

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1258/1016

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1258/1016
EMBPIOY 1987
ΔPX. 180

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

Quick, reliable Brown Boveri service – the decisive factor

Users of Brown Boveri turbochargers know that they can depend on an effective world-wide service organisation. More than 350 trained specialists at over 60 service centres (2/3 of whom are within the Brown Boveri group) are on call for immediate assignments.

They ensure that service work will be of an impeccable standard, using original Brown Boveri parts.

Quick service goes hand in hand with supplying exactly the right replacement part. A specially kept ship register permits immediate access to all essential data of more than 23 000 ships equipped with Brown Boveri turbochargers. It contains the serial number, the type of installed turbocharger, continuously updated turbocharger specifications, as well as any change in the name of the ship.



Brown Boveri service – anywhere, any time

A team of experienced specialist engineers offer the engine operator valuable support in solving operating problems.

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

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

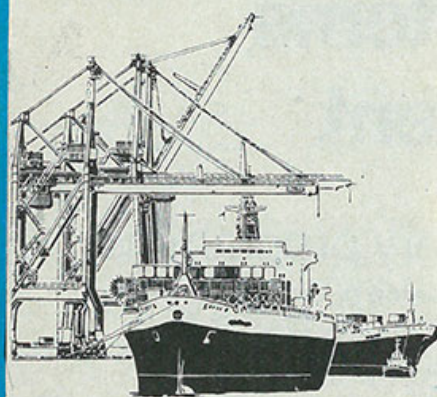
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1987

ΝΕ΄(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1258/1016

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς

Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69

Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 6.000

Κύπρου..... Λίρες 45,00

Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00

Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00

Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00

Απω Ανατολή

& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000

Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year

Issue No. 1258/1016, November 1st, 1987

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. — 185 35 Piraeus

Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69

Cables: CHRONIKA Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 Συγκρατημένη αισιοδοξία για τό μέλλον της Ναυτιλιακής Αγοράς. Εισηγήσεις και συμπεράσματα της 5ης Ετήσιας Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιώς.
- 17 Έθνική Αντίσταση και Ναυτικοί. Επίκαιρο άρθρο του κ. Γ. Αμπουσελάμ.
- 20 Μία παλιά πρόταση για τη δημιουργία Έλληνικού ασφαλιστικού οργανισμού.
- 25 Ειδική φορολογική μεταχείριση για τα πλοία με Έλληνική σημαία. Άρθρο του δικηγόρου κ. Γ. Κυριακού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 23 ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ
- 28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 42 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Hatch Cover Systems Ro/Ro Equipment



For the jumbo-ferry «Peter Pan» built at Seebeckwerft AG, the bow ramp and the drive for the double panel side swinging door were delivered by MACOR Marine Systems International.

Our delivery programme:

- A variety of hatch cover systems for ships of all kinds and sizes.
- All kinds of Ro/Ro equipment including side loading systems.

Our range of services:

- Advice on all matters concerning hatch covers and Ro/Ro equipment, whether for newbuildings, ship conversions or jumboisations.
- Repair work on hatch covers and Ro/Ro equipment including seagoing repairs and maintenance.
- Supply of original spare parts within the shortest possible time.

MACOR representative in Greece:

ABAX Ltd.

Managing Director: Stavros G. Coukiaris

93, Akti Miaouli

GR-18538 Piraeus

Telephone: (1) 4 51 03 38 / 4 52 33 21

Telex: 212 793 mgfe gr

Telefax: (1) 4 53 27 03

MACOR Marine Systems International

formerly Deutsche MacGREGOR GmbH

MACOR companies and representatives in:

Germany (FRG), Denmark, The Netherlands, Belgium, France

Great Britain, Greece, Japan, Malta, Spain, USA

ADM 16 0987

Υπάρχει ή δεν υπάρχει τό θεσμικό πλαίσιο;

Η κυβέρνηση, είτε διά του Πρωθυπουργού, είτε διά του Υπουργού Ναυτιλίας, οφείλει να ξεκαθαρίσει χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση εάν υπάρχει ή όχι τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας. Καί επί πλέον να θεσπίσει, επίσης χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση, διάταξη μέ την οποία θά τιμωρούνται αυστηρότατα όσοι επιχειρούν να παραβιάσουν αυτό τό θεσμικό πλαίσιο αλλά και εκείνοι οι οποίοι μέ πράξεις ή παραλείψεις, από άγνοια ή από άνοησία, θά δημιουργούν ακόμη και αμφιβολίες γιά την ύπαρξη αυτού του θεσμικού πλαισίου.

Εάν δεν γίνουν αυτά τά δύο άμεσα βήματα φοβούμεθα ότι θά υπάρξει μία χιονοστιβάδα ή οποία θά παρασύρει όχι μόνον τό ήδη εξασθενημένο έθνικό μας νηολόγιο αλλά και την κυβερνητική προσπάθεια γιά την προσέλευση ξένων επενδύσεων στή χώρα.

Τό γιατί καταφαίνεται από μία συζήτηση ή οποία διεξήχθη στό διοικητικό συμβούλιο του ΝΑΤ στις 12 Οκτωβρίου έπειτα από αίτημα του συμβούλου κ. Ζαφείρα, αναφορικά μέ τό θέμα της εφαρμογής άρθρου του Νόμου 1711/87 σέ σχέση μέ τις έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως των πλοίων, συζήτηση ή οποία καταγράφεται όπως είναι διατυπωμένη στό πρακτικά της ύπ' αριθμ. 45 συνεδριάσεως του Δ.Σ. του Ταμείου, χωρίς δηλαδή να προστεθεί ή να αφαιρεθεί ούτε μία λέξη:

«κ. Ζαφείρας: Ο νόμος 1711/1987 στό άρθρο 1 παραγρ. 1 και 14 αυτού προβλέπει όσον αφορά τις εισφορές ΕΛΟΕΝ και επικουρικής ασφάλισης ότι ο υπολογισμός γίνεται επί της νόμιμης σύνθεσης των πλοίων. Όμως οι έγκριτικές πράξεις των πλοίων πού υπάγονται στό άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 έχουν αντίθετη διάταξη πού λέει ότι οι κρατήσεις γι' εισφορές ύπέρ του ΕΛΟΕΝ και Έπικουρικής Ασφάλισης γίνονται επί μόνον των Έλλήνων ναυτικών. Αυτό τό φέρνω υπόψη του Συμβουλίου γιά να βρει ένα τρόπο ή Υπηρεσία σέ κάθε πλοίο να πηγαίνει ή έγκριτική πράξη γιά να μή γίνονται επί πλέον επιβαρύνσεις, και γιά να μή έχει επί πλέον απασχόληση τό ΝΑΤ, ή οποία είναι βέβαιο ότι θά υπάρχει εάν θά κάνει χρεώσεις επί του συνόλου και στή συνέχεια έκπτωση.

κ. Σκούρας: Έδώ έχουμε ένα ΝΔ κι ένα νόμο. Καί νομίζω ότι έδω όσον τό θέμα τό ρυθμίζουν οι διατάξεις του νόμου αυτές θά υπερισχύουν των διατάξεων του ΝΔ.

κ. Ζαφείρας: Τό ΝΔ κ. Σκούρα, έχει έκδοθει κατ' έξουσιοδότηση κι υπερισχύει.

κ. Χαλκιάς: Δεν είναι ή πρώτη φορά, κύριοι πού ο νομοθέτης θεσπίζει διάταξη πού είναι αντίθετη μέ την έγκριτική πράξη. Ο νόμος 374 π.χ. ώρισε τις εισφορές σέ 11,3% ενώ ή

Έγκριτική πράξη όμιλούσε γιά ποσοστό 9%. Τόν νόμο έκείνο τόν προσέβαλε κάποιος έφοπλιστής στό Δικαστήρια αλλά ή προσφυγή του απορρίφθηκε.

κ. Πρόεδρος: Την διάταξη αυτή την είχε ζητήσει ή ΠΝΟ. Γιά μένα δέ, εάν είναι αντισυνταγματική αυτό θά τό κρίνουν τά Δικαστήρια κι όχι τό ΔΣ/ΝΑΤ γιάτί την αντισυνταγματικότητα του όποιουδήποτε νόμου την κρίνουν τά άρμόδια Δικαστήρια κι όχι έμεις.

κ. Ζαφείρας: Τότε κ. Πρόεδρε, θά παρακαλέσω να τεθεί τό θέμα υπόψη του Υπουργείου και να έρωτηθεί επ' αυτού.

κ. Πρόεδρος: Τό Υπουργείο ΕΝ κ. Ζαφείρα έχει λάβει γνώση του θέματος. Κι έγω δεν δέχομαι να άπευθυνόμαστε στό Υπουργείο γιά την εφαρμογή του νόμου. Έμεις θά εφαρμόζουμε τόν νόμο έφόσον ισχύει χωρίς να ρωτήσουμε τό Υπουργείο. Αυτή είναι ή υποχρέωσή μας, τό καθήκον μας.

Στή συνέχεια τό ΔΣ/ΝΑΤ μετά από διαλογική συζήτηση, έγκρίνει κατά πλειοψηφία την εισήγηση της Υπηρεσίας μειοψηφούντων των κ.κ. Ζαφείρα Κουτσοφίου και Κυρτάτα.

Δέν θά αναφερθούμε έδώ στό όσα έχουμε υποστηρίξει κατά καιρούς ότι τό ΝΑΤ ροκανίζει συστηματικά τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας και ότι είναι έν πολλοίς υπεύθυνο γιά τή σημερινή κατάντια του έθνικού νηολογίου. Ούτε θά υπενθυμίσουμε τά όσα έχουμε επίσης υποστηρίξει αναφορικά μέ τις προθέσεις εκείνων πού έχουν διατυπώσει πολλές, ή μάλλον τις περισσότερες από τις διατάξεις του Νόμου 1711, τά όποια άλλωστε δεν έχουν την παραμικρή σημασία μπροστά σ' αυτό πού μας έχει συνταράξει από αυτή τή συζήτηση.

Και εκείνο πού μας έχει συνταράξει και πού πιστεύουμε ότι θά συνταράξει κάθε ναυτιλιακό επιχειρηματία αλλά και κάθε υποψήφιο επενδυτή στήν ταλαίπωρη αυτή χώρα είναι τό μήνυμα πού διαχέεται από τή συζήτηση αυτή:

Ένα μήνυμα πού σημαίνει ότι ή Έλληνική Πολιτεία είναι ανακόλουθη και αναξιόπιστη, ότι άλλα λέγει και άλλα κάνει, ότι μέ λίγα λόγια τά περί νομοθετημάτων αύξημένης συνταγματικής ισχύος πού δεσμεύουν και εξασφαλίζουν έγγραφοι είναι κουραφέξαλα άφου, όπως άποδεικνύεται, ό πάσα ένας, είναι σέ θέση να δημιουργεί διατάξεις έντελώς αντίθετες μέ τις διατάξεις αύξημένης συνταγματικής ισχύος πού έχουν θεσπισθεί γιά να προσελκύσουν επενδύσεις.

Γι' αυτό, επαναλαμβάνουμε, ή Κυβέρνηση οφείλει να ξεκαθαρίσει, άμέσως, είτε διά του Πρωθυπουργού, είτε διά του Υπουργού Ναυτιλίας, ότι τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας παραμένει αναλλοίωτο. Καί να θεσπίσει ταυτόχρονα τή διάταξη γιά την παραδειγματική τιμωρία εκείνων πού τορπιλλίζουν αυτό τό θεσμικό πλαίσιο.

