18/7
προς Τουμπαραό 6/8
άργει Τάραντα
δ. Παναμά 20/8
δ. Παναμά 8/8

ANEMOZ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANΘIΠH A	76	16646
ANΘOZ	79	11000
ANIMAP	72	10527
ANNA A	79	12214
ANNOYAA	71	9826
ANTAIOS	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEΛINA	77	16356
ANTZEAIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZEAIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZEAIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZEAIK CΠIPIT	84	36353
ANTZEAIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZEAIK XOOYΠ	85	25300
ANTZEAMAP	72	6666
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXEIA	72	11931
ANTIPAPPOZ (δ.)	86	18000
ANTIPOLIZ (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOZ (δ.)	79	19463
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
APEE	73	16397
APIAIOTHΣ	75	35716
APIOIA	75	34409
APOΛΛONIA XII	66	1506
APAMPALLA	82	13800
APAN	80	10428
APONAYTHΣ (δ.)	75	74263
APONAYTHΣ	77	11281

α. Καράτσι 30/8
δ. Παναμά 20/8
α. Τόρος Γκούμπρε 20/8
προς Χιροσίμα 13/8
προς Μπορντβ 27/8
πρ. «Dacebank»
στό Σουέζ 6/8
ε. Χόγκ Κόγκ 24/7
άργει Πειραιά
α. Ντάρμπαν 19/8
δ. Σουέζ 23/8
α. Σάντος 15/8
ε. Άμστερνταμ 31/8
α. Λός Άντζελες 13/8
α. Μπωμόν 16/8
δ. Παναμά 22/8
ε. Σχέδιν 12/6
α. Βανκούβερ 2/8
α. Λύττελτον 25/8
α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ε. Καράτσι 31/8
ε. Φρήπορτ 17/8
δ. Σουέζ 26/8
προς Κόρπους Κρίσι 28/8
προς Λάγος 27/8
α. Βισκαπατάνμ 24/8
προς Άνναμπα 1/8
ε. Παράναγούα 20/8
α. Λισσαβόνα 18/8
ε. Καϊν 29/8
προς Κεπτάουν 1/8
έπωλήθη άλλοδαπούς
μετ. «Χοουπ Μπαϊ» (Μηχ.)

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOZ	80	10996
AMAPYAAIZ	83	13600

δ. Θέροντεϊ Άιλ. 17/8
ε. Άμβέρσα 28/8
ε. Γένοβα 30/8
προς Μαυρίκιο 24/8

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΛ'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΕΡΩ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝ	72	11076
ΒΑΡΕ ΒΕΛΛ	76	11802
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
BENI II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'ΙΑ (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

πρός Κουάλα Τανζούγκ 24/8		
α. Σαγκάη 20/8		
ε. Σαγκάη 14/8		
α. Κέρσι 1/8		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 24/8		
πρός Κριστομπαλ 5/8		
πρός Βιτόρια 31/8		
πρός Καραϊβική 21/8		
α. Μπότγουιντ 17/8		
ε. Ραγκούν 26/8		
ε. 'Ιντσόν 13/8		
α. Πρίνς Ρούπερτ 12/8		
α. Σακάι 18/8		
δ. Π. Σαϊδ 31/8		
υπό ναυπήγηση		
ε. Βομβάη 1/8		
πρός Κίνα 27/7		
α. Φιλανδία 29/8		
πρός Γισού 4/8		
ε. Τζουμπάι 26/7		
ε. Ταϊτσούγκ 2/8		
πρός Σαουθάμπτον 18/8		
ναυπηγ. 'Αϊδί		
α. Γένοβα 25/8		
πρός Γκλάντσον 22/8		
πρΒενεζουέλα 24/7		
ε. Μπωμόν 24/8		
ε. Ταϊτσούγκ 11/8		
ε. Μπαγκκόγκ 11/7		
α. Χάμπτον Ρόουντς 27/8		
στον Πειραιά		
α. Νητρούιτ 5/8		

α. Ντάς 'Αϊλαντ 12/8		
α. Νιχάμα 12/8		
δ. 'Εσλινόρη 21/8		
άρχει Πειραιά		
α. Σάρροχ 12/8		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 16/8		
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 24/6		
επώληθη		
α. Σιγκαπούρη 2/8		
πρός Λοριέντ 8/8		
ε. Ταμπίκο 20/8		
πρός Βενεζουέλα		
α. Μπαχαρίν 2/8		

στη Καλκούτα 3/7		
α. Χάμπτον 28/8		
πρός Βιτόρια		
στην Πούντα Καντόν 23/8		
πρός Εύρωπη 22/8		
στό Μπ. 'Αμπάς 16/8		
πρός 'Ιορδανία 18/8		
πρός 'Αρτζύλ Τέρμιναλ 6/8		
α. Κόρπους Κρίστι 18/8		
μετ. «S.V. Epta» (μ.)		
ε. Χάμπτον 24/8		
α. Ριγέκα 18/8		
ε. Ταϊταγκόγκ 29/8		
άρχει Πειραιά		
ε. Ναγκόγια 28/8		
πρός Νιγηρία 6/8		
άρχει Πειραιά		
εγκαταλείφθηκε 24/6		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 8/8		
άρχει Σιυλίδα		
άρχει Σιυλίδα		
ε. Ν. 'Ορλεάν 2158		

πρός 'Αλβανία 21/7		
πρός 'Αλεξάνδρεια 28/8		
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 21/7		
πρός Φουτζέιρα 28/5		
α. Πειραιά 12/8		
πρός Νταμμά 29/8		
ε. Βηρυττό 20/8		
πρός Βενεζουέλα 16/7		
ε. Γιβραλτάρ 27/8		
πρός Βενεζουέλα		
στη Φουτζέιρα 26/7		
α. 'Αλγκεθίρας 28/7		
πρός Κωνσταντίνα 22/7		
πρός 'Ιμπιτούμπα 29/5		
πρός Μωχαμέντια 30/8		
πρός Περαϊκό 4/8		

πρός Λιβύη 16/7		
πρός Κορέα 9/8		
ε. Πειραιά 30/6		
πρός Λός 'Αντζελες 20/8		
α. Ν. 'Ορλεάν 5/8		
α. Ν. 'Ορλεάν 21/8		
α. Χιούστον 22/8		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/8		
ε. Μπουεναβεντούρα 10/7		
ε. Ν. 'Ορλεάν 24/8		
άρχει Πειραιά		
α. Χιούστον 25/7		
α. Ν. 'Ορλεάν 15/8		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/7		
δ. Γιβραλτάρ 23/8		

ΓΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	10993
ΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ 'ΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ Πειραιά	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	73	69911
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	69	2985
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΧ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΡΕΙΣ		3343
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΟΛΗ	65	41872
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΛΟΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

πρός Περαϊκό 20/7		
πρός 'Αλγέρι 23/8		
α. Καραϊσι 21/8		
ε. Βενετία 24/8		
πρός Ηαπωνία 22/7		
πρός Μπράνσβικ 12/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Σάν Βισέντε 18/8		
δ. Παναμά 10/8		
ε. Φιλανδία 29/8		
πρός Μπουσάν 6/8		
α. Καοσιούγκ 12/8		
πρός Καναδά 14/7		
πρός Μπουσάν 11/8		
α. Ντάρμπαν 10/8		
α. Ν. 'Υόρκη 21/8		
δ. Π. Σαϊδ 16/8		
πρός Νορρκόπινγκ 24/8		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/8		
πρός Ν. 'Υόρκη 27/8		
πρός Μαυρίκιο 21/8		
πρός Μπαχαρίν 31/8		
πρός Γιβραλτάρ 12/8		
α. 'Αμέρσα 18/8		

δ. Γιβραλτάρ 21/7		
στον Περαϊκό 3/9		
πρός Λός 'Αντζελες 20/8		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. 'Υμουίντν 30/8		
α. Μπιλμπάο 21/8		
δ. Παναμά 5/8		
α. Τενερίφη 18/8		
δ. Παναμά 22/8		
α. Σιγκαπούρη 29/8		
πρ. «Αίγις Μπάλτικ»		
πρ. 'Ιντσόν 16/7		
στο Σουέζ 1/9		
ε. Χόγκ Κ-ογκ 21/8		
επώληθη		
α. Σιγκαπούρη 7/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Αδρνακα 26/8		
στο Γκέμπζε 20/8		
δ. Γιβραλτάρ 26/8		

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ	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'ΝΤ	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΝΩ (δ.)	71	1599
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.)	81	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΡΟΣ (δ.)	82	30041

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
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
ΚΙΩΛΟΣ 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 ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	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

ε. Βρέμη 1/9 *		
πρός 'Ιαπωνία 19/8		
πρός Κολομβία 20/8		
πρός Βανκούβερ 31/7		
πρός Γκουάμ 24/8		
ε. Κολόμπο 31/8		
ε. Μελβούρνη 30/8		
πρός Χόγκ Κόγκ 23/8		
πρός Δ. 'Αφρική 10/8		
ε. Κουίνχουακτάντ 14/8		
ε. Γιουροπόρτ 2/9		
α. Σάν Νικόλας 2/8		
ε. Γάνδη 29/8		
πρός Κασσιόγκ 19/8		
α. Πειραιά 29/7		
α. Σιγκαπούρη 26/8		
ε. Πειραιά 26/8		
ε. Λά Πλάτα 23/7		
πρός Βραζιλία 26/8		
πρός Σκοκντίβικ 27/8		
ε. Πόρσγκρουπ 21/8		
πρός Γκλάντσοουν 21/8		
επιπλήθη Κύπρο		
ε. Ν. 'Υόρκη 25/8		
πρός Φός 29/8		
ολική απώλεια		
α. Κόρπους Κρίστι 7/8		
πρός Λάγος 8/8		
στό Μασάν 22/8		
πρός Πόρτο Καμπέλλο 25/8		
επιπλήθη		
πρός Βενεζουέλα 21/7		
πρός 'Ιαπωνία 3/8		
ε. Μπαγκόκ Μπάρ 12/6		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/5		
ε. Ν. Χαβόν 30/8		
πρός 'Αρούμπα 2/8		
πρός Καλαί 26/7		

πρός 'Αμβούργο 29/8		
πρός Μαρακάμπο 17/8		
πρ. «'Αϊλαντ Στάρ»		
πρός Χοντίντα 15/8		
πρός Χοντίντα 24/8		
πρός Τζακάρα 19/8		
στη Λαούντα		
ε. Βομβάη 27/8		
ε. Χέυ Πόιντ 17/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/8		
στό Ουμ Κάσρ		
δ. Κων/πολη 9/8		
α. Σάν Φραντσίσκο 12/8		
πρός Νίσουρ 13/8		
α. Φός 21/8		
δ. Παναμά 26/8		
ε. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 26/8		
ΕΤΑ 'Ουάν 17/7		
πρός Πόρτ Πίρι 26/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χουαλιέν 20/6		
δ. Ντόβερ 27/8		
πρός Κόπερ 26/8		
επιπλήθη αλλοδαπούς		
ε. Ρότερνταμ 4/8		
μετ. «Arcadia» (Μπχ.)		
α. Νάπολη 30/8		
ε. Λεμεσός 27/8		
πρός 'Ιμμιγχαμ 23/8		
δ. Σουέζ 11/8		
ἀργεί Ρίβερ Φώλ		
α. Πειραιά 19/8		
ε. Βαρκελώνη 12/8		
πρός Γιβραλτάρ 25/8		

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 ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	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 ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΙΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

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

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΚΦΟΡΣΤ	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

πρός Μομπάσα 21/8		
πρός Σιγκαπούρη 21/8		
πρός Ν. Καληδόνα 15/8		
πρός 'Αντεν 16/8		
ε. Νάπολη 28/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/8		
α. Βαρκελώνη 27/8		
πρός 'Ιταλία 19/8		
πρός Λά Γκουέρα 4/8		
στόν Πειραιά 24/7		
ναυπηγ. ΣΠΙΤ		
α. Σικάγο 21/8		
ε. Πειραιά 26/8		
α. 'Αυγουστά 12/8		
πρός Χοντίντα 1/9		
πρός 'Αμοστερνταμ 1/9		
πρός Ντεμεράρς		
α. Χέυσαμ 30/8		
α. Ντάς ες Σαλάμ 25/8		
πρός Ν. 'Υόρκη 18/8		
α. 'Αυγουστά 22/7		
α. 'Αμβέρσα 1/9		
ε. Γιάνμου 29/8		
α. 'Αμβούργο 30/8		
πρός 'Ιταλία 17/8		
ε. Φουτζέιρα 28/8		
ε. Γιοκοχάμα 22/8		
πρός Ν. 'Υόρκη 22/8		
πρός Περισκό 11/8		
ναυπηγ. Ναγκασάκι		
ε. Πειραιά 29/7		
ε. Χάιφα 27/8		
πρός Τρίπολη 29/4		
ε. 'Αδελφεία 30/8		
α. Δαμιάτα 4/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 6/11/86		
α. Νόρε 'Ανκοραντζ 29/8		
δ. Σκώ 23/8		
α. Σετσουμπάλ 18/8		
πρός 'Ιντσόν 27/8		

ε. 'Ιντσόν 20/8 *		
πρός Γιβραλτάρ 21/8 *		
πρός Μομπάσα 20/7		
πρός 'Ινδία 23/8		
ε. 'Αμβέρσα 1/9		
πρός 'Ιαπωνία 14/8		
πρός Μεξικό 27/7		
ἀργεί Σετσουμπάλ		
πρός Ρότερνταμ 26/8		
πρός Ρουέν 28/8		
στη Φορταλέζα		
πρός Πειραιά 30/8		
ε. Μαντράς 27/8		
α. Φιλαδέλφεια 22/8		
πρός Μαρακάμπο 11/8		
πρός Ρουμανία 20/7		
πρός Σήρνες 17/8		
πρός Ναγκόγια 20/8		
ε. Κοτονού 17/8		
ἀργεί Βασόρα		
πρός Τουάπσε 2/8		
πρός Βιτόρια 20/7		
πρός Ρίτσαρντ Μπν 21/6		
πρός Λά Γκουέρα 30/7		
πρ. «Μεσσαρία»		
α. 'Αμβούργο 28/8		
πρ. «Jarama»		

προς Νακόντια 15/7
 ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 30/8
 προς Ν. 'Υόρκη 12/8
 προς Ρεσίφες 24/8
 προς Ζανζιλάγκ 9/8
 α. Ν. 'Ορλεάνη 28/7
 ε. Παριζιάνκου 7/8
 προς Μοντεβιδέο 19/8
 α. Κασιόσυγκ 11/8
 προς Μιντρέαλ 6/7
 προς Βανκούβερ 2/8
 ε. Πειραιά 11/7
 α. Κολόμπο 26/8
 προς Βαρκελώνη 25/8
 προς 'Αρούμα 21/8
 ε. Πειραιά 26/8
 προς Σικίντια 27/8
 ε. Κων/πολη 19/7
 προς ΕΣΣΔ 25/8
 ε. Τζέντα 25/8
 ε. Κολόμπο 10/8
 α. Βανκούβερ 28/8
 προς 'Αμβέρσα
 α. Ν. 'Ορλεάνη 16/8
 στην Παριζιάνκου 28/8
 ε. Σικάγο 25/8
 α. Γκούσπορτ 29/8
 α. Φιλαδέλφεια 23/8
 δ. Γιβραλτάρ 26/8
 προς 'Αρούμα 9/8
 ε. Βομβάη 16/6

MARIANNA VII(δ)	75	68411
MARIΓΩ	72	9824
MARIETTA	65	8344
MARILY	71	16269
MARINA (δ)	80	40000
MARINIKH	73	85367
MARITZINH	73	30077
MARITSA	68	29324
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
MARKA Λ.	75	14785
MARKIZ	75	28082
MARCOΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
MAROUΔΙΩ	78	19974
MARQ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

ME'I'TZOP ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
MENTITER KARRIER	62	14483
MENTHEMENT KARRIER	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991

MILENAKI	70	15345
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
MINI ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
MINI ΛΑ'Ι'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	70	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
MINOΣ	75	28082
MIZ MARIETTA	66	22217
MIZTER MIKANA	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172
MONTANA	73	19818
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΙΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣ'Ι'Ρ	69	51705

ΝΑ'Ι'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 4/8	
ε. Δουνκέρκη 28/8	
ε. Πειραιά 24/8	
πρός Αίγυπτο 31/7	
πρός Ν. Ύδρη 17/8	
στών Πειραιά	
ε. Βρέστη 27/8	
πρός Πειραιά 10/8	
α. Πειραιά 31/7	
α. Ντουλούβ 14/8	
ε. Ροζέννα 27/8	
πρός Νιούπορτ 28/8	
α. Λονδίνο 24/7	
ε. Μπαντ' Σαχίντ Ρεζάι 18/8	
πρός Άλγκεθίρας 27/8	

πρός Κάντλα 28/8	
πρός Κασιούγκ 4/8	
ε. Πειραιά 21/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 23/8	
α. Φιλαδέλφεια 29/8	
α. Ν. Όρλεάνη 28/7	
ε. Κολόμπο 25/7	
ε. Σάν Χουάν 18/8	