ως των πλοίων, μέ δύο λόγια χρειάζεται να εξασφαλισθούν στό υπό Έλληνική σημαία πλοία όλα εκείνα πού έχουν επιτύχει τά υπό ξένες σημαίες έλληνόκτητα πλοία.

Επί πλέον των άνωτέρω, γιά τά όποια λεπτομερείς προτάσεις έχουν κάνει ήδη τά «Ναυτικά Χρονικά», χρειάζεται να προσεχθεί σάν την κόρη όφθαλμού, τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας, τό όποιο προσπαθούν να ροκανίσουν οι έχθροι της Έλληνικής Ναυτιλίας.

ΟΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.Ε.

Την προσεχή Τρίτη 3 Νοεμβρίου θά όρισθεί (από τό Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε.) ή ήμερομηνία κατά την οποία θά διενεργηθούν οι άρχαιρεςίες γιά την εκλογή νέας διοικήσεως στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γιά την προσεχή τριετία — οι άρχαιρεςίες θά γίνουν πάντως έντός του Δεκεμβρίου.

Πρίν από τις άρχαιρεςίες θά πραγματοποιηθεί ή τακτική γενική συνέλευση των με-

λών της Ε.Ε.Ε. κατά την οποία θά γίνει, στό πλαίσιο των πεπραγμένων του άπερχομένου Δ.Σ., αναφορά στό γενικότερα προβλήματα της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Γιά τις υποψηφιότητες γιά τό Δ.Σ. είναι πολύ ένωρίς ακόμη να γίνει λόγος, θεωρείται όμως βέβαιο ότι όρισμένα από τά σημερινά μέλη του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. δεν πρόκειται να διεκδικήσουν εκ νέου ψήφο των συναδέλφων τους γιά ποικίλους λόγους. Επίσης είναι πολύ ένωρίς να γίνει λόγος και γιά εκείνους πού θά θελήσουν να διεκδικήσουν τελικά την προεδρία, όσα δέ έχουν ήδη αναφερθεί μέχρι τούδε γιά τό θέμα αυτό είναι πολύ πρόωρα και χαρακτηριστική επί του θέματος είναι ή απάντηση πού έδωσε ό κ. Γουρδομιάλης στήν τελευταία συνάντησή του μέ τούς δημοσιογράφους στις 12 Οκτωβρίου όταν άπαντώντας σέ έρώτηση άν πρόκειται να ξαναυποβάλει υποψηφιότητα δήλωσε: (τό θέμα αυτό), δεν τό έχω συζητήσει ακόμα ούτε μέ τούς συναδέλφους μου αλλά ούτε και μέ τό δικό μου προσωπικό περιβάλλον και έ-

ΤΑ ΛΟΓΙΑ ΔΕΝ ΑΡΚΟΥΝ

Κατά την έπίσκεψή του στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, στις 15 Οκτωβρίου, ό Υπουργός κ. Γιαννόπουλος επανέλαβε την έκκληση πού είχε κάνει λίγες ώρες ένωρίτερα, κηρύσσοντας τό διήμερο σεμινάριο στή Ναυτιλιακή Λέσχη γιά την παγκόσμια οικονομία και τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, γιά την ύψωση της Έλληνικής σημαίας σέ όλα τά έλληνόκτητα πλοία. Αυτή, υπογράμμισε ό Υπουργός, θά είναι ή εύτυχέστερη στιγμή και γιά τή χώρα, και γιά την Κυβέρνηση και γιά τόν έλληνικό λαό.

Δέν διαφωνούμε, άλλωστε τά «Ναυτικά Χρονικά» άγωνίζονται μέ πάθος και μέ πείσμα και σέ άρκετές περιπτώσεις αντίθετα στό ρεύμα, γιά την επιστροφή όλων των έλληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο. Αλλά γιά μία ακόμη φορά υπογραμμίζουμε ότι γιά να έπιτευχθεί ό επαναπατρισμός χρειάζεται να εξισωθούν οι όροι διαχειρίσε-

πομένως δεν νομίζω ότι είναι η ώρα να απαντήσω στην ερώτησή.

ΑΥΤΟ ΘΑ ΠΕΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑ!

Υπάρχει και μία άλλη πλευρά γύρω από την σοβαρότατη υπόθεση που θίγει το σημερινό κύριο άρθρο των «Ναυτικών Χρονικών», ή κωμικοτραγική.

Όπως προκύπτει από το απόσπασμα των πρακτικών του διοικητικού συμβουλίου του NAT, που δημοσιεύεται εν κυρίω άρθρω, ο πρόεδρος του Ταμείου εμφανίζεται και άτεγκτος στην εφαρμογή του νόμου 1711 αλλά μόνο ως προς το σημείο που αφορά τις εισφορές υπέρ ΕΛΟΕΝ και Έπικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών.

«Εγώ, είπα ο ουδεμίαν σχέση έχω με την Ναυτιλία πρόεδρος του NAT, απαντώντας σε αίτημα συμβούλου να ερωτηθεί το YEN αναφορικά με το θέμα των εν λόγω εισφορών, δεν δέχομαι να απευθυνθούμε στο Υπουργείο για την εφαρμογή του νόμου. Έμεις θα εφαρμόσουμε τον νόμο έφ' όσον ισχύει χωρίς να ρωτήσουμε το Υπουργείο. Αυτή είναι η υποχρέωσή μας, το καθήκον μας».

Δυστυχώς, κανένας από τους συμβούλους δεν του υπενθύμισε ότι πριν από ένα μήνα περίπου από τότε που έγινε η ανωτέρω συζήτηση ο ίδιος είχε ζητήσει και πέτυχε απόφαση του Δ.Σ. για την επί ένα μήνα παράταση της ρητής προθεσμίας που όριζε ο ίδιος ο νόμος, ο 1711, για την αντικατάσταση των ναυτολογίων, γιατί οι άνεγκάφοι που είχαν διατυπώσει τη σχετική διάταξη δεν είχαν σκεφθεί ότι ήταν αδύνατο να επιτευχθεί η αντικατάσταση των ναυτολογίων εντός μιας ημέρας!

Συμπέρασμα: Ο Πρόεδρος του NAT έχει την πίττα στα χέρια του και την κόβει όπως θέλει αυτός και το ίδιο κάνει και με τον Νόμο 1711 που βγάζει καθημερινά τα άγκάθια του: Τόν εφαρμόζει και τόν τροποποιεί κατά βούληση και όπως ταιριάζει και τόν βολεύει κατά περίπτωση και κατά περίπτωση.

ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ

Όμολογούμε ότι μάς άφησε άφωνους η ρήση του εκπροσώπου της Τραπέζης της Ελλάδος στο διοικητικό συμβούλιο του NAT, ότι οι διατάξεις νόμου υπερισχύουν των διατάξεων Νομοθετικού Διατάγματος!

Η άπλοϊκή αυτή άποψη δείχνει ότι στο Δ.Σ. του NAT πρέπει να τοποθετούνται άτομα που γνωρίζουν ορισμένα στοιχειώδη πράγματα, αν και για να πούμε την αλήθεια, όμολογούμε ότι παρακολουθώντας το NAT έπο' μακρά σειρά ετών δεν μπορέσαμε να καταλάβουμε τη συμβολή του εκπροσώπου της Τραπέζης της Ελλάδος στην προώθηση των θεμάτων του Ταμείου.

Από την ίδια συζήτηση προκύπτει επίσης ότι πρόεδρος τῷ NAT δεν έχει διαβάσει ποτέ μία έγκριτική πράξη νηολογήσεως βάσει του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, αλλά ούτε και τόν έχει ενημερώσει σχετικάς ο προϊστάμενος τού Γραφείου Νομικών Υποθέσεων, γιατί αν είχε διαβάσει την έγκριτική πράξη θά γνώριζε ότι πέραν από την αυξημένη συνταγματική ισχύ των διατάξεων του συγκεκριμένου Ν.Δ. που υπερισχύουν πάσης άλλης διατάξεως υπάρχει και ο όρος 21 για προσηλυγή στη διαίτησία και όχι στα δικαστήρια και είναι πλέον καιρός να γίνει από τούς ενδιαφερομένους επίκληση του όρου 21.

Ο όποιος όριζει ότι:

Οιαδήποτε διαφορά ανακύπτει εκ της εφαρμογής της παρούσης έγκριτικής πράξεως μεταξύ των πλοιοκτητών και τού Έλληνικού Δημοσίου ή μεταξύ τινός εκ των ένυποθηκών δανειστών και τού Έλληνικού Δημοσίου δέον όπως επιλύεται διά διαίτησίας ένωπιον δύο διαιτητών εμπείρων και με ειδικευσιν στα ναυτιλιακά θέματα έξ ών ο εις να όρίζεται υπό τού Έλληνικού Δημοσίου και ο έτερος υπό των πλοιοκτητών ή, αντιστοίχως, των ένυποθηκών δανειστών έφ' όσον ή υπό κρίσιν διαφορά άφορά αυτούς.

Ας σταματήσουν, λοιπόν, να παριστάσουν τούς «έξπνους» ο πρόεδρος τού NAT και ο παρά τόν νόμο παραμένων στό Ταμείο δικηγόρος κ. Χαλκιάς.

ΕΧΑΣΑΝ ΟΣΟΙ ΔΕΝ ΑΚΟΥΣΑΝ

Ο κ. Γιαννόπουλος απαντώντας σε σχετική έρώτηση δημοσιογράφου, δήλωσε ότι ο σημερινός πρόεδρος τού NAT παραμένει στη θέση του.

Δέν άμφισβητούμε τό δικαίωμα τού Υπουργού να διατηρήσει τό έν λόγω πρόσωπο στη θέση αυτή από τήν όποία, κατά τη δική μας αντίληψη, δέν έχει προσφέρει τό παραμικρό για τήν εξέλιξη τού NAT σέ έναν σύγχρονο οργανισμό — τό NAT όπως και προηγουμένως, εξακολουθεϊ στήν έποχή τού διαστήματος, να κινείται με τόν άραμπά.

Θά τού υπενθυμίσουμε μόνον κάτι πολύ άπλό, ότι δηλαδή όσοι δέν άκουσαν τίς υποδείξεις των στηλών αυτών, που δέν έχουν κανέναν συμφέρον και διακατέχονται μόνον από τό πάθος για τήν ύπαρξη πολλών πλοίων με Έλληνική σημαία, έχασαν.

Δέν παριστάνομε ούτε τούς σπουδαίους, ούτε τούς σοφούς, άπλά παρακολουθούμε άπό πολύ κοντά τά ναυτιλιακά μας πράγματα, γεγονός που μάς επιτρέπει να βγάζουμε συμπεράσματα τά όποία έπιβεβαιώνονται εκ των πραγμάτων.

Γιά να μην πάμε μακριά υπενθυμίζομε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» ήταν εκείνα που είχαν έπισημάνει τά «άγκάθια» τού νομοσχεδίου για τό NAT που έγινε ο προβληματικός νόμος 1711, αλλά δυστυχώς όσοι έπρεπε να άκούσουν δέν άκουσαν. Καί φυσικά δέν ήταν τά «Ναυτικά Χρονικά» εκείνα που έχασαν.