πρός Βενεζουέλα 13/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
πρός Μπαρμπάντος 26/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Ντεμεράρα 16/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 24/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Ταμπόκο 11/8	
α. Ν. Όρλεάνη 26/8	
πρός βαλτιμόρη 27/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
πρός Γένεβα 27/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
άρχει Πειραιά	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
ε. Μαμονάλ 5/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
πρός Ν. Όρλεάνη 20/8	
δ. Παναμά 10/8	
ε. Μαμονάλ 8/8	
ε. Μαρίνα ντί καράρα 30/8	
ε. Γκιζάν 19/4	
α. Πειραιά 14/8	
πρός Ντέρνα 28/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Ντεμεράρα 23/8	
α. Αντίγκουα 24/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
ε. Π. όφ Σπαίντ 17/8	
πρός Γκιζάν 24/8	
ε. Χιούστον 23/8	
α. Πόρτ Άρθουρ 14/8	
α. Πόρτ Άρθουρ 22/8	
άρχει Ν. Όρλεάνη	
ε. Πόρτ όφ Σπαίντ 14/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 16/8	
ε. Ρίο Γκράντε 13/8	
πρός Γιβραλτάρ 13/7	
πρός Πειραιά 22/7	
α. Τέδας Σίτν 26/7	
πρός Γιβραλτάρ 26/7	
πρός Τάμα 12/8	
πρός Φουτζέιρα 18/8	
πρός Κασιμα 28/8	
ε. Κολούμπια 19/8	
πρός Νιγηρία 19/8	
ε. Πειραιά 24/8	
πρός ΗΠΑ 6/8	
πρός Σ. Άραβία 5/7	
ε. Πειραιά 8/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 21/8	
πρός Περισκό 20/8	
ε. Π. Ύαπέλλο 16/7	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 12/8	
πρός Πόρτλαντ 12/8	
πρός Γαλλία 24/8	
πρός Πόρτ Σαϊδ 29/8	
πρός Φρήπορτ 10/8	
άρχει Πειραιά	
Ώφωσε σημαία Μάλτας	
άρχει Έλευσίνα	
πρός Νεγκασόκι 19/8	
ε. Λάγος 28/7	
πρός Κουβέιτ 26/8	
πρός Πόρτ Άρθουρ 26/8	

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
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 ΚΥΘΝΟΣ (δ)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16112
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΛΙΝΤΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΡΑΜΑ (δ)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΞΕΛΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (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 Λ.	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΠΑΠΟΛΑ (δ)	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ)	78	198163
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991
ΠΑΡΙΣ (δ)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8613
ΠΑΤΜΟΣ (δ)	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	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

πρός Άρούμπα 25/8	
άρχει Έλευσίνα	
άρχει Έλευσίνα	
πρός Βομβάη 22/8	
πρός Ροστόκ 10/8	
άρχει Πειραιά	
πρός Γιάνμπου 30/8	
ε. Τσίμα 21/8	
στό Έλ Χάκλ (άποθήκη)	
πρός Φουτζέιρα 29/7	
πρός Περισκό 25/8	
πρός Πειραιά 14/8	
α. Σάινες 3/8	
α. Ρας Σουκχέρ 25/8	
ε. Τεργεστή 29/8	
άρχει Δουνκέρκη	
πρός Άμβούργο 28/8	
πρός Τρίπολη 19/8	
πρός ΗΠΑ 22/7	
ε. Ν. Ύδρη 28/8	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Αστερίων»	
α. Ν. Όρλεάνη 25/7	
ε. Σ. Ράιτιγκ Πόιντ 21/7	
πρός Άφρικη 26/8	
α. Παρανάγκουα 11/8	
δ. Σουέζ 10/8	
πρός Λένινγκραντ 8/8	
άρχει Άλεξάνδρεια	
πρός Γιοκοχάμα 13/8	
πρός Σεπελίμα 1/8	
πρός Άρεσίφε 20/8	
πρός Νάπολη 12/8	
πρ. «Π-υλος»	
πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/8	
πρός Λά Γκουέρα 21/7	
πρός Άλγκερία 5/8	
πρός Π. Νουάρ 11/8	
πρός ΗΠΑ 25/8	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 19/8	
πρός Παρανάγκουα 13/8	
πρός Λαττάκια 24/8	
ε. Λονδίνο 2/9	
πρός Άλγκεθίρας 27/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	

ε. Λονδίνο 1/9	
πρός Σιγκαπούρη	
πρός Τζέντα 20/8	
πρός Τόγκο 20/8	
ε. Βανκούβερ 23/8	
ναπηγ. Ουλσάν	
ναπηγ. Ουλσάν	
πρός Νορβοσκ 15/8	
πρός Βέλγιο 13/8	
πρός Μπουσάν 11/8	
στών Πειραιά 20/5	
πρός Ίλζια 27/8	
πρός Τζέντα 18/8	
αναμένει Πειραιά 23/3	
α. Λ. Άντζλες 23/8	
υπέστειλε Παναμαϊκή	
πρός ΗΠΑ 18/8	
πρός Ναουρού 19/8	
ε. Χάμπτον 25/8	
πρός Βενεζουέλα 24/8	
πρός Μόντρεαλ 21/8	
πρός Μεξικό 19/8	
πρός Κόλπο ΗΑ 9/7	
πρός Μαπούτο 27/8	
πρός Παρανάγκουα 18/8	
ε. Τάιν 1/9	
ε. Κόρπους Κρίστι 23/8	
στό Μπαντ' Άμπας 24/7	
στό Νατάλ (άποθήκη)	
στό Λάγος 1/7	

πρός Αίγυπτο 23/8	
πρός Βιτόρια 7/8	
πρός Μπατάγκας 25/8	
στό Ρεσίφ 8/8	
άρχει Πειραιά	
πρός ΗΠΑ 24/8	
α. Μάντρε Ντέ Ντέους 19/8	
πρός Ειρηνικό 22/8	
πρός Ίνδονησία 22/8	
πρός Άλεξάνδρεια 21/6	
πρός Μπόνου 14/7	
στό Μπαντ' Άμπας 5/8	
α. Κεϋχάν 18/8	
πρός Βραζιλία 7/8	
πρ. «General Guisan»	

ΠΕΛΛΑΓΙ'ΕΡ	82	2477	ε. Πειραιά 26/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρός Κόλπο ΗΠΑ 19/8
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	μετ. Φόρενς (μ.)
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ἀργεί Τσιτσούγκ
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Ντάρμπατ 30/8
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 6/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 21/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 20/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	- μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	α. Τζέντα 18/8
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	α. Ρίο Γκράντε 19/8
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	στον Πειραιά 20/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Πειραιά 24/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	πρός Ιαπωνία 26/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	διάλυση Γκαντάνι
ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830	ἐπωλήθη
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	δ. Σουέζ 19/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ἀργεί Λομπίτο
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ὕψωσε σημ. Μπαχάμας
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	στην Τέμα 14/8
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Πειραιά 22/8
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρός Νητρώι 8/8
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ἀργεί Γαλαξείδι
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ε. "Αμστερνταμ 29/8
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Σεπετίμπα 30/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός "Αρούμπα 14/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Δαμιάτα 23/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Πειραιά 20/8
ΠΟΠΗ	67	11002	πρ. "Ραρούα
ΠΟΠΗ	71	5084	πρός "Οάκα 28/8
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Καζαμπλάνκα 22/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	στο Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	68	11048	μετ. "Walvis Bay" (κ.)
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	πρός Μανασούς 15/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	α. Τενερίφ 6/8
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	στο Καρατάι 26/8
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	στή Φουτζέιρα 12/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τάραντα 23/8
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Πόρτο Κουετζάλ 12/8
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	πρός "Οδησσό 9/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 22/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 19/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 5/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Μόντρεαλ 27/8
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	πρός Χαλκίδα 3/8
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Θέουτα 22/8
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Πειραιά 26/8
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρ. "Ρέντ Στόουν"
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Τζέντα 17/8
ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774	ἀργεί Πειραιά
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769	ὕψωσε παναμαϊκή
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	πρός Λονδίνο 26/8
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Μαυρίκι 17/8
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Ρότερνταμ 23/8
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Πειραιά 17/8
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Κοτονου 9/8
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	δ. Παναμά 27/8
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Καζαμπλάνκα 23/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Κόλπο ΗΠΑ 17/8
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	στο Μπαντίρ "Αμπάς 26/7
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Ρεσίφ 4/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Βοστών 24/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	α. Ουέμα 24/8
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	πρός Λένινγκραντ 30/7
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	75	1999	α. Λός "Αντζελες 11/8
ΣΑΝΤΑΡ'ΙΖ	76	16993	ἀργεί Λομπίτο
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	πρός "Αγκόλα 29/8
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δ. Παναμά 23/8
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Αίγυπτο 19/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Μπαχραϊν 29/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ἐπωλήθη "Ινδία
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Ν. "Ορλεάν 30/7
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427	ε. Ρεσίφ 11/8
ΣΗ ΚΕΝ.	75	15223	ε. Βαλαμπάρασο 23/8
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Γένοβα 18/8
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793	α. Κολούμπια 26/8
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724	ἀργεί Χαλκίδα *
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Σουέζ 20/8 *
ΣΙΔΩΝ	66	2202	πρός Ν. "Ορλεάν 16/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	πρός Καλλό 8/8
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	α. Δουκέρκη 29/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Μόντρεαλ 15/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμά 7/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Σαγκάη 24/8
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Ν. Χάβεν 26/8
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Σινγκαπούρη 21/8
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	ε. Μ. Μαγκανούι 25/8
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Ρότερνταμ 24/8
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	ε. Σινγκάγκ 24/8
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ε. Ν. "Ορλεάν 27/8
ΣΟΦΙΑ Κ.	77	19166	ἐπισκευές "Αρξίου 26/8
ΣΟΦΟΥΛΑ	78	15364	ε. Π. Σαίτ 15/8
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ε. Μπουναμπουτέλ 23/8
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός "Ιαπωνία 22/8
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρός ΗΠΑ 16/8
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Πειραιά 14/8
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός "Ακαμπα 8/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Γάνδη 28/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤ	67	39403	α. Βαλτιμόρη 27/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. "Αμβέρσα 9/8 *
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Σαγκανουέκι 21/8 *
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 21/8
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Πόρτ Χάρκουρτ 20/8
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Πειραιά 30/8
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρ. "Transocean Pioneer"
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	α. Παράντιπ 11/8
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σινγκάγκ 13/8
ΤΑΝΙΤ (δ.)	67	72576	ε. Ν. "Ορλεάν 25/8
ΤΑΝΙΤ II.	66	32260	στο Λά Λιμπερτάντ (ἀποθήκη)
ΤΑΝΙΤ III.	75	4525	ε. "Αμστερνταμ 31/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός Χοντζέντα 28/8
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	πρός Σάο Σεμπαστιάν 19/8
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Πόρτο Καμπίνα 9/7
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Σίδνεϊ 30/8
ΤΖΑΝΤΑ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Λονδίνο 2/9
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	μετ. "Κλεοπάτρα" (μ.)
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II.	80	9000	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III.	89	9100	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ VII (δ.)	61	1389	διαγράφεται
ΤΖΙΜΙΛΑΤ	71	16275	πρός Μπαντάρ "Αμπάς 10/8
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	πρός "Αλγερία 15/7
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.7.)	63	9143	ε. Ν. "Ορλεάν 26/8
ΤΖΩΝ	71	13857	πρός Μπ. "Αμπάς 30/7
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	πρός Βενεζουέλα 4/8
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	ἐπωλήθη
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Κιέλο 5/8
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Ντουάλα 16/8
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Ριγίεκα 9/8
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	πρός Περσικό 25/8
ΤΙΤΑΝ	71	51281	στο Γκιζάν (ἀποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Γιβραλτάρ 26/7
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Τέξας Σιτι 9/8
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Τάραντα 20/8
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός Πακιστάν 15/8
Τ Ο Ε Ο Τ Η Σ	74	19166	πρός Κίνα 11/8
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Βραζιλία 27/7
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Μόντρεαλ 25/8
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Χάμιλτον 19/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Σαβάννα 19/8
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Λάγος 31/7
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Πειραιά 17/7
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός "Ινδονησία 11/8
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός "Αμφοδόρο 13/8
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	στή Φερρόλ 27/8

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Βενετία 27/8
ΥΒΩΝΗ	68	13858	α. Ν. "Ορλεάν 19/8
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Χιούστον 7/8
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 12/8
ΦΑΔΕΡ	77	17323	α. Τζέντα 8/8
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. "Αντοφαγκάτο 24/8
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Κ' "Ρουπς Κρίστι 23/8
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Μανζανίλο 6/8
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ε. Μπουλέν Μπαί 17/8
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περσικό 5/7
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Κάντα 13/7
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάι 10/8
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Τζέμπελ Ντάν 30/8
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α.	87	25000	ναυπηγ. Ουόλσον
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217	ε. "Ικόνιο 5/8
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049	ε. Χόγκ Κάγκ 14/8
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049	πρός "Ιαπωνία 27/8
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049	α. "Ααμπεργκ 7/8
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	ε. Τάμπα 15/7
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577	πρός Κηλαγκ 11/7
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός φός 31/8
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882	α. Σάλλορ Βός 22/8
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Σάντος 25/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Νόρμπορτ 18/8
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΙΡ	68	11384	ε. Πειραιά 6/8
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	στή Ν. "Υόρκη (ἀποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρός Ραβέννα 20/8
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Κίνα 22/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Γκντάνσκ 22/8/8
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	ἐπωλήθη
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Καρατάι 26/7
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 23/8
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 27/8
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	πρός Μπετζάγια 12/7
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	πρ. "Daele Maru"
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΥΡ	77	35713	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/7
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918	ε. Κωσταντίνος 2/8
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	πρός "Ουάν 3/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Μπρέικ 18/8
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χάρ δλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ναυπηγ. Ουόλσον
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938	πρ. "Brazilian Friendship"
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Χάρ Φακάν 22/8
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	δ. Σινέζ 25/8
ΦΡΗ ΣΠΙΡΤ	83	19550	α. Τσουνοβί 25/8
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Τζουέμα 16/8
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Σινγκαπούρη 1/8
ΦΡΟΖΤΥ	73	6680	ε. Πειραιά 26/8
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	α. Βανκούβερ 18/8
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Πειραιά 17/8
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	πρός Τσιτγκόγκ 15/8
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	72	33267	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	πρός "Ακαμπα 27/8
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Μαλάγκα 24/8
ΧΙΟΣ ΚΑΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί Πειραιά
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	ἀργεί Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	ἀργεί Πειραιά
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός "Υμουίντεν 15/8
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Ταμπίκο 30/8
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός "Ινδονησία 26/8
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	α. Ν. "Υόρκη 18/8
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831	ἐπωλήθη
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. "Ορλεάν 24/8
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΟΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500	ναυπηγ. Ταμάν



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μάλτας
Λαβ = Λαβάνου

Ονδ = Όνδουρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξιαμενόπολο
ε = ανεξάρτητος
ε = έφτασε