Καίγιά να επανέλθουμε στό αρχικό θέμα: κάθε ήμέρα επί πλέον παραμονής στό NAT τού συνταξιούχου τού ΙΚΑ που τοποθετήθηκε στό Ταμείο των ναυτικών μας για να τό άναμορφώσει, να τό έκσυγχρονίσει και να τό έξυγιάνει άποβαίνει σέ βάρος εκείνων που τόν διατηρούν στη θέση του.

Έμεις είπαμε και λαλήσαμε και άμαρτίαν ούκ έχομε.

Η ΜΕΣΙΤΕΙΑ

Έχει δικαίο ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος που ζητάει τη βοήθεια των ναυτικών για να καταπολεμηθεί τό πρόβλημα της πληγής της μεσιτείας για τήν εξεύρεση εργασίας — χωρίς τη δική τους άμεση και ουσιαστική συμβολή, ή πληγή όχι μόνο δέν θά κλείσει αλλά θά κακοφορμίσει άκόμη περισσότερο.

Στά «Ναυτικά Χρονικά» έχομε άμεση γεύση τού προβλήματος δεδομένου ότι άρκετοί είναι οι ναυτικοί που καταφεύγουν σέ μάς για να μάς πούν τόν πόνο τους και για να μάς διηγηθούν εκείνα που τραβούν και εκείνα που πληρώνουν για να βρουν δουλειά.

Έτσι έχομε μάθει πολλά και για πολλούς που δέν μπορούμε όμως να τά τεκμηριώσουμε γιατί οι καταγγέλλοντες ύποστηρίζουν ότι πρέπει να έγκαταλείψουν τό ναυτικό έπάγγελμα άν τόν όνομά τους βγει στήν επιφάνεια με όποιοδήποτε τρόπο. Έχομε μάθει, λοιπόν, τόν τρόπο με τόν όποιο στήνεται ή όλη «έπιχείρηση» ή όποία είναι άποδοτικότατη για έναν εύρύτατο κύκλο προσώπων. Καί έχομε διαπιστώσει ότι τό πρόβλημα ξεκινάει μέσα από τίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις με άποτέλεσμα να διασύρονται πολλοί έφοπλιστές οι όποιοι άγνοούν μέν όσα γίνονται πίσω από τήν πλάτη τους αλλά τό δικό τους όνομα άκούγεται στήν «πίατσα» — όσοι ναυτικοί έχουν προσέλθει μέχρι τώρα στα «Ναυτικά Χρονικά» για να καταγγείλουν περιπτώσεις μεσιτείας αναφέρουν πάντοτε τά όνόματα των έφοπλιστών στους όποιους άνήκουν οι οικείες ναυτιλιακές έπιχειρήσεις.

Ο κ. Γιαννόπουλος μίλησε και για τη θέσπιση αυστηρότερων ποινικών διατάξεων για τήν πάταξη της μεσιτείας. Δέν διαφωνούμε, θεωρούμε όμως ότι ένα άμεσο μέτρο που θά μπορούσε να άποδώσει σημαντικούς καρπούς είναι ή εξασφάλιση της άπασχολήσεως εκείνων που θά προβαίνουν σέ συγκεκριμένες καταγγελλίες για να έντοπίζονται αυτοί που έκμεταλλεύονται τόσο κυνικά τήν άνάγκη για τήν εξασφάλιση της εργασίας.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Κατά τό γεύμα εργασίας που δόθηκε στις 15 Οκτωβρίου στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, απαντώντας στήν προσφώνηση τού κ. Γουρδομιχάλη, διαβεβαίωσε ότι ή Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός προσωπικά περιβάλλουν μέ άκρα προσοχή τήν Έλληνική Ναυτιλία. Ός άρμόδιος Υπουργός, υπογράμμισε ο κ. Γιαννόπουλος, επιδιώκω άμεσότητα στήν ενημέρωση και θέλω ά δωτά προβλήματα της ναυτιλίας με κάθε τους λεπτομέρεια ώστε να εισηγηθώ στήν Κυβέρνηση τά άνάλογα μέτρα για τό καλό της Πατρίδας.

Προηγουμένως ο κ. Γουρδομιχάλης, προσφωνώντας τόν κ. Γιαννόπουλο, είχε εκφράσει τη χαρά τού έφοπλιστικού κόσμου για τήν παρουσία τού Υπουργού στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και έκδήλωσε τη βεβαιότητα τού έφοπλισμού ότι ή συνεργασία με τήν Πολιτεία θά είναι για τό καλό της Πατρίδας, τού Έθνους, της Έθνικής Οικονομίας και της Ναυτιλίας.

Γενικά οι εκάτερωθεν έντυπώσεις από τήν έπίσκεψη τού κ. Γιαννοπούλου στήν Ε.Ε.Ε. ήταν ικανοποιητικές.

ΚΡΙΜΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

Κατά τόν γενικό γραμματέα της ΠΝΟ, τά γενικότερα προβλήματα των Έλλήνων ναυτικών, όπως διατυπώθηκαν στόν Υπουργό κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο κατά τήν έπίσκεψή του στα γραφεία της Ναυτικής Όμοσπονδίας στις 16 Οκτωβρίου, είναι: Τό πρόβλημα άνεργίας, τό πρόβλημα τού NAT, για τό όποιο ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ ζήτησε τήν έπιδότηση από τό Δημόσιο, τό πρόβλημα της μειώσεως της συνθέσεως στα αυτοματοποιημένα πλοία για τό όποιο ζήτησε να μην έγκρίνεται χωρίς να ύπάρξει προηγουμένως διάλογος (υποτίθεται με τήν ΠΝΟ), τό πρόβλημα τού άνταγωνισμού της Έλληνικής σημαίας από τήν Κυπριακή κυρίως στα κροα-

ζιερόπλοια για το οποίο ζήτησε την εφαρμογή της Δ.Σ. 147, το πρόβλημα της αυτοτελείας των ασφαλιστικών Ταμείων και το πρόβλημα της φορολογίας των αξιωματικών της 'Ακτοπλοίας για το οποίο ζήτησε την παρέμβαση του κ. Γιαννοπούλου προς το αρμόδιο υπουργείο, δηλαδή το υπουργείο Οικονομικών.

Τίποτε άλλο: «Αμα επιδοτηθεί το NAT από το Δημόσιο, εάν η μείωση της συνθέσεως στα αυτοματοποιημένα πλοία εγκρίνεται έπεται από διάλογο με την ΠΝΟ, εάν σταματήσει ο ανταγωνισμός της 'Ελληνικής σημαίας από την Κυπριακή στα κρουαζιερόπλοια, εάν ρυθμισθεί το θέμα της αυτοτελείας των ασφαλιστικών Ταμείων (:) και επιλυθεί το πρόβλημα της φορολογίας των αξιωματικών της 'Ακτοπλοίας οι ναυτικοί μας θα πλεύουν σε πελάγη ευτυχίας». Με την επίλυση των ανωτέρω προβλημάτων αυτομάτως το έθνικό μας νηολόγιο θα ξαναβρεί την παλιά του αίγλη και οι ναυτικοί μας όχι απλώς θα βρίσκουν άμεσως δουλειά αλλά θα είναι και περιζήτητοι και δεν θα αναγκάζονται να καταφεύγουν ούτε στους «μεσίτες», ούτε στα ναοσφάλιστα. Γι' αυτό, φαίνεται, ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ δεν έκανε την παραμικρή νύξη για το έθνικό νηολόγιο στην απαντήση των προβλημάτων των ναυτικών προς τον 'Υπουργό — άλλωστε ο χορός καλά κρατεί και όταν έρθει το πλήρωμα του χρόνου θα πάρουμε την προσαυξημένη κατά 20% λόγω της συνδικαλιστικής μας δραστηριότητας σύνταξη του NAT και με το άλλο χέρι τη σύνταξη που δίνει εκείνο το Ταμείο των εργατοπατέρων και η οποία βεβαίως δεν είναι εύκαταφρόνητη και συνεπώς δεν χρειάζεται να χολοσκάμε γι' αυτό το νεφελώδες πράγμα που λέγεται έθνικό νηολόγιο.

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ

Πολιτικοί υπάλληλοι του YEN, συνδεόμενοι από ετών με φιλικούς δεσμούς με τα «Ναυτικά Χρονικά», μας διατύπωσαν τις τελευταίες ημέρες παράπονα με τον ισχυρισμό ότι μεροληπτούμε υπέρ της άλλης πλευράς, δηλαδή των λιμενικών, στο θέμα του νέου 'Οργανισμού του 'Υπουργείου, ανέφεραν δέ ότι η πολιτικοποίηση του YEN δεν είναι ζήτημα που δημιουργήθηκε τώρα αλλά αποτελούσε προγραμματική διακήρυξη του κυβερνώντος κόμματος, η οποία πρέπει να υλοποιηθεί.

Στους φίλους υπαλλήλους του YEN διευκρινίσαμε κατ' αρχήν ότι η συζήτηση του θέματος αυτού αφορά μόνον αυτούς και κανέναν άλλον από εκείνους που περιλαμβάνει στη δύναμή της η 'Ομοσπονδία που θορυβεί. Καί τονίσαμε ότι ανεξάρτητα από τις όποιες αντιλήψεις έχει ο οίσοδότης αναφορικά με το σχήμα του YEN, εκείνο που προέχει σήμερα — και αυτό αποτελεί και αξίωση του ελληνικού λαού — είναι η διάσωση του εθνικού νηολογίου και τίποτε άλλο, διότι χωρίς πλοία δεν νοείται ούτε η ύπαρξη του 'Υπουργείου, ούτε και των υπαλλήλων του, είτε αυτοί είναι λιμενικοί, είτε πολιτικοί. 'Επίσης υπογράμμισαμε ότι και έμεις είμαστε από εκείνους που αξιώνουν την υλοποίηση των προγραμματικών διακηρύξεων των πολιτικών κομμάτων όταν αναλαμβάνουν την διακυβέρνηση της χώρας, πιστεύουμε όμως παράλληλα ότι όταν οι συνθήκες αλλάζουν αρδηνά τα κόμματα που κυβερνούν τον τόπο όχι μόνον πρέπει αλλά οφείλουν να κάνουν τις ανάλογες προσαρμογές προς τις νέες συν-

θήκες, θεωρούμε δέ ότι θά ήταν τελείως παράλογο να έμμενει το κυβερνών κόμμα στην υλοποίηση της σχετικής με το YEN προγραμματικής του διακηρύξεως διότι σήμερα, μετά τα όσα έχουν μεσολαβήσει, η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στη διάσωση του εθνικού νηολογίου για την οποία οφείλουμε όλοι να εργασθούμε με πάθος.

'Ασφαλώς, τονίσαμε στους φίλους πολιτικούς υπαλλήλους του YEN, είναι απολύτως δίκαιο το αίτημά τους να μην κρίνονται από τους λιμενικούς αλλά από ένα 'ύπηρεσιακό όργανο που θα ελέγχεται από τους ίδιους, όπως είναι απολύτως λογικό ότι πρέπει οι ίδιοι να διευθύνουν όρισμένες διευθύνσεις του YEN, πράγματα που μπορούν να γίνουν και τώρα άμεσως χωρίς να υπάρξει η παραμικρή αναταραχή και ο διοικητικός φορέας να αποδωθεί στην προσπάθεια για τη διάσωση και την εκ νέου γιγάντωση του εθνικού νηολογίου.

ΘΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ, ΟΜΩΣ;

Δέν μπορεί παρά να επικροτηθεί η όμοφωνη άποψη που εξεφράσθη σε σύνοδο της 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής της ΠΝΟ ότι οι νέες συλλογικές συμβάσεις που θα ισχύουν το 1988 πρέπει να έχουν υπογραφεί μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους. Για να επιτευχθεί, όμως, ο στόχος αυτός που θα έχει ευνοϊκές επιπτώσεις και στους ίδιους τους ναυτικούς αλλά και στο NAT πρέπει να συμβάλει κατά τον ίδιο παρανομαστή και η ναυτεργατική πλευρά όχι μόνο με την εγκαίρη υποβολή των αιτημάτων αλλά και με τη διατύπωση αιτημάτων τα οποία μπορούν πραγματικά να ικανοποιηθούν.

Προς το παρόν, λοιπόν, λαμβάνεται υπ' όψιν η πρόθεση — αν υπάρξει και το επίτευμα να καταρτισθούν οι νέες συμβάσεις πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους θα έχει σημειωθεί μία σημαντικότερη πρόοδος.

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς δύσκολον και πάλιν εύρισκόμεθα θέσιν επιτελούμεν όμως ένα καθήκον δημοσιεύοντες εις τας στήλας αυτάς παράπονα πληρώματος διά την πλημμελή τροφοδοσίαν του.

— Τό βελγικόν μότορσιπ «Prins Albert» όπερ εισήλθεν πρό ήμερών εις την ταχείαν έξυπηρέτησιν της Μάγχης, μεταξύ 'Οσάνδης και Ντόβερ, κατέρριψε τά ύπάρχοντα ρεκόρ ταχύτητος, αναπτύξαν ταχύτητα 25 1/2 μιλίων και άποκτήσαν ούτω την φήμην του ταχύτερου εν τώ κόσμω δηζελοπλοίου.

— Διεγράφησαν εκ των νηολογίων Πειραιώς ως πωληθέντα εις άλλοδαπούς τά φορτηγά «'Αθανάσιος» τον. γκρός 4.278, «Μίνα» 6.607 τον., «'Ορός 'Οσσα» 5.201 τον. και «Φώτης» 5.307 τον. γκρός.

— Γενική δι' όλους τούς τομείς ύπηρεξεν ή συνεχής υποχώρησις των ναύλων. Την σημαντικότεραν χαλαρότητα ένεφάνισεν ή αγορά του Πλέϊτ. Εύτυχώς ότι πρό της επικείμενης έτι μεγαλύτερας, πτώσεως των τιμών, οι έφοπλιστικοί παράγοντες του Λονδίνου, 'Αγγλοι και ξένοι, αντιμετώπισαν την ανάγκην έπαναφοράς εν ισχύϊ της γνωστής «συμφωνίας κυρίων» και του ανεπισήμου καθορισμού ενός κατωτάτου όριου ναύλων. Πράγματι την 25 'Οκτωβρίου καθωρίσθη, μετά προηγουμένως διαπραγματεύσεις, κατώτατον όριον 30/-, από λιμένας Πλέϊτ δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 165/1.11.1937)

For docking and repairs

up to 100,000 dwt

OUR MAN IN PIRAEUS IS DENIS BERNARDOS

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



**Versatile Pacific
Shipyards Inc.**

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

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

Formerly Burrard-Yarrows Corporation

ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

Στήν 'Αγγλία ή συνδικαλιστική "Ενώση των ναυτικών, τό γνωστό National Union of Seamen, αποφάσισε νά αναθέσει τήν έκλογή του νέου αναπληρωτή Γεν. Γραμματέα της, σέ έναν ανεξάρτητο οργανισμό. Πρός τό σκοπό αυτό επέλεγε μία ειδική εταιρία (Unity Balloting Services) ή όποία θά αναλάβει τή διεξαγωγή τής ψηφοφορίας καί τήν καταμέτρηση των ψήφων. Τή θέση του αναπληρ. γεν. Γραμματέα διεκδικούν δύο κύρια στελέχη τής "Ενώσεως.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι άρχικά ή έκλογή είχε όρισθεί γιά τίς άρχές του έτους αλλά άνεβλήθη τήν τελευταία στιγμή, γιατί όρισμένα μέλη τής "Ενώσεως κατηγόρησαν ότι κατά τήν ψηφοφορία του 1986 γιά τήν έκλογή έκτελεστικού συμβουλίου είχε σημειωθεί κάποια άπάτη. Καί ή μέν άνάκριση πού ακολούθησε δέν άποκάλυψε τίποτε τό μεμπτό, αλλά έν πάση περιπτώσει κρίθηκε ότι στό μέλλον πρέπει νά άποκλεισθεί κάθε τέτοια ύποψία.

Η νέα αυτή έκλογική μέθοδος, ή όποία άντανακλά τίς άνησυχίες των βρετανικών συνδικάτων, πιστεύεται ότι θά δώσει μία κόνια διαφάνειας καί άντικειμενικότητας τόσο πρós τά μέλη τής "Ενώσεως όσο καί πρós τήν κοινή γνώμη.

ΑΜΙΛΛΑ

Μέσα στό δύο τελευταία χρόνια ύπολογίζεται ότι οί συνολικές επενδύσεις στην αγορά των κρουαζιεροπλοίων ξεπέρασαν τά δύο δισεκ. δολάρια γιά τή ναυπήγηση 14 νέων μονάδων. Άπό πλευράς ναυπηγείων τή μερίδα του λέοντος κέρδισαν τά Φινλανδικά ναυπηγεία τής Βάρτσιλα πού πήραν τίς μισές άπό τίς παραγγελίες αυτές (πέντε όριστικές καί δύο όψιν). Οί ύπόλοιπες μοιράστηκαν ανά δύο στό Γαλλικά ναυπηγεία του Άτλαντικού, στό Ιταλικά Φινκαντιέρι καί στό Mayer Werft καί μία εξασφάλισε τό Astilleros Espanoles. Οί παραδόσεις κλιμακώνονται μεταξύ 1987 καί 1991.

Μεταξύ όλων αυτών ή σημαντικότερη παραγγελία είναι τής Βάρτσιλα γιά τά δύο μεγάλα κρουαζιερόπλοια τής Carnival Cruise Lines ή όποία έκμεταλλεύεται ήδη έπτά ύπερωκεάνια μέ έδρα τό Μαϊάμι. Τά δύο νέα σκάφη θά είναι άδελφά του πρό έπ' αμηνου παραγγελθέντος. Η κατασκευή τους θά κοστίζει περί τά 400 έκ. δολάρια, γεγονός πού κατατάσσει τό σχετικό συμβόλαιο ως τό μεγαλύτερο μέχρι τώρα στό είδος του. Θά κατασκευασθούν στό ναυπηγείο του Turku καί θά παραδοθούν τό 1990 καί 1991. Θά είναι των 75.000 τον. d.w. μέ ταχύτητα 21 κόμβων καί χωρητικότητα 2.050 έπιβατών πού μέ τήν προσθήκη κλινών σέ όρισμένες καμπίνες μπορεί νά φθάσουν τούς 2.600, αριθμός πού εκπροσωπεί τή μεγαλύτερη έπιβατική χωρητικότητα πού ναυπηγήθηκε ποτέ. Σημειώτεον ότι τά πλοία αυτά είναι έλαφρώς

μικρότερα του ύπερωκεανίου Sovereign of the Seas πού ναυπηγείται στό γαλλικά ναυπηγεία του Άτλαντικού γιά λογαριασμό τής Νορβηγικής Royal Caribbean Line καί θά παραδοθεί τό προσεχές έτος.

ΔΩΡΟΔΟΚΙΕΣ

Κατά τή δημόσια συνεδρίαση τής 'Επιτροπής Μεταφορών σχετικά μέ θέματα τελωνειακών διατυπώσεων ό πρόεδρος τής Διεθνούς "Ενώσης 'Οδηγών, ίσχυρίσθηκε ότι γίνονται δωροδοκίες τελωνειακών ύπαλλήλων κυρίως στό σύνορα τής Ιταλίας, Γαλλίας καί Ισπανίας καί σέ μικρότερη κλίμακα στό σύνορα τής Ελλάδος.

Ο πρόεδρος τής 'Επιτροπής Μεταφορών κ. Γ. Άναστασόπουλος καί ό εισηγητής τής 'Επιτροπής ζήτησαν άπό τόν πρόεδρο άν μπορεί νά συγκεκριμενοποιήσει τούς ίσχυρισμούς αυτούς, ένώ οί εκπρόσωποι τόσο των 'Ενώσεων 'Οδικών Μεταφορών όσο καί τής Διεθνούς 'Ενώσεως 'Οδικών Μεταφορών δήλωσαν ότι άγνοούν παρόμοια φαινόμενα.

Κατά τή δημόσια άκρόαση, ύπογραμμίσθηκαν μεταξύ άλλων, οί διαφορές πού ύφίστανται κατά τή διέλευση των συνόρων μεταξύ Βορρά καί Νότου (στό Νότο μερικές φορές άπαιτούνται μία ή καί περισσότερες ήμέρες γιά τή διέλευση των συνόρων) καί άναφέρθηκε τό ύψηλό κόστος πού όφείλεται στις καθυστερήσεις κατά τή διέλευση των συνόρων. Οί έμπειρογνώμονες πού είχαν προσκληθεί στη δημόσια άκρόαση άναγνώρισαν ότι έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος κατά τήν τελευταία πενταετία, τόνισαν όμως ότι άπαιτείται ή περαιτέρω άπλούστευση των διατυπώσεων — γιά τήν άποφυγή του συνωστισμού όχημάτων — καθώς καί ή βελτίωση τής ύποδομής.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ 1986

Σύμφωνα μέ τά στατιστικά στοιχεία του Λούδς Ρέτζιστερ, οί όλικές άπώλειες του 1986 ανήλθαν σέ 265 πλοία 2.608.735 τον. γκρός. Μολονότι τό άπωλεσθέν τοννάζ είναι κατά 957 χιλιάδες τόννους μεγαλύτερο του περσινού, ό αριθμός των άπωλεσθέντων πλοίων είναι ό μικρότερος άπό τό 1964.

Ός πρós τήν αίτία των άπωλειών έχουμε τίς ακόλουθες κατηγορίες: Ναυγία 99 πλοία 182.985 τον. γκρός. Έξαφανίσεις έπτά πλοία 10.341 τον. γκρός. Πυρκαγιές καί έκρήξεις 47 πλοία 304.061 τον. γκρός. Συγκρούσεις 21 πλοία 32.158 τον. γκρός. Προσκραύσεις πέντε πλοία 31.605 τον. γκρός. Προσάραξεις 51 πλοία 528.256 τον. γκρός. Άλλες αίτίες καί κυρίως πολεμικές 35 πλοία 1.519.329 τον. γκρός. Σημειώνεται ότι μεταξύ των άπωλεσθέντων σκαφών ήσαν 23 δεξαμενόπλοια 1.384.613 τον. γκρός, 20 μικτά (ore oil) 757.354 τον. γκρός, καθώς καί 44 άλιευτικά.