δ = δέχθηκε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομήθηκε σε ...
* = άνοσηφόλο στο ΜΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Ντάρμπαν 15/8	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806	ε. Κρατζακόκλος 29/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Άμβούργο 12/8	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	α. Κίγκστον 15/8
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντέ Ντέους 23/8	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Σεπετίμα 22/8
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	α. Ρίο Ιανέιρο 2/8	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Ν. Όρλεάνη 23/8
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349	ε. Ρίο Γκράντε 27/8	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Βανκούβερ 24/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110	δ. Παναμά 3/8	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Ν. Όρλεάνη 9/8	ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	προς Κονακρύ 7/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ν. Όρλεάνη 30/7	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Κίγκστον 6/8	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Τζένταν 28/8
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Ν. Όρλεάνη 13/8	ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	προς Άμπιτζαν 31/7
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Χόλχεντ 8/8	ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	ε. Ραβέννα 24/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σάντος 22/8	ΑΝΙΤΟ	80	30507	α. Ν. Μαγκαλόρ 23/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	επιβλήθη διάλυση	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Πενσάκολα 12/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	προς Σπούρν Άνκορατζ 22/	ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	προς Άλεξάνδρεια 26/7
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	ε. Σικάγο 19/8	ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15359	ε. Ντιτρώιτ 26/8
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλομ Βόε 23/8	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	πρ. «Nathalie»
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	δ. Ντόβερ 30/8	ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	α. Τουρικόρν 28/8
ΑΕΛΛΩ	78	36548	προς Περσικό 24/7	ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Άμβούργο 1/9
ΑΕΛΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	α. Τσιτσάνη 20/8	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ			
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	δ. Γιβραλτάρ 24/8	Ν. (κ.)	86	22273	α. Π. Σαϊό 16/8
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρ. «Αντιγόνη»
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	ε. Σιμότσου 26/8	ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στο Σουέζ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Λά Σκίρα 14/8	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Λός Άντζελες 10/8
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ (κ.)	81	30820	πρ. «Yasmine»
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Λός Πάλλμας 29/8	ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	α. Μπιλμπάο 28/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Σουέζ 25/8	ΑΪΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	α. Τζέντα 30/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Τής 28/8	ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Σάντος 20/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Μπαχραϊν 16/8	ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	προς Μπαλμπόα 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Φρήτσον 27/8	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437	α. Ορίστανό 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	ε. Μπαχραϊν 30/8	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Χ (κ.)	74	1546	ε. Πειραιά 29/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Γέλα 10/8	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Άμστερνταμ 11/8
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	προς Μανφρεντόνια 26/8	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Ρουέν 10/8
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	δ. Κωνσταντινούπολη 16/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	δ. Κωνσταντινούπολη 9/8
ΑΪΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 19/8	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III			
ΑΪΪΛΑΣ	72	16235	α. Καραϊτί 27/7	(κ.)	82	24597	α. Τζακάρα 5/8
ΑΪΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Κασίμα 22/8	ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΪΪΝΤΑ (κ.)	72	31935	α. Λός Άντζελες 10/8	ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Γιβραλτάρ 26/8
ΑΪΪΝΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Χάμπτον 24/8	ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	πρ. «Diana»
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στο Ταμπόκι	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995	α. Λά Παλις 6/8
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885	επιβλήθη άλλοδαπούς	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Ρουέν 22/8
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787	επιβλήθη διάλυση	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΪΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Ώγκινςον 19/8	ΣΑΛΑΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΑΪΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133	άργει Πειραιά	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	α. Ρεϊνιόν 30/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Τέξας Σίτυ 13/8	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ III (κ.)	82	32241	α. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	α. Σιγκαπούρη 22/8	ΑΡΓΟΥΡΥΛΑ (κ.)	70	10899	ε. Μπάρ 25/5
ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	δ. Κωνσταντινούπολη 19/7	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	ε. Πειραιά 2/5
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	α. Λά Παλις 28/8	ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Νάπολη 28/8
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Φιλαδέλφεια 26/8	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Ν. Όρλεάνη 23/8	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Κουβέιτ 11/8
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	προς ΗΠΑ 1/7	ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	ε. Σαλέρο 20/8
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Άμστερνταμ 4/8	ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Παρανάγουα 11/8
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Μουτσούρε 16/8	ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	α. Δουνκέρκη 19/8
ΑΚΤΗ	77	14998	επιβλήθη Έλληνες	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Ρίο Ιανέιρο 19/7
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402	μετ. «Anna Siera» (κ.)	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άργει Πειραιά
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	δ. Π. Σαϊό 24/8	ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	πρ. «Castelblanch»
				ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574	α. Πειραιά 17/8
				ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Άμβούργο 21/8
				ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206	α. Σαλβαντόρ 2/8
				ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Ρουέν 245δ
				ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Σοδό 6/8
				ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	προς ΜΠ. Άμπας
				ΑΣΤΕΡΙΑ (Μπχ.)	81	34447	ύψωση ελληνική
				ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Χέυ Πόιντ 18/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ε. Πειραιά 25/7
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350	δ. Μπουρνόμπελ 27/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437	α. Ντάρ ες Σαλάμ 27/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Φιλαδέλφεια 30/5
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Σάν Λορέντζο 12/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	α. Κολούμπια ρίβερ 21/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636	ε. Ρίο Ιανέιρο 13/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σαλβαντόρ 21/8
				ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Ν. Όρλεάνη 28/8
				ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	α. Σιγκαπούρη 8/
				ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Σάν Λορέντζο 23/8
				ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Γιβραλτάρ 22/8
				ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	επιβλήθη Πειραιά
				ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	άργει Πειραιά
				ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	ε. Σιγκαπούρη 29/8
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Άγ. Ευστάθιο 19/8	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	α. Λεμεσό 26/8 *
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724	ε. Πειραιά 28/8	ΒΑΜΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	δ. Παναμά 12/8
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	προς Β. Κορέα 13/7	ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Πόρτ Καμπέλλο 23/7
ΑΛΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Ίταλ 18/7	ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	πρ. «Sissy»
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715	μετ. «Μαστρογιώργης» (κ.)	ΒΑΝΥΑΝ (δ.κ.)	76	65917	α. Τζέντα 10/8
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	δ. Κωνσταντινούπολη 21/7	ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	78	20328	α. Ρίο Γκράντε 27/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Λά Σπέγια 25/8	ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	75	15981	δ. Σουέζ 24/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Παντάχ 11/8	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	81	42048	δ. Σουέζ 24/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	α. Πόρτ Άλφρεντ 5/8	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	67	37722	ε. Κόρποου Κρίστι 23/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	72	17890	στο Κάργκ
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Γκάλβεστον 11/8	ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	ε. Πειραιά 22/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	66	16048	υπέστειλε Έλληνική	ΒΙΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σάντος 14/8
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	επισκευές Καρταγένα 28/8	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	ε. Ντάρμπαν 23/8
ΑΛΕΞΕΥ II (κ.)	65	1219	α. Μονταφρόνε 3/8	ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941	δ. Κωνσταντινούπολη 9/8
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Σάντος 24/8	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Τζουμπάι 21/8
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	προς Σιγκαπούρη 11/7				
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	α. Μακίνο 8/9				
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Άνγκρα ντός Ρέις 1/7				
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Ίντσον 21/8				
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	α. Ν. Όρλεάνη 4/8				
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511	ναυπηγ. Τόκυο				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	α. Μιζουσίμα 19/8				
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 1/8				
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	δ. Κωνσταντινούπολη 14/8				
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Χιούστον 22/8				
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601	ε. Μοδέιρα 27/8				
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	δ. Ντόβερ 24/8				
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054	προς Πειραιά 18/7				
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Σιγκαπούρη 21/8				
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969	στο Άσσομ 26/8				
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Γκούαμ 14/8				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	προς Γουέλιγκτον 23/8				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	12	43253	α. Ν. Όρλεάνη 15/8				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Λός Άντζελες 5/8				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	ε. Λέγκχορν 27/8				
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	δ. Κωνσταντινούπολη 13/8				
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	στον Πειραιά 1/9				
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές				

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. (Μπχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΔΔΙΔΙΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΝΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ* (δ.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ.	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΠ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ (κ.)	72	13179
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203
ΓΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΛΑΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (π.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΔΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	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 (Μπχ.)	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'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	76	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980

α. Ρουέν 18/8	
α. Βαλάνσια 27/8	
α. Ρουέν 24/8	
ε. 'Αμβέρσα 30/8	
α. Κόρπους Κρίστι 19/7	
πρ. «Eastern Haze?»	
δ. Ντόβερ 26/8	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 25/8	
α. Πειραιά 22/8	
πρ. «Κ.Ζ. Μιχαλού»	
ε. Χόλνχεντ 1/9	
δ. Γιβραλτάρ 27/8	
α. Πειραιά 7/7	
ε. Ρότερνταμ 28/8	
ε. Σιγκαπούρη 26/8	
ε. 'Αμβέρσα 1/9	
δ. Ντόβερ 25/7	
βυθίσθηκε 6/7	
α. Γκείμπς 26/8	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/8	
πρὸς Αἴγυπτο 24/8	
ε. Σουρινάμ 10/8	
α. Κίγκστον 21/8	
ε. Σουέξ 27/8	
α. Ράς Σουκχέιρ 17/8	
ε. Σουέξ 25/8	
ε. Λέ Χάβρη 27/8	
ε. Ρεϊνιόν 31/8	
α. Γένοβα 29/8	
μεσογειοακός μεταφορές	
α. Α'υγούστα 22/8	
ε. Τζέμπελ Ντάνα 30/8	
ε. Σαλβαντόρ 21/8	
α. Σιγκαπούρη 8/8	
πρὸς Βενεζουέλα 29/7	
δ. Γιβραλτάρ 14/8	
α. Ν. 'Ορλεάν 26/8	
α. Γκάλβεστον 11/8	
ε. Τσάρλεστον 25/8	
ε. Ναγκόγια 28/8	
α. Βενετία 25/8	
ε. Ν. 'Ορλεάν 23/8	
πρ. «Dry Sack»	
α. Μπριντ 21/8	
α. Γιοκοχάμα 16/8	
α. Ν. 'Ορλεάν 28/8	
α. Χιούστον 26/7	
ε. Ν. 'Ορλεάν 21/8	
α. Βανκούβερ 12/8	
ὕψωσε 'Ελληνική	
α. Ν. 'Ορλεάν 27/8	
δ. Παναμά 5/8	
πρὸς Χοντίντα 31/7	
ε. Ντακάρ 10/8	
α. Ρουέν 26/8	
α. Μπιλμπάο 28/8	
ε. Σάντος 25/8	
ε. Τσάνα 15/8	
πρ. «Pikebank»	
μετ. 'Αρεθούσα (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. Ρότερνταμ 15/8	
δ. Σουέξ 17/8	
πρὸς Ποχόνγκ 14/8	
δ. Καϊμάν Μπρέμ 3/8	
α. Ράς Τανούρα 24/8	
α. Γένοβα 7/8	
α. Σ. Τζόν 27/8	
α. Σάν Λορέντζο 11/8	
ε. Ναγκόγια 27/8	
ε. Τζέντα 26/8	
ἐπωλήθη	
δ. Κων/πολη 10/8	
α. Σιγκαπούρη 18/8	
μετ. «Χάρμονι I» (π.)	
μεσογειοακός μεταφορές	
ἐπωλήθη	
α. Τραμαντάι 20/8	
ε. Νταμύ 27/8	

προσάρξε 24/11/86	
ε. Μουμπά 26/8	
μεσογειοακός μεταφορές	
μετ. «Βασισική II» (κ.)	
πρὸς 'Αλβανία 7/7	
ε. Μπαχραϊν 15/7	
ε. Σαλβαντόρ 12/8	
δ. Π. Σαϊδ 31/8	
πρὸς Μουμπάνασκ 17/7	
ε. Κασίμα 24/8	
α. Λάς Πάλμας 25/8	
α. Λίβερπουλ 16/8	
δ. Σουέξ 19/8	
α. Τζέντα 31/7	
α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 29/8	
δ. Σουέξ 21/8	
α. Χάμπτον 24/8	
ὕψωσε ελληνική	
α. Ν. 'Υόρκ 9/8	
α. Σ. Εὐστάθιο 9/8	
α. Τέμα 18/8	
ἐπωλήθη αλλοδαπούς	
πρὸς Τζουμάιλ 1/8	

ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΣΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΙΑ (κ.)	74	18006
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ II (π.)	73	10058
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΣ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΓΙΝΑ	73	15478
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (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
ΕΥΡΥΔΙΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338
ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	55	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ (κ.)	77	15680
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 (Μπχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑ'Ι'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
ΙΛΙΔΑ (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	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (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 (Μπχ.)	80	30649
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ (κ.)	74	17135
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862

ε. Ν. 'Ορλεάν 20/8
 ἐπωλήθη αλλοδαπούς
 α. Λά Σπέζια 27/8
 στο Χορμούζ (αποθήκη)
 α. Κολόμπο 27/8
 ε. Λόρνακα 28/8
 ε. Γιοκοχάμα 27/8
 πρ. «Λούσυ»
 α. 'Αμστερνταμ 18/8
 ε. Λά Γκούερα 26/7
 πρὸς 'Αλγίρι 7/8
 ε. Ντάρμπαν 31/8
 ε. Γένοβα 27/8
 δ. Κων/πολη 14/8
 α. Τάραντα 18/8
 ε. Τζέμπελ 'Αλι 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. 'Ορλεάν 22/8
 ε. Πειραιά 30/7
 α. Πειραιά 13/8
 α. Μπείρα 27/7
 πρ. «Kinko Maru»
 α. Λός 'Αντζέλες 14/8
 α. Τάραντα 11/8
 α. Κόμπε 26/8
 πρ. «Mount Rainier»
 α. Πειραιά 19/8
 α. Σιλικάπ 14/8
 α. Μογκαντίσου 14/3
 πρὸς 'Αρούμπα 28/7
 α. Τάραντα 18/7
 α. Βανκούβερ 15/8
 α. Φορήπορ 17/8
 α. Μαϊάμι 24/8
 α. Τζούμα Τέρμιναλ 28/5
 ὑπέσχεται ἐλληνική
 ἐπισκευὴ Μπαχραϊν 16/6
 στη Σαφάγκα (αποθήκη)
 α. Γένοβα 2/8
 α. Κερπένκ 19/8
 μετ. «Πιούτρι» (π.)
 πρὸς Πόρτ 'Αλφρεντ 24/8
 ε. Λισα βόνα 28/8
 α. Πόρι Σάιτ 15/8
 πρὸς Γκαλβεστον 3/9
 α. Κουβέιτ 29/8
 ε. Πειραιά 19/8
 πρ. «Trenschbank»
 πρ. «Δημήτριος»
 ε. Ρότερνταμ 31/8
 στη Βασάρρα
 ὑπέσχεται ἐλληνική
 πρ. «Friendly Carrier»
 πρ. «Southern Gate»
 ε. Ρόκυ Πόιντ 26/8
 ἀργεῖ 'Αγ. Δομνίκο
 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/8
 ε. Π. Σαίτ 2/8
 α. Τάραντα 4/8
 α. Τσάινα 30/8
 α. 'Ιντσόν 3/8
 ε. Ντουάλα 18/8
 πρ. «Obo Baron»
 πρ. «Nausicaa»
 ἐπωλήθη
 μετ. «Ρένιμποου» (Κύλ.)
 ε. Πειραιά 22/8
 ἐπωλήθη
 α. Σαβόνα 21/8
 ἐπωλήθη διόλυση
 μετ. «Reyulus Star»
 α. Πειραιά 30/6
 α. Πειραιά 8/8
 ε. Π. Σαίτ 16/8
 α. Μπιζέρτα 11/8

πρὸς Γκαλάτζ 27/7
 α. Χαλδία 14/8
 α. 'Οζάκα 20/8
 α. Λάς Πάλαμας 31/8
 ε. Μαντράς 20/8
 ε. Ξάν Λορέντζο 12/8
 α. Χάμπτον 18/8
 πρ. Μπολερό

α. Καρντέγινο 12/8
 ε. Ντρά ες Σαλαάμ 22/8
 α. Σιγκαπούρη 29/8
 δ. Σουζέ 27/8
 α. Χοντέιντα 15/8
 πρὸς Καμσάρ 6/8
 ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/7
 α. Μπαχραϊν 29/8

ε. Γένοβα 29/8
 α. Γιβραλτάρ 18/8

πρὸς Ρουμανία 2158
 ε. Πειραιά 7/7
 α. 'Αμβούργα 14/8
 α. Ρουζας 29/8
 α. Ταμπόκο 13/8
 ἀργεῖ Σ. 'Αραβία
 α. Σιγκαπούρη 23/8
 πρ. «Tropical Gold»
 α. Κάρτασι 18/8
 α. Μοντεβιδέο 22/8
 α. Μοντεβιδέο 24/8

ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΙ'Π ΣΤΑΡ (κ.)	68	24668
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΒΑ'Ι ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΒΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	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
ΚΟΥΡΥ	77	33509
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.δ.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΜΩ (π.)	74	65605
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 ΑΝΤΣΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΛΑ'Ι Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΥΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205
ΛΕΥΚΑΣ ΣΑΝ (Ονδ.)	65	2596
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΙΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	75	34745
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	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. (π.)	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. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.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. 'Ιταζιά 9/8	
ε. Τζέντα 15/8	
α. Κότκα 26/8	
δ. Παναμά 17/	
α. Χάιφα 18/8	
ε. Φόλμουθ 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 Κουτούμπντια	
ε. Δαμιέττα 25/8	
στη Σύρο 1/8	
α. Φόρ 17/8	
δ. Κων/πολη 10/8	
ἀργεί 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 9/8	
α. Σιγκαπούρη 23/8	
ε. Ναπιέρ 27/8	
α. Ν. Πλύμουθ 25/8	
α. Γιβραλτάρ 26/8	
α. Αύγουστα 24/8	
ε. Βομβάη 18/8	
ε. Σιγκαπούρη 9/8	
δ. Παναμά 27/7	
α. Σαβάννα 18/8	
προς Σφάξ 30/7	
ἐπωλήθη	
α. Φουτζέιρα 18/8	
α. Κολάμπο 18/8	
α. Τσιταγκόνγκ 26/8	
α. Τσάρλεστον 25/7	
μετ. «Νίκας» (κ.)	
α. Σαρζα 19/7	
α. Μακείο 6/8	

α. Μπανόνα 3/8	
προς Μπαβναγκάρ 16/3	
α. Τάμιαουθ 25/8	
στον Περσικό 16/4	
ε. Βομβάη 8/8	
α. Λισσαβόνα 4/8	
δ. Γιβραλτάρ 29/8	
α. 'Αμβέρσα 28/8	
α. Γλασκωβή 19/8	
ε. Σάντος 26/8	
α. Ντόρμπαν 19/8	
α. Φλώσσινγκ 4/8	
ε. Σάντος 25/7	
μετ. «United Venture	
α. 'Αμθουρνο 1/9	
α. Σουέζ 22/8	
στον Περσικό 28/5	
ε. Μπέρτα 27/7	
ε. Πειραιά 3/8	
δ. Κων/πολη 25/8	
προς 'Αγκόλα 6/7	
α. Σιγκαπούρη 2/11	
δ. Π. Σαϊδ 18/8	

α. Σουέζ 24/8	
προς 'Αλγίρι 24/7	
ε. Βενετία 26/8	
α. Μπάρ ες Σαλάμα 26/8	
α. Λονδίνο 1/9	
δ. Γιβραλτάρ 25/7	
πρ. «Sagana»	
πρ. «Paxi»	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/8	
προς Σαρζα 3/9	
α. Σιγκαπούρη 12/8	
α. Τέμα 22/8	
α. Σπλίτι 21/8	
ε. Κακούτα 22/8	
α. 'Αμβέρσα 2/8	
α. Νταμάμ 13/7	
ε. Κων/πολη 29/7	
στο Ντουμπάι 12/6	
προς Λιβάνο 14/7	
πρ. «Ζαννής Μιχαλός»	
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/8	
α. Ματαράνι 31/7	
προς Ντούρες 28/4	
α. Ντόρμπαν 7/8	
μετ. «Ρητζέντ» (κ.)	
α. Ρίο Γκράντε 17/7	
πρ. «Ευαγγελία Πετράκη»	
ε. Πειραιά 20/8	
ε. Ταϊτζία 19/8	
μετ. «Merit» (π.)	
α. Τέρας Σίτου 13/8	
δ. Καυμάν 26/7	
μεταφορές Περσικού	
δ. Π. Σαϊδ 25/8	
ε. Πειραιά 22/8	
προς Γιβραλτάρ 22/8	
ε. Παράνγκουα 3/8	
προς Πουέρτο 'Ορνάτζ	
ε. Σουέζ 26/8	
προς Ρας Τανούρα 16/8	
α. Σιγκαπούρη 14/8	
α. 'Αντοφαγκάστα 26/8	
δ. Π. Σαϊδ 25/8	
α. Πειραιά 26/8	
α. 'Αμπου Ντάμπι 29/8	
ε. Ταλάν 12/8	

ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΛΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17134
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖ'ΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	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 (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΟΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι ΔΑ(δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λβ.)	66	15625
ΝΗΖΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΖΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΖΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	88	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	66	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	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'ΙΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'ΙΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932
ΟΒΕΛΙΣ	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	72	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	78	18876
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098

ο. «Λισινόρη 2/8
 ε. Ντόρμπαν 31/8
 ε. Πειραιά 23/8
 ε. Φαλκονέρα 27/8
 α. Τζέντα 29/7
 α. Τζουμπιά 31/7
 πρ. «Πέλωψ»
 α. Φουτζέιρα 29/6
 ε. Μαρίνα ντί Καρόρα 16/8
 ε. Σάν Λορέντζο 27/8
 διάλυση Κασσιούγκ
 ἐπωλήθη άλλοδαπούς
 α. Πειραιά 25/8
 α. Τζέντα 27/8
 α. Ν. 'Ορλεάνη 25/8
 προς Βισμάρ 18/7
 α. Λός 'Αντζελες 24/8
 α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10
 ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη

α. Λός Πάλμας 10/8
 προς 'Αλεξάνδρεια 9/7
 προς Λένινγκραντ 14/7
 προς Κασσιούγκ 31/7
 α. Γάνδη 21/8
 προς Περαικό 3/7
 προς Αίγυπτο 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
 ε. 'Αμοστερντά 15/8
 ἐπωλήθη 'Ελληνες
 ε. Χουέλβα 25/8
 α. Τάμπα 6/8
 ἀργεί 'Αστακό
 ε. Πειραιά 18/6
 δ. Γιβραλτάρ 29/8
 ἀργεί Νέτλεϋ
 α. Ν. 'Ορλεάνη 4/8
 στο Κοτονού 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. Σινκαπούρη 16/8
 α. Μπρέμερχαβεν 17/8
 ε. Πειραιά 6/8
 α. 'Αμβέρσα 28/8
 ἐπωλήθη άλλοδαπούς
 α. Σαβάννα 27/8
 ε. Παράνγουσα 15/8
 α. Φιομμινταϊνό 22/8
 μετ. «Όσαεν Μείντ» (κ.)
 δ. Σουέζ 19/8
 ε. Τζάκσονβιλ 11/6
 ἐπωλήθη Ταϊβάν
 προς Σάν Φραντζίσκο 30/6
 ἀργεί Δουνκέρκη
 δ. Π. Σαΐδ 25/8
 ε. Τσιμπα 27/8
 α. Φρήτσουν 24/8
 προς Θεσσαλονίκη 14/8
 -ε. 'Αόντν 27/8
 ε. Φιλανδέλφεια 23/8
 α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
 ἀργεί 'Αμθούργο
 α. Ν. 'Υόρκη 21/8
 α. Χαλκίδα 22/6
 μεταφορές Περαικού
 δ. Σουέζ 28/8
 ε. 'Ιμμινχαμ 28/8
 α. Μπαχραϊν 19/8
 δ. Γιβραλτάρ 12/8
 δ. Σουέζ 25/8
 διάλυση Χουάγκπου
 α. Πειραιά 19/6
 α. Σινκαπούρη 26/8
 ε. Πειραιά 13/6
 α. Ρόττερταμ 26/8
 α. Λός 'Αντζελες 19/8
 α. Λός Πάλμας 5/8
 α. Σάν Νικολας 20/8
 α. Μπαχραϊν 2/9
 στο Παλάου Σαμπό (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. Κόρπος Κρίστι 15/7
 ε. Νταράμ 3/8
 ε. Πειραιά 10/7
 α. Πειραιά 28/7
 ε. Σάν Νικολας 4/7
 ε. Ρίο 'Ιανείριο 19/8
 α. Χορμούζ 24/8
 α. Πειραιά 20/7
 α. Τζέμπελ Ντάνα 31/8
 ε. Π. Σαΐδ 1/8
 ὕψους ἑλληνική
 α. Κεμπέκ 25/8
 α. Γένοβα 14/8
 ε. Ντόρμπαν 22/8
 μεμονωμένες μεταφορές

ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑ'ΙΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	178009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'ΙΟ (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΖ (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 ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΥΝΥ (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
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (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'ΙΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	8162
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 ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ 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
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'ΙΤ (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
ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002

ἀργεί Πειραιά	
α. Σεβίλλη 4/8	
α. Ωγκινισό 25/8	
δ. Π. Σαΐδ 18/8	
πρός Ίνδία 24/6	
στο Τζιμπουτί	
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	
στο Χορμούζ (αποθήκη)	
α. Όζακα 19/8	
πρός Κούγκα 8/5	
επωλήθη	
Α. Σιγκαπούρη 30/8	
πρός Νιγηρία 20/8	
α. Τζάκσονβιλ 1/8	
α. Ν. Όρλεάνη 17/8	
ε. Βόλο 23/7	
α. Ταϊτανόγκ 15/8	
στο Χορμούζ	
πρός Ρότερνταμ 4/8	
δ. Παναμά 26/8	
πρ. «Αδόμας»	
ε. Πειραιά 10/8	
πρός Άλγερία 19/7	
πρ. «Αριστέας»	
ε. Τζαϊά 12/8	
α. Βανκούβερ 24/8	
α. Ίμμηγκχαμ 25/8	
α. Μπωμόν 19/8	
υπέστειλε ελληνική	
α. Τζέντα 11/8	
α. Κουβέιτ 1/8	
πρ. «Νόξος»	
πρός Μπ. Άμπας 16/5	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 4/8	
πρός Σιγκαπούρη 18/8	
α. Ν. Υόρκη 3/8	
ε. Λάγος 2/8	
α. Κόρντιφ 1/9	
α. Ντόρμπαν 7/8	
α. Χιούστον 5/8	
μεταφορέ Αλγυπτίου	
ε. Παράναγουα 10/8	
ε. Π. Σαΐδ 10/8	
α. Πειραιά 8/8	

α. Μαϊνί 23/7	
στη Βομβάη 23/7	
α. Παράναγουα 14/8	
ε. Π. Σαΐδ 31/8	
ε. Λόρνακα 24/7	
α. Όρνσκολντβίκ 17/8	
πρός Νταμπάι	
δ. Π. Σαΐδ 19/8	
α. Ρίο Τανέιρο 7/8	
α. Κολόμπο 12/8	
α. Π. Σαΐδ 15/8	
πρός Χαλκίδα 20/7	
α. Λός Άντζελες 19/7	
α. Μομπάσα 13/6	
ε. Γιοκχάμια 27/8	
α. Έμδεν 19/8	
α. Άμπτιζάν 10/6	
πρ. «Μιχάλης»	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/8	
ἀργεί Κίμωλο	
στο Κάργκ	
α. Λός Άντζελες 13/8	
α. Φουτζέιρα 30/7	
πρός Π. Σουδάν 26/7	
ε. Άλγκεθίρας 19/8	
α. Κόλε Τέρμιναλ 26/8	
α. Φάλμουθ 23/8	
δ. Σουέζ 20/8	
μετ. «Luck» (π.)	
ύψωσε ελληνική	
πρός Πασιό Γκουιντάγκ 9/7	
ε. Πράια Μόλε 9/8	
στο Ντόρβιν 1/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γάνδη 15/8	
πρός Παναμά 8/8	
μετ. «Dimi» (κ.)	
α. Σαγκάη 9/8	
ε. Ραγκόν 25/8	
πρός Γιβραλτάρ 30/7	
στο Μπαντάρ Άμπας 8/7	
α. Τζέντα 30/8	
στη Κκυτούμπντια 4/7	
α. Σιγκαπούρη 29/6	
ε. Φλάσσιγκ 7/8	
α. Λειξόες 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 Γκρόντε 8/8	
πρός Δ. Αφρική 11/7	
α. Τενερίφ 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
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΥΖ 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 ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΥΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29088
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	68	10339
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΤΕΤ (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 ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (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 ΡΟΥΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (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 (κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.Μ.)	77	40
ΣΗΜΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΙΝΚ (Ματ.)	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
ΣΗΜΠΛΑΚ (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
ΣΗΠΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΣΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΣΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΣΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΣΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΣΧΑΡΜΟΥΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΣΧΟΥΡΥ (κ.)	71	10055

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704
ΣΙΣΕΡΗΖ	72	16406
ΣΙΒΕΡ ΜΕΝΤ'	78	5500
ΣΙΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΒΕΡ 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. Άμπτιζάν 2/7	
ε. Ρουέν 18/8	
πρός ΕΣΣΔ 8/6	
ε. Σάντος 22/8	
ε. Νικόσια 22/8	
α. Τεργέστη 3/8	
α. Λισαβόνα 26/8	
α. Φερρόλ 10/8	