Μεταξύ των σημαιών οί άπώλειες κατανέ-

μονται ως έξης: Σέ αριθμό πλοίων προηγείται ό Παναμάς καί ακολουθούν ή Ιαπωνία καί ή Κύπρος, ένώ σέ τοννάζ προηγείται ή Λιβερία καί ακολουθούν σέ άπόσταση ή Έλλάς, ό Παναμάς, ή Περσία καί ή Ισπανία.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Συνήλθε στη Νίκαια τής Γαλλίας ή διάσκεψη τής Διεθνούς 'Ενώσεως Ναυτικής Άσφαλίσεως, τής γνωστής μέ τό όνομα IUMI (International Union of Marine Insurance). Η IUMI ίδρυθείσα τό 1874 είναι ή αρχαιότερη ασφαλιστική ένωση σέ διεθνές επίπεδο. Η έδρα της είναι στην Έλβετία καί περιλαμβάνει 49 χώρες μέ γενικούς σκοπούς τήν παρουσίαση καί προστασία των ασφαλιστικών συμφερόντων, τήν παρακολούθηση καί πληροφόρηση των τεχνικών εξέλιξεων γιά τήν προαγωγή τής ναυτικής ασφαλίσσεως. Μιά άπό τίς κυριώτερες επιδιώξεις της ήταν ή έναρμόνιση των όρων των ασφαλιστηρίων καί των πολυάριθμων ρητρών πού ίσχύουν στις διάφορες αγορές πού εκπροσωπεί. Πέτυχε εξέταλου σοβαρή βελτίωση των μεθόδων ταξινομήσεως των πλοίων καί άφείρωσε μεγάλο τμήμα τής δραστηριότητάς της στη μελέτη των νομικών ασφαλιστικών θεμάτων καί τήν διεθνή ένοποίησή τους.

Σήμερα ή IUMI έχει καταστεί ένας ίσχυρός οργανισμός πού συμβάλει άποτελεσματικά στη βελτίωση καί προαγωγή τής ναυτικής ασφαλίσσεως καί τήν εκπροσώπηση των κοινών συμφερόντων εταιριών καί ασφαλιστών. Γιά τήν εκπλήρωση των σκοπών της διαθέτει έπτά έξειδικευμένες 'Επιτροπές γιά τούς διάφορους τομείς τής δικαιοσύνης της (φορτία, σκάφη, πλωτές εξέδρες, έσωτερικά ύδατα κ.λ.π.) καί συνεργάζεται μέ όλους τούς διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς όπως είναι ό ΙΜΟ, Ούνκταντ, τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο κ.λ.π.

ΣΦΥΓΟΜΕΤΡΗΣΗ

Μετά τήν άνταλλαγή των όργάνων έπικυρώσεως τής συνθήκης γιά τή σήραγγα τής Μάγχης, πού έγινε έπίσημα στό τέλος Ιουλίου μεταξύ του Προέδρου Μιτεράν καί τής πρωθυπουργού Θάτσερ, τό συγκρότημα Eurotunnel ζήτησε άπό μεγάλο είδικό οίκο νά προβεί στη βολιδοσκόπηση τής γαλλικής κοινής γνώμης.

Η σφυγομέτρηση έγινε τόν Αύγουστο μεταξύ 809 προσώπων βάσει δείγματος άντιπροσωπεύοντας τόν σημερινό πληθυσμό τής χώρας. Τά κύρια συμπεράσματα πού άνακoinώθηκαν πρόσφατα είναι τά ακόλουθα:

Λίγο κάτω του ήμισους, δηλαδή ποσοστό 47% των Γάλλων πιστεύουν στην ύπόθεση τής σήραγγας, ένώ τό 77%, κυρίως μεταξύ των νέων, φρονεί ότι τελικά ή σήραγγα θά κατασκευασθεί. Μόνο τό 14% των έρωτηθέντων ήξεραν ότι ή σήραγγα προβλέπεται νά είναι έτοιμη τό 1993. Ένα 27% πιστεύει ότι θά ύπάρξουν ακόμα πολλές δυσκολίες, κατά πρώτο λόγο οικονομικές αλλά έπίσης καί δυσκολίες πολιτικής καί τεχνικής μορφής. Ός πρós τήν εταιρία κατασκευής τό 48% των έρωτηθέντων είχε άκούσει γιά τό συγκρότημα Eurotunnel. Ός πρós δέ τή χρηματοδότηση πολύ λίγοι (ποσοστό 12%) ήξεραν ότι τό έργο θά χρηματοδοτηθεί μέ ιδιωτικά κεφάλαια, ένώ τό 47% νομίζει ότι πρόκειται γιά κάποια ήμικρατική μορφή, καί τό 15% γιά καθαρώς δημόσια κεφάλαια.

CREWING AGENTS INDIA

MIDDLE EAST AGENTS
206, Dalamal Tower
Nariman Point
Bombay 400 021
INDIA

Phone: 22 29 66/23 25 49
Telex: 11 3752 MED IN

Manager: Captain T.S. CARDOZA

ΟΚΤΩ ΜΗΝΕΣ ΜΕΤΑ

Όκτω μήνες μετά το τραγικό ναυαγίο του όχηματρωγού «Herald of Free Enterprise» ή ανάνηψη του πολύνεκρου δράματος παραμένει ακόμα ζωντανή. Η βρετανική δικαιοσύνη έβγαλε την απόφασή της επιβαρύνουσα τους μέν και φειδωμένη των άλλων, ενώ το ανεπανόρθωτα άμαυρωθέν όνομα Townsend Thoresen παραχώρησε τη θέση του στη νέα έπωνυμία P and O European Ferries. Ο άπολογισμός των θυμάτων δεν μπορεί να δώσει ακόμα ή θάλασσα απέδωσε τό έκταστο όγδοηκοστό έννατο πτώμα που άνεσύρηθη

κατά τις έργασίες άνασκαφής. Σύμφωνα με τις βελγικές έκτιμήσεις λείπουν ακόμα τέσσερα άτομα με τά όποια τό σύνολο των άπωλεσθέντων φθάνει τούς 193.

Ός πρός τά τεχνικά συμπεράσματα, παρατηρείται ότι είναι πολύ άμφίβολο άν όλα αυτά δέν αποτελούν παρά έπιφανειακές ύποδείξεις, ενώ στην ουσία τίποτε δέν έγινε γιά την άντιμετώπιση του προβλήματος άσφαλείας. Πράγματι, έκτός από τις άνοικτές πρωταίες θύρες και την έλαττωματική έρμάτιση, που κρίθηκαν ως κύριες συνδυασμένες αιτίες του ναυαγίου, τό βασικό πρόβλημα της κλίσεως στην έπιταχυνόμενη άνατροπή λόγω έλλείψεως διαφραγμάτων στον κύριο χώρο των όχημάτων, παρέμεινε άναπάντητο.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σχολιάζοντας την είδηση γιά τη ναυπήγηση και τό πρώτο ταξίδι της άρχαίας τριήρους, ό ξένος τύπος αναφέρεται στις προσπάθειες που έγιναν στό παρελθόν γιά την κατασκευή ενός ύποδείγματος σέ φυσικό μέγεθος του κλασσικού άρχαίου πλοίου. Μεταξύ αυτών οι καλύτερες ήταν των «Jai» και «Serre». Μιά ακόμα προσπάθεια που έγινε στη Γαλλία κατά τη δεύτερη αυτοκρατορία δέν απέδωσε παρά ένα κατασκευάσμα τόσο χονδροειδές και βαρύ που δέν παρουσίαζε τίποτε τό κοινό με τη λεπτότητα και τελειότητα των γραμμών της άρχαιότητας. Γι' αυτό και άντί νά παρουσιασθεί στη διεθνή έκθεση του 1864 κατέληξε νά τελειώσει την καριέρα του ως πλοίο - στόχος των πυροβολητών του Ναυτικού.

Ευτυχώς ή δική μας (έστω και μέ ξένα σχέδια) τριήρης ούτε των λεπτών γραμμών στερείται ούτε των άναγκαίων ναυτικών προσόντων. Και θά μάς δώσει άπαντήσεις γιά πάρα πολλά προβλήματα που άπασχόλησαν τούς ναυτικούς ιστορικούς επί αιώνες. Όπως είναι ό συγχρονισμός των 170 κουπιών, ή διαγωγή του σκάφους στη θάλασσα, ή ταχύτητα, ή ηηδαλιούχηση, οι χειρισμοί σέ ώρα μάχης, οι συνθηκές ζωής σέ μεγάλα ταξίδια κ.λ.π. Όσως μάς δώσει ακόμα μία λογική εξήγηση στην περίφημη άμφιβολία που δημιούργουν οι όροι τριήρης «μονόκροτος» ή «δίκροτος». Γιατί πράγματι ενώ ό Εύριπίδης στην «Ιφιγένεια έν Ταύροις» μιλάει γιά «δίκρους κώπας» (χειριζόμενες από δύο έρέτες;) ό Ξενοφών στή «Ελληνικά» άφηγούμενος την καταστροφή του «Αθηναϊκού στόλου στους Αίγους» ποταμούς λέει ότι «διασκεδασμένων δέ των ανθρώπων, αι μέν των νεών δίκροτοι ήσαν, αι δέ μονόκροτοι αι δέ παντελώς κεναι», άναφερόμενος ίσως στό έάν ή τριήρης έκινετο με τη μία ή τις δύο σειρές των κουπιών της. Άς περιμένουμε λοιπόν.

Χρηματο-οικονομικές έξελίξεις

Ο Όκτώβριος 1987, και συγκριμένα ή Δευτέρα 19 Όκτωβρίου, θά παραμείνει στην ιστορία ως ό μήνας που ή διεθνής οικονομία δοκιμάστηκε πολύ σκληρά. Σέ μία και μόνο ήμέρα, χάθηκαν δισεκατομμύρια — άν όχι τρισεκατομμύρια — δολάρια, γιέν, λίρες, μάρκα και λοιπά νομίσματα στά διάφορα χρηματιστήρια. Γιά όρισμένους υπήρξε άπώλεια κερδών στά χαρτιά, γιά άλλους όμως καταστροφική ζημιά.

Η άνασάτωση ήταν γενική και τά μέτρα από τις κυβερνήσεις και τις κεντρικές Τράπεζες άμεσα.

Η μεγάλη τραγωδία άρχισε με την άναγγελία νέου ύψηλου έλλείμματος στό έμπορικό ίσοζύγιο των ΗΠΑ, αλλά αυτό δέν ήταν άρκετό γιά νά δημιουργήσει τό πρόβλημα σέ συνδυασμό με τη άνοδο του πληθωρισμού και των τραπεζικών έπιτοκίων δανεισμού.

Ο κατακλυσμός προήλθε από τούς Bears, όπως άποκαλούν στην Άμερική εκείνους που κάνουν κέρδη σέ μία πτωτική άγορά, οι όποιοι ήδη από την άρχή του μήνα άρχισαν νά πουλούν πακέτα όλόκληρα μετοχών άξίας πολλών έκ. δολλαρίων παραδοτέα 15 μέρες μετά ή και άργότερα, σέ μία προσπάθεια νά σταματήσουν την άνοδική πορεία των χρηματιστηριακών άξιών. Τό έμπορικό έλλειμμα και ή έπιδείνωση της καταστάσεως στον Κόλπο, βοήθησαν την χιονοστιβάδα που είχαν άρχίσει νά κατασκευάζουν οι Bears.