στη Τζέντα (αποθήκη) •
ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
στο Χορμούζ (αποθήκη)
α. Τζέντα 20/8
ε. Μομπάσα 2/8
α. Τσιβιταβέκια 15/8
α. Λός Άντζελες 7/8
α. Γιούροπορτ 21/8
ε. Ραβέννα 27/8
α. Καρντέγιεβο 27/8
α. Τορρέβιεγα 17/8
πρός Πειραιά 29/7
α. Πειραιά 12/8
ἀργεί Πειραιά
α. Ντόρμπαν 25/8
δ. Παναμά 28/7
α. Σιγκαπούρη 20/8
μεσογειοακός μεταφορέ
δ. Παναμά 10/8
επωλήθη
α. Σιγκάγκ 23/8
ε. Ρουέν 26/8
δ. Π. Σαΐδ 24/8
α. Μπαχαράιν 29/8
επωλήθη
ε. Μπαγκόνγκ 5/7
α. Φιλαδέλφεια 29/8
δ. Π. Σαΐδ 30/8
δ. Σουέζ 8/8
πρός Βενεζουέλα 20/7
α. Ριόφρε 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
διαγραφεται
α. Ντόρμπαν 22/8
α. Βενετία 26/8
α. Ν. Ύορκη 30/8
δ. Σουέζ 30/8
α. Άμστερνταμ 19/8
μετ. «Κυκλόδεος» (κ.)
μετ. «Victoria Idowu»
ὕψωσε κυπριακή
ὕψωσε κυπριακή
α. Ρουέν 14/8
ε. Γκατά 30/8
α. Καζαμπλάνκα 15/8
α. Ριγίεκα 14/8
πρ. «Tricom»
ε. Σιγκαπούρη 16/7
δ. Ντόρβερ 10/8
α. Ραβέννα 19/8
ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάϊ
πρός Χαβάνα 22/6
α. Ρουέν 6/8
στο Άσσάμπ 1/8
πρ. «Sea Monarch»
α. Γένοβα 30/8
πρ. «Belo Mundo»
ε. Πόρτ Τάμπουτ 1/9
πρός Κωνσταντινούπολη 30/7
α. Πειραιά 3/8
ε. Ριγίεκα 17/8
δ. Ντόρβερ 10/8
δ. Γιβραλτάρ 28/8
πρ. «Don Catarino»
πρός Καναδά 28/8
πρ. «Άννα»
α. Χιούστον 4/7
α. Π. Έσκουίβλε 24/8
α. φός 28/8
στο Μπαντόρ Άμπας 24/8
α. Βίλα Κονστιτιουσόν 1/8
δ. Σουέζ 11/8
α. Σιγκαπούρη 26/8
στη Βομβάη
α. Πόρτ Τάμπουτ 28/8
δ. Π. Σαΐδ 23/8
ἀργεί Πειραιά
πρός Μπαντόρ Άμπας 3/8
πρ. «Caroline»
ε. Άμβουπόρ 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
ΣΤΡΕΞΑ (Δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (Κ.)	69	9822
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (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
ΤΕΛΑΜΟΝ*	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (Κ.)	59	5510
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (Δ.Μ.)	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
ΤΖΙΟΥΕΛ 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	15680
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (Κ.)	74	10058
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	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
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (Κ.)	74	11644

στο Μπαντάρ Χομείνι	
α. Τσάρτσιλ 25/8	
α. Σάν Χουάν 19/8	
εγκαταλείφθηκε 5/5	
ε. Νιούπορτ 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. Λας Πάλμας 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. Αγαδάρ 12/8	
υπέστηλε ελληνική	
δ. Σουέζ 8/8	
προς Θεσσαλονίκη 12/8	
πρ. «Όρεαν Κίγκ»	
προς Χόγκ Κόγκ 21/7	
α. Λίβερπουλ 8/8	
στο Κάργκ 1/9	
στη Κωνσταντινίδα	
αργεί Πειραιά	
α. Κινούρα 28/8	
στον Περσικό	
α. Σεπετίμα 19/8	
ε. Πειραιά 12/8	
α. Ντάς «Αϊλάντ 31/8	
α. Ρουέν 7/7	
ε. Πενάγκ 20/8	
α. Ν. Όρλεάν 22/8	
ε. Γενόβα 22/8	
α. Ντάρμπαν 8/8	
δ. «Εσκούμινς 4/8	
α. Μομπιλ 22/8	
δ. Σουέζ 30/8	
ε. Μομπιλ 25/8	
α. Αστικό 4/6	
στο Τζέμπελ «Αλι 25/7	
πρ. «Dido»	
α. Ροζάριο 5/8	
αργεί «Αστικό	
α. Ντουλούβ 24/6	
α. Βρέμη 31/8	
ε. Ελπίδοτου 25/8	
ε. Μομπάσα 31/7	
ε. Χέυ Πόιντ 27/8	
ε. «Αμβέρσα 30/8	
ε. Πειραιά 10/8	
στον Πειραιά 12/8	
προς Λά Γκούρα 30/7	
πρ. «Θαλασσινή Κυρά»	
α. Ακαμπα 28/8	
δ. Παναμά 3/8	
μετ. «Tel Star (Κεϋ)	
ε. Λισαβόνα 7/8	
πρ. «Αίψα»	
α. Μπάγια Μπλάνκα 8/8	
α. Βαλτιμόρη 25/8	
α. Σουάσε 23/8	
ε. Ρεσίφε 23/8	
ε. Τσιτανγκόκ 12/8	
α. Κόρκ 15/8	
πρ. «Seateam Courier»	
α. Βανκούβερ 28/7	
α. Γκντάσκ 26/7	
προς Περσικό	
προς Κεμπέκ 25/7	
α. Χάμπτον 23/8	
αργεί Χαλκίδα	
πρ. «Φρατζής»	
ε. Σιμονοσέκι 27/8	
α. Ν. Όρλεάν 27/8	

ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (Δ.Κ.)	75	47133
ΤΣΑΡΙΟΤ (Κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(Π.)	73	6415
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
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (Δ.Κ.)	68	53226
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (Π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (Κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(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 ΜΥΡΤΣΑΝΤ (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
ΦΡΑΤΣΕΚΑ (Π.)	71	10586
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (Κ.)	76	9282
ΦΡΗΝΤΟΡ (Κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (Π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (Π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (Π.)	68	9369
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.)	61	1852
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (Κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (Π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (Π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (Π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (Κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (Κ.)	68	5527
ΦΡΙΟ ΣΑΝΤΟΣ (Κ.)	78	7572
ΦΡΙΟ 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
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(Κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (Κ.)	74	18694
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (Κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (Κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (Π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ 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. Τέξας Σ=ιτυ 8/8	
δ. Παναμά 14/8	
έπωλήθη	
α. Ν. Όρλεάν 22/8	
μετ. «Transporter»	
α. «Αμβέρσα 27/8	
προς Δ. Αφρική 22/7	
α. «Αμβέρσα 29/8	
προς Περσικό	
ε. Κοτονού 11/8	
προς Ναμίμπια 19/6	
στο Γιαντάι 3/9	
έπωλήθη	
α. Λά Σπέτζια 9/8	
μεσογειοτικές μεταφορές	
δ. Π. Σαΐδ 27/8	
στο Κεμπέκ 5/8	
α. Ραβέννα 18/8	
στην Αλεξανδρεία (άποθήκη)	
α. Πειραιά 5/8	
προς Μπετζάγια 21/7	
προς Π. Όρντς 29/7	
στη Μπετζάγια (άποθήκη)	
α. Πειραιά 24/8	
προς Αμπιζάν 31/7	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
α. Γιοκοχάμα 25/8	
δ. Γιβραλτάρ 5/8	
έπωλήθη	
α. Ειγκάγκ 30/7	
προς Βομβάη 28/8	
μετ. «Κρόφτσμαν (ε.)	
ε. Βανκούβερ 23/8	
α. Ντάρμπαν 21/8	
α. Ντάρμπαν 24/8	
α. Γκάδβεστον 14/8	
στο Μπαντάρ Αμπάς 13/8	
α. Καοσιούγκ 10/8	
προς Μόγι 18/7	
ε. Πειραιά 20/6	
α. Λας Πάλμας 25/8	
αργεί Αμβούργο	
αργεί Μόσκο	
α. Τενερίφ 3158	
α. Ρότερνταμ 31/8	
α. Μασσαλία 13/8	
α. Σάντος 11/8	
έπωλήθη	
ε. Πειραιά 3/7	
προς Μπουσάν 16/7	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
α. Λας Αντζελες 12/8	
α. Π. Στανβάκ 28/8	
α. Κολόμπο 24/8	
α. Ντουλούβ 13/8	
α. Μπ. Αϊρες 20/8	
πρ. «Όλυμπικ Χίστορυ»	
στον Πειραιά	
στη Βηρυτό 27/8	
δ. Π. Σαΐδ 25/8	
προς Μανίλα 14/8	
ανάμενι Μαϊάμι 25/8	
ε. Ραβέννα 27/8	
ε. Πειραιά 2/7	
ε. Πειραιά 20/8	
στο Μπ. Αμπάς 22/7	
πρ. «Κασκιδότος»	
προς Φιλιπίνες 25/6	

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τούς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτερά 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νά ἀρχίσῃ ἀπὸ:.....

Υπογραφή:

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.



REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

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