Και όπως είναι γνωστό «όταν φτερνίζεται ή Άμερική, κρουολγει ό Δυτικός Κόσμος». Έτσι, και άλυσιδωτά, ή κρίση πέρασε στην Εύρώπη, Ιαπωνία, Νοτιοανατολική Άσία και στον υπόλοιπο κόσμο, συμπεριλαμβανομένης της Έλβετίας.

Κύριο χαρακτηριστικό των τελευταίων ήμερών στις διεθνείς χρηματαγορές υπήρξε ή άβεβαιότητα γιά την τύχη του δολλαρίου, γεγονός που έπιτείνει τη νευρικότητα και τη σύγχυση.

Δολλάριο ΗΠΑ

Ο Όκτώβριος άρχισε καλά με τό δολλάριο νά φθάνει στις άρχές του μήνα τά 1.84000 Γερμ. μάρκα, 1.5315 Έλβ. Φρ., 146.25 γιέν, 6.1295 Γαλλ. Φρ. 1.6225 ή Άγγλική λίρα και τέλος 140.875 δραχμές.

Η εικόνα όμως σύντομα άλλαξε και κορυφώθηκε στις 14 Όκτωβρίου όταν άνακοινώθηκε τό έλλειμμα στό έμπορικό ίσοζύγιο, που έφθασε τά 15.68 δισ. δολάρια έναντι 16.47 δισ. τόν Ιούλιο. Η βελτίωση δέν ήταν άρκετή και ή άγορά άντέδρασε μάλλον ύπερβολικά. Έτσι τό δολλάριο έπεσε στά 1.6576 στην Άγγλ. λίρ. στά 1.8045 Γερμ. μάρκα, 1.4950 Έλβ. Φρ., 6.0145 Γαλλ. Φρ. 142.25 γιέν και 138.550 δρχ.

Η τάση συνεχίστηκε και κορυφώθηκε την Δευτέρα, 19 Όκτωβρίου, όταν τό χρηματιστήριο Ν. Υόρκης έπαθε καθίζηση χάνοντας

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.)

σε μία μόνο ημέρα 500 μονάδες ή 25% όποτε και το δολλάριο έπεσε στο κατώτατο σημείο των τελευταίων ετών: 1.6850 λίρες Άγγλιας, 1.7730 μάρκα Γερμ., 1.4725 φρ. Έλβ., 5.9220 φρ. Γαλλ., 141.30 γιέν και 137.990 δραχμές και τούτο παρά την παρέμβαση των κεντρικών Τραπεζών των Έπτά που στα πλαίσια της συμφωνίας του Λούβρου και της Ουάσιγκτον αγόρασαν δισεκ. δολλάρια σε μία προσπάθεια να το στηρίξουν.

Στις ημέρες που ακολούθησαν, οι υποσχέσεις του προέδρου Ρήγκαν για ένα πλέον ισοσκελισμένο κρατικό προϋπολογισμό, καθώς και οι δηλώσεις του κ. Πιέρ Λαγκατέν, (προέδρου της Κεντρικής Τράπεζας της Έλβετίας) ότι θεωρεί τη πτώση των τιμών του χρηματιστηρίου Ν. Υόρκης, ως φυσιολογική διόρθωση, μετά μία συνεχή ανοδική πορεία πέντε ετών, ως και του διοικητού της Τράπεζας της Ιαπωνίας, ότι η πτώση των χρηματιστηριακών τιμών όσο και του δολλαρίου δεν δικαιολογείται από την όλη κατάσταση της Αμερικανικής οικονομίας, συνετέλεσαν στην ανάκαμψη της τιμής του δολλαρίου που στις 22 Οκτωβρίου έκλεισε στα 1.7775 μάρκα και 141.70 γιέν.

Φήμες για χρεωκοπία των κολγ σσών Merrill Lynch, H.F. Hutton, Shearson Lehman, Salomon Bros γρήγορα διαψεύστηκαν (είχαν τρομερές ζημιές, αλλά όπως λέγεται έλεγχονταν) ενώ μικρότεροι οίκοι όπως η William Mayer και άλλες έκλεισαν.

Ο δείκτης των βιομηχανικών χρηματιστηριακών αξιών Dow Jones που είχε πέσει στις 19 Οκτωβρίου στο επίπεδο των 1716,25 από 2638,87 στις 1 Οκτωβρίου (πτώση 922.62 μονάδων ή 35%) ανέκαμψε κατά τι και έκλεισε στις 26 Οκτωβρίου στα 1793,93.

Μόνη ουσιαστική βελτίωση της αμερικανικής οικονομίας παρατηρείται στον τομέα της απασχολήσεως, όπου η ανεργία τον Αύγουστο μειώθηκε σε 5,9%, που αποτελεί τον χαμηλότερο δείκτη από τον Νοέμβριο του 1979.

Υπενθυμίζεται ότι κάθε μείωση του ποσοστού ανεργίας κατά μία μονάδα εξοικονομεί στο αμερικανικό δημόσιο ποσό 40 δισεκ. δολλαρίων, δηλαδή η ανεργία στις ΗΠΑ στοιχίζει στους φορολογουμένους περί τα 240 δισεκ. δολλάρια το χρόνο.

Τό Μάρκο Γερμανίας

Ο ύπουργός Οικονομικών των ΗΠΑ κ. Μπαϊνερ κατέκρινε στις 17 Οκτωβρίου την άνοδο των επιτοκίων στην Δ. Γερμανία, ενώ ο δυτικογερμανός ομόλογος του κ. Στάλτενμπεργκ επέμενε ότι θα συνεχίσει την διεθνή συνεργασία, και τό απέδειξε στις 19/10/87 όταν η Γερμανία και η Ιαπωνία αγόρασαν δισεκατομμύρια δολλάρια, σε μία προσπάθεια να στηρίξουν το δολλάριο, παρά την αυξανό-

μενη ρευστότητα σε μάρκα που προκαλούσε ή αγορά αυτή.

Σημαντικές ζημιές σημειώθηκαν και στο δυτικογερμανικό χρηματιστήριο καθώς ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών της Commerzbank που είχε κλείσει στις 2018,8 μονάδες στις 5 Οκτωβρίου μετά από συνεχή πτώση, έπεσε στις 1669,4 μονάδες στις 19-20 Οκτωβρίου, (πτώση κατά 18%) με δισεκ. μάρκα ζημιές, τόσο στους ντόπιους όσο και στους ξένους επενδυτές. Η ανάκαμψη που παρουσιάστηκε αργότερα δεν κάλυψε τις ζημιές αλλά τουναντίον στις 26 Οκτωβρίου έπεσε ακόμη χαμηλότερα στα 1569,2.

Από πλευρά ισοτιμιών, τό μάρκο που είχε πέσει στα 1.8450 τό δολλάριο στις 2 Οκτωβρίου, ανέβηκε στα 1.7730 στις 19 του μήνα κι έκλεισε στα 1.7775 στις 22 Οκτωβρίου.

Τό Ίαπωνικό Γιέν

Παρά τις φιλότιμες προσπάθειες της κυβερνήσεως, τό πλεόνασμα στο ισοζύγιο εξωτερικού εμπορίου συνεχίζει να προβληματίζει τους υπεύθυνους. Έτσι παρά την ανατίμηση του γιέν, τό πλεόνασμα για τό 1987, προβλέπεται να φθάσει τα 92 δισεκ. δολλάρια, έναντι 92,8 δισεκ. τό 1986.

Η ανεργία διατηρείται πάντως σε πολύ χαμηλά επίπεδα, περί τό 3% και ό πληθωρισμός προβλέπεται για όλο τό έτος να είναι αρνητικός, ενώ τό ακαθάριστο προϊόν θα παρουσιάσει άνοδο κατά 2,7%, έναντι 2,5% τό 1986.

Τό χρηματιστήριο του Τόκιο δέν έμεινε άνέπαφο από τη διεθνή πτώση των μετοχών και έχασε πλέον των 7.000 μονάδων τό τελευταίο δεκάημερο. Στις ισοτιμίες, παρά τούς κλυδωνισμούς, ή σχέση γιέν/ δολλαρίου διατηρείται περί τα 141-142 γιέν τό δολλάριο.

Λίρα Άγγλιας

Η λίρα στις 19 Οκτωβρίου έφθασε στην άνώτερη τιμή των πέντε τελευταίων ετών (1.6850 δολλάρια) και στις 12 Οκτωβρίου την ύψηλότερη έναντι του μάρκου (2.9955 μάρκα) και γενικά παρουσίασε σταθερότητα και έκλεισε στις 26.10.87 στα 1.6870 δολλάρια.

Όπως και στα άλλα χρηματιστήρια, ό δείκτης 30 μετοχών, Financial Times από 1872,3 μονάδες στην άρχή του μηνός έπεσε στις 19-20 Οκτωβρίου στις 1439,2 μονάδες, δηλαδή κατά 24% για να παρουσιάσει περαιτέρω κάμψη και να κλείσει στις 26.10.87 στα 1307,1.

Οι περισσότεροι δείκτες της βρετανικής οικονομίας είναι εύνοικοί έκτός του πληθωρισμού που παρουσιάζει μία μικρή έξαρση. Γι' αυτό και δέν δικαιολογείται ή κάμψη από την άρχή του μηνός του δείκτη Financial Ti-

mes κατά 30,1%, έκτός αν αυτό είναι καθαρά ένα ψυχολογικό φαινόμενο.

Ή Δραχμή

Μικρή ύπήρξε ή διολίσθηση της δραχμής τον Οκτώβριο έναντι των νομισμάτων των χωρών της ΕΟΚ, γεγονός που αντικατοπτρίζει στην τιμή του ECU (-0,7%).

Γιά τούς 10 μήνες Ιανουάριος - Οκτώβριος, έχομε μία διολίσθηση της τάξεως του 6,5% - 7% χωρίς να λαμβάνομε στον υπολογισμό αυτό, την άνοδο έναντι του δολλαρίου, που από την άρχή του έτους φθάνει τό 2,3%. Η μείωση της τιμής της δραχμής έναντι των άλλων νομισμάτων τό δεκάμηνο κυμαίνεται από 11,5% έναντι της λίρας Άγγλιας έως 4% έναντι της Ιταλικής λιρέτας, όπως φαίνεται στον πίνακα 3.

Η διολίσθηση αυτή, πολύ μικρότερη από την άνοδο του πληθωρισμού δυσχεραίνει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών εξαγωγών και πρέπει να επισύρει την προσοχή των υπευθύνων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	25.9.87	22.10.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8205	1.7775	- 2.4
Φρ. Έλβ.	1.5105	1.4700	- 2.7
Λίρ. Άγγλ.	1.6420	1.6994	- 3.4
Φρ. Γαλλ.	6.0710	5.9520	- 2.0
Λίρα Ιταλ.	1313.00	1285.00	- 2.2
Γιέν Ιαπ.	143.50	141.70	- 1.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εϋρωνομισμάτων (Λονδίνο)

	26.10.87	1	3	6
Μήνες				
Μάρκο Γερμ.	3 13/16	4 9/16	4 11/16	
Λίρ. Άγγλ.	9 3/8	9 1/8	9 1/16	
Φρ. Έλβ.	3 5/16	4 5/16	4 1/4	
Φρ. Γαλλ.	7 13/16	8 1/2	8 13/16	
Δολλ. ΗΠΑ	7 1/16	7 3/4	7 3/4	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής (Fixing Τράπεζα Ελλάδος)

	25.9.87	26.10.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	139.300	136.885	+ 1.7
Μάρκο Γερμ.	76.514	77.190	- 0.9
Φρ. Έλβ.	92.274	93.494	- 1.4
Λίρ. Άγγλ.	228.110	131.130	- 1.4
Φρ. Γαλλ.	22.950	23.075	- 0.5
Λίρ. Ιταλ. (100)	10.599	10.676	- 0.8
Γιέν Ιαπ. (100)	96.948	96.714	+ 0.2
ECU	158.860	159.900	- 0.7

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΞΟΦΛΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΙΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σάν παλιός αναγνώστης και επιστολογράφος, ζητώ τη φιλοξενία των στηλών του περιοδικού σας και γράφω για κάποια θέματα:

1) Διαβάζω τα γραφόμενά σας για τις περιπτώσεις που τα ναυτολόγια των πλοίων που θα σταλούν στο Ν.Α.Τ. και οι διαχειριστές τους δεν θα μπορούν να τα εξωφλήσουν εύλογα. "Ήθελα λοιπόν, να κάνω μία πρόταση:

Για τα χρήματα που θα οφείλονται από τις εισφορές του πλοιοκτήτη να τους δίνονται από το Ν.Α.Τ. ή εύχρηστα να τα καταβάλουν μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, ως πούμε τρεις (3) μήνες.

Τα χρήματα όμως που θα οφείλονται από τις εισφορές των ναυτικών και που θα τους έχουν ήδη κρατηθεί θα πρέπει να καταβληθούν μόλις το ναυτολόγιο πάει στο Ν.Α.Τ. και ειδοποιηθούν σχετικά. Σ' αυτή την περίπτωση δε χωρεί καμμία δικαιολογία.

Γιατί από την κατακράτηση αυτή των χρημάτων προκύπτει κάποια ωφέλεια και όταν το Ν.Α.Τ. χρεώνεται και μάλιστα με υψηλούς τόκους, με την κατακράτηση το επιβαρύνουμε ακόμα περισσότερο, ενώ κάποιος άλλος θα ωφελείται ή διευκολύνεται.

Δεν νομίζω πως η εργοδοτική πλευρά θα έχει αντιρρήσεις σε μία τέτοια πρόταση και μου κάνει εντύπωση πως δεν προτείνανε τα ναυτεργατικά σωματεία μία τέτοια λύση.

2) Στο τεύχος σας της 1/10/87 συγχαίρετε τον απελθόντα Υ.Ε.Ν. κ. Στ. 'Αλεξανδρή και δικαίωμά σας είναι να το κάνετε. "Όχι όμως χωρίς να σημειώσετε μερικές εκκρεμότητες. "Η σπουδαιότερη είναι η μη τακτοποίηση του τόσο συζητημένου 80% των συντάξεων Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών. "Ας ελπίσουμε ότι ο νέος Υ.Ε.Ν. κ. Ε. Γιαννόπουλος θα τό τακτοποιήσει σύντομα.

3) Επίσης ο κ. 'Αλεξανδρής είχε κάποτε αναφερθεί στους άλεξιπτωτιστές του ΝΑΤ, που τους υπολόγιζε σε 12.000. Από τότε περιμέναμε να τους ανακαλύψει και να ανακουφίσει το ίδρυμα από αυτούς. Νά και ένας άλλος ενδιαφέρων τομέας για δράση από τον αντικαταστάτη του.

4) Τα φυλλάδια των ήδη συνταξιοδοτηθέντων και όσων πρόκειται να συνταξιοδοτηθούν, αφού για το Ν.Α.Τ. είναι άχρηστα, γιατί δεν μας τα δίνουν να τα έχουμε για ένθυμια. Τί φοβούνται, μήπως ξαναταξιόψουμε με αυτά; "Ακόμα και τα φυλλάδια μαθητευομένου ναυτικού είναι μέσα στους φακέλους μας στο Ν.Α.Τ. Μήπως φοβούνται πως μπορούμε να τα ξαναχρησιμοποιήσουμε και αυτά;

Εύχυχαριστώ για τη φιλοξενία.

Μέ υπόληψη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
Αριστοφάνους 86
152 36 Χαλάνδρι

20/10/87

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΝ Α' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Δέν ξέρω αν θα μου επιτρέπατε στον πολύτιμο σας χώρο, να προσθέσω κι εγώ μερικές πληροφορίες, στον τόσο ενδιαφέροντα πίνακα των απωλεσθέντων Έλληνικών πλοίων στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι πληροφορίες μου, παρμένες από το νηολόγιο 'Ιθάκης, συμπληρώνουν λίγα πράγματα σ' αυτή που έχει καταγράψει ο φίλος Ναύαρχος κ. Ντούνης.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» — Βυθίστηκε στις 11.1.18

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΣ» — βυθίστηκε στις 7.3.18

«ΙΣΤΡΟΣ» (και όχι ΙΕΤΡΟΣ, κοχ. 2.229, βυθίστηκε από Αυστριακό υποβρύχιο στις 9.5.16.

«ΛΑΕΡΤΗΣ» — βυθίστηκε στις 15.1.18

«ΝΙΡΗΤΟΣ» — βυθίστηκε στις 30.3.17

«ΟΔΥΣΣΕΥΣ» — πλοιοκτησίας Δρακούλη

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» — βυθίστηκε στις 15.4.17

«ΣΑΛΑΜΙΣ» — βυθίστηκε στις 30.9.16, πλοιοκτησία: Γ. Ραζής & Αν. Καλλίνικος.

«ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ» — βυθίστηκε στις 21.7.16, πλοιοκτησίας Έλ. Κ. Βλασσόπουλου κ.ά.

«ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ» — επωλήθη από Σταθόν στους Μιχ. Λεων. & Μαρήν Έμπειρίκον στις 14.12.15 και διεγράφη από τα νηολόγια 'Ιθάκης.

Διατελώ φιλικώτατα
ΝΙΚΟΣ ΣΤ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Υ.Γ. 1. — Το «ΣΑΠΦΩ» του Ν.Δ. Πατέρα, αναφέρεται δύο φορές.

2. Στον ενδιαφέροντα συμπληρωματικό πίνακα του κ. Γ. Φουστάνου, μήπως θα μπορούσε να μάς δώσει έτος ναυπηγήσεως και κοχ;

Λονδίνο, 15/10/87

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

in Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KTISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
A.O.H.: 785 2179 — 785 2337
TLX. 23867 or 21017 FAROS AR
CABLE: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. VAS. IOANNIDIS
Capt. DION. MATIATOS
20-22 Leosthenous Str.
Piraeus 185 36

Phone: 413 6766
A.O.H.: 8317991 — 6920915
Tlx: 21 1317 ATMA GR.

Experience the Greek Knowhow and Professionalism in Shipping

Very few Ship Management Companies can offer our diverse and experienced management of ships with headquarters in Piraeus

- Ship Management of General cargo and Bulklers, Tankers and Product Carriers
- Consultancy for acquisitions, conversions and new construction supervision.
- Marines Services for Recruitment, Surveys and Ship delivery.

For details please write to : The Manager, P.O.Box 80076,
GR 185 10 Piraeus



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

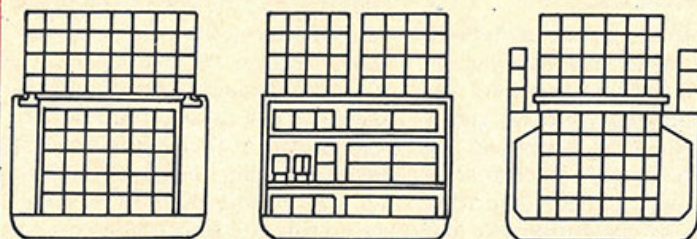
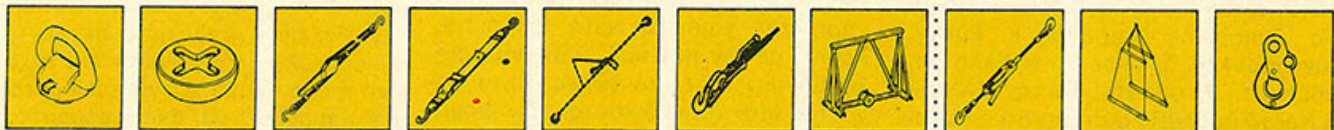
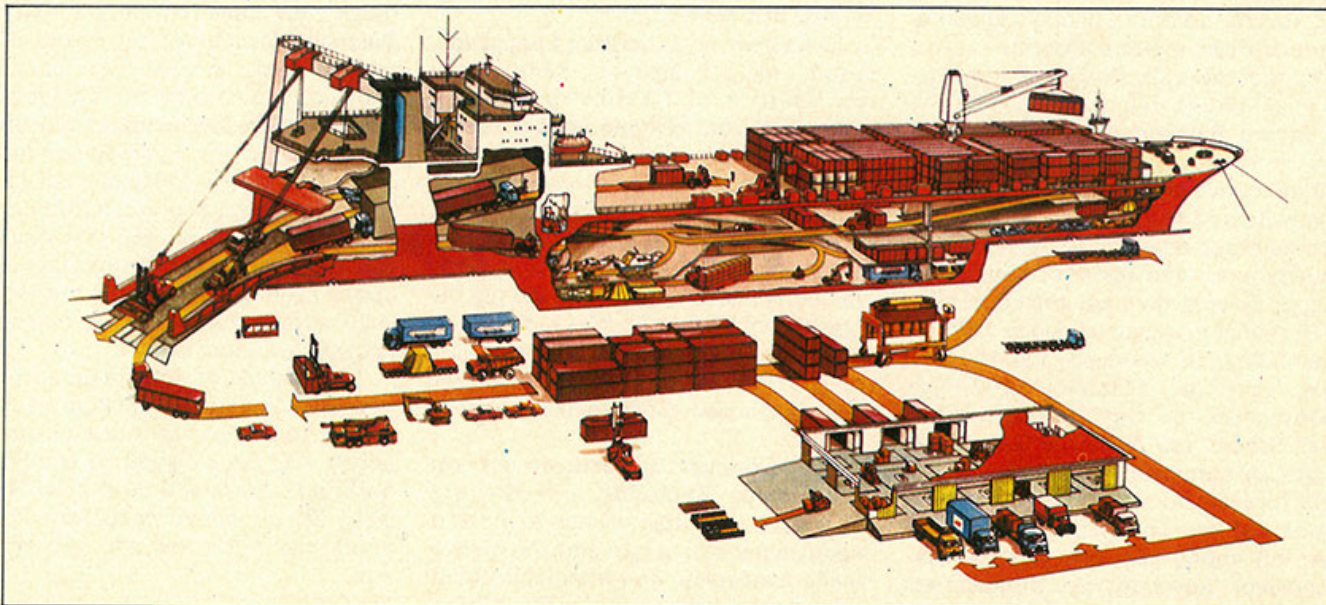
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN

Peck & Hale

Container securing systems



• A full range of securing systems and products to meet specific cargo application requirements.

- Container Lines
- Ro-Ro Vessels
- Multi-purpose Ships
- Timber Carriers

Cargo Barges
Car Carriers
Oil Rig Supply Vessels
Military Warships

- Container Lashing systems for **newbuildings and / or conversions, designed to:**
 - Maximize vessel's carrying capacity in TEU/FEUS and stack weights
 - Minimize quantity of required lashing gear
 - Cut down operational time cost
 - Standardize materials and availability of spares
 - Systems and products designed and manufactured to approved Classification Society standards, LRS, DNV, ABS, GL, BV.
 - Strategically placed product inventories and manufacturing facilities around the world to meet customer supply needs in N. America, W. Europe, Mediterranean and Far East.
 - Over the years P+H have outfitted more than 8,800 ships worldwide.
- Among them have been numerous ships belonging to leading Greek Shipping companies who have entrusted P+H with their Container Lashing System.

World Headquarters

PECK & HALE INC.
180 Division Avenue
West Sayville, N.Y. 11796, U.S.A.
Telephone: (516) 589-2510
Telex: 510 2287706 PECK HALE WSA
Fax: (516) 589-2925



REPRESENTATIVES IN GREECE **NIKOLAOS K. KATRADIS S.A.**

Head office:
Anapafseos & Psarron 11
186 48 Piraeus, Greece
Tel: 4615.639, 4626.269 4619.631
Telex: 21.2880-21.2503 NIKA GR
Fax: 4626.268

Συγκρατημένη αισιοδοξία για τó μέλλον τής Ναυτιλιακής 'Αγοράς

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ 5ΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Ευνοϊκότερες εμφανίζονται οι προοπτικές τής ναυτιλιακής αγοράς κατά τα επόμενα χρόνια, αλλά οι πλοιοκτήτες καλούνται να επιδείξουν σύνεση και επαγρύπνηση και να μην προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις πριν υπάρξει μία εξισσορόπηση τής προσφοράς και ζήτησης τοννάζ, τó όποιο ακόμη παρουσιάζεται σε σαφή υπερπροσφορά.

Τά παραπάνω αποτελούν τó κυριώτερο συμπέρασμα πού προέκυψε από τήν 5η ετήσια διήμερη Διεθνή Συνάντηση πού πραγματοποιήθηκε μέ επιτυχία στις αίθουσες τής Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς στή 15 και 16 'Οκτωβρίου, μέ τή συμμετοχή περί των 120 ατόμων, πού προέρχονταν από τόν ναυτιλιακό, τραπεζικό, ασφαλιστικό και νομικό χώρο.

Τήν έκδηλωση διοργάνωσαν ή Ναυτιλιακή Λέσχη μέ τή συνεργασία του Κέντρου Ναυτιλίας, 'Εμπορίου και Χρηματοδοτήσεων του City University Business School του Λονδίνου, και συμμετείχαν ως εισηγητές ή όμιλητές 18 γνωστές διεθνείς προσωπικότητες τής Ναυτιλίας και του Τραπεζικού χώρου, καθώς και καθηγητές, δικηγόροι και εκπρόσωποι 'Ασφαλιστικών εταιριών και Νηογυμνώνων.

Στόν έναρκτήριο λόγο του, ό ύπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας **κ. Εύάγγ. Γιαννόπουλος**, δήλωσε ότι ή 'Ελληνική κυβέρνηση θά ύποστηρίξει τήν 'Ελληνική Ναυτιλία καθώς πιστεύει ότι ή ναυτιλία είναι από τούς σπουδαιότερους τομείς τής εθνικής οικονομίας και ό μόνος πού έφοδιάζει τήν χώρα μέ συνάλλαγμα χωρίς καμία άπαίτηση. 'Ο 'Υπουργός δήλωσε επίσης ότι θά βοηθήσει τούς πλοιοκτήτες, ώστε παράλληλα μέ τή βελτίωση πού διαφαίνεται στή παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά νά διατηρήσουν άμείωτο τó στόλο τους και νά δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες ώστε τά έλληνόκτητα πλοία νά προσελκυσθούν πάλι στήν έλληνική σημαία.

'Ακολούθησε σύντομος χαιρετισμός πρός τούς συνέδρους του πρεσβευτή τής Μεγάλης Βρεταννίας, **Σέρ Τζέρεμι Τόμας**, ό όποιος απέυθυνε έκκληση πρός όλους τούς συμμάχους τής Βρε-

ταννίας νά υπερασπίσουν τά συμφέροντα τής διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας στόν Περσικό Κόλπο και ύπογράμμισε ότι για νά συνεχισθεί τó παγκόσμιο έμπόριο είναι άναγκαία ή διατήρηση ένος σταθερού διεθνούς κλίματος και ή διασφάλιση τής έλευθερίας τής ναυσιπλοΐας στά διεθνή ύδατα.

'Ο καθηγητής **κ. Κώστας Γραμμένος**, διευθυντής του Διεθνούς Κέντρου για τήν Ναυτιλία, τó 'Εμπόριο και τήν Οικονομία ανέλυσε τά κύρια θέματα πού άπασχολούν τήν παγκόσμια οικονομία και τίσ επιδράσεις πού έχουν στήν ναυτιλία. "Όπως ανέφερε ό κ. Γραμμένος, οι ύψηλές τιμές του συνολικού εθνικού προϊόντος κατά κεφαλή θά μπορούσαν νά οικοδομήσουν τίσ βάσεις για μία συνεχιζόμενη ανάπτυξη των εισαγωγών, πού θά έχει θετική επίδραση στήν ναυτιλία σε συνδυασμό μέ τήν ανάπτυξη των εξαγωγών βιομηχανικών προϊόντων.

Χρησιμοποιώντας στατιστικές τής Παγκόσμιας Τράπεζας, ό καθηγητής Γραμμένος έστρεψε τήν προσοχή του άκροατηρίου στά ύψηλά επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης πού παρουσιάζουν οι χώρες του Ειρηνικού και ειδικά εκείνες τής 'Ασίας, πράγμα πού αίτιολόγησε χάρη στις χαμηλές τιμές του πετρελαίου και των πρώτων ύλων πού άπολαμβάνουν αυτές οι χώρες, έπιτυγχάνοντας έτσι χαμηλό κόστος των βιομηχανικών προϊόντων τους.

'Υποστήριξε ότι οι χώρες μέ άνοικτή οικονομία, πού έχουν μεγάλο όγκο έμπορίου, ώφελούν τήν ναυτιλία και τήν οικονομία περισσότερο από τίσ χώρες μέ κλειστή έσωστρεφή οικονομία και συμπέρανε ότι αν οι τελευταίες άπελευθέρωναν σταδιακά τήν οικονομία τους, αυτό θά βοηθούσε σημαντικά τήν ανάπτυξη τής ναυτιλίας και τής οικονομίας τής χώρας τους.

'Ο κ. Γραμμένος συμβούλεψε τέλος τούς πλοιοκτήτες νά ξεετάζουν προσεκτικά τίσ μεταβαλλόμενες σχέσεις του παγκόσμιου έμπορίου πριν επενδύσουν σε νέο τοννάζ, σημειώνοντας ότι παρά τίσ πιθανές επιδράσεις των μεταβλητών τής οικονομίας στήν διεθνή αγορά,

ή έρμηνεία των φαινομένων παραμένει στή κρίση του πλοιοκτήτη ή όποια στίς περισσότερες περιπτώσεις πρέπει νά περιλαμβάνει μακρο-οικονομική άνάλυση και όχι μόνο άπλά προαισθήματα.

'Εξετάζοντας τίσ κατευθύνσεις των έπιτοκίων και των συναλλαγματικών ισοτιμιών στήν διεθνή αγορά, ό **κ. Κρίστιαν Φρίγκαστ**, διευθυντής τής Privatbanken του Λονδίνου, ανέφερε ότι μετά τήν πρόσφατη συνάντηση τής 'Ομάδας των 'Επτά στό Λονδίνο, ύπήρξε μία άτυπη συμφωνία για τήν σταθεροποίηση των συναλλαγματικών ισοτιμιών και ότι αν και δέν ύπάρχει ένα νέο σύστημα σταθερής αναλογίας μεταξύ των νομισμάτων, πιστεύει ότι για τά κυριότερα νομίσματα έχουν έπιτευχθεί όρισμένες ζωνες - στόχοι γύρω από τίσ όποιες θά κρατηθούν οι ισοτιμίες.

'Ο κ. Φρίγκαστ ύπογράμμισε ότι ύπάρχει ακόμη κάποια άβεβαιότητα σχετικά μέ τó μέλλον των τιμών συναλλάγματος, ενώ όσον άφορά τά έπιτόκια ύποστήριξε ότι αν και αυτά είναι ήδη ύψηλά δέν μπορεί νά πρόβλεψει κάποια πτώση των τιμών τους στό κοντινό μέλλον.

"Τό 1987 μπορεί νά χαρακτηριστεί γάν τó έτος κατά τó όποιο τελειώνει ή καχεξία τής αγοράς μετά από πέντε πολύ δύσκολα χρόνια και αν έπιτευχθούν ένα ή δύο ακόμη χρόνια συγκράτησης, θά μπορούμε νά άναφερόμαστε στό 1987 σαν τó έτος κατά τó όποιο ή στάση των πλοιοκτητών συνέκλινε μέ αυτή των δυνάμεων τής αγοράς, ώστε νά άρχισι ή ανάκαμψη στήν αγορά των τάνκερς και των μπάλκ κάρριερς. Τά συμπεράσματα αυτά άνήκουν στόν **κ. Πήτερ Ντάγκλας**, ναυτιλιακό οικονομολόγο τής Chase Manhattan Bank, ό όποιος είπε στό άκροατήριο ότι τó πραγματικό μέτρο πού θά άποδείξει αν τó 1987 είναι τó σημείο στροφής τής αγοράς χύδην φορτίων είναι ό βαθμός ρεαλισμού πού θά παρουσιάσουν έφεξης οι πλοιοκτήτες και οι Τράπεζες. Σύμφωνα στους πελάτες τους πλοιοκτήτες σήμερα είναι νά περιμένουν μέχρι ή σημερινή αισιόδοξη άτμόσφαιρα αξιοποιηθεί από τήν ανάπτυξη τής ζητήσεως τοννάζ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

πού αποτελεί τό μόνο παράγοντα πού εξασφαλίζει τήν μελλοντική δυνατότητα κέρδους στήν ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο κ. Ντάγκλας προειδοποίησε τό ακροατήριό του ότι πρέπει νά διαχωρίσουν τούς ψυχολογικούς παράγοντες που ὁδήγησαν σέ ἄνοδο τῶν ναύλων καί τῶν τιμῶν των πλοίων δραστικά τό 1987 ἀπό τήν ὑποβόσκουσα ὑπερπροσφορά χωρητικότητας πού ὑπάρχει καί ἀποτελεῖ τήν ἀναντίρρητη πραγματικότητα. Ἄν συνεχισθεῖ ἡ ἄνοδος τῶν ναύλων πού ἐμφανίσθηκε τό 1987, συμπληρώσε ὁ κ. Ντάγκλας, τότε θά ἀρχίσει νά ἐμφανίζεται στήν ἀγορά ἐνδιαφέρον γιά χρονοναυλώσεις περιόδου μέ συχνότητα παρόμοια ἐκείνης που παρητηρήθηκε πρίν 15 χρόνια.



Ο κ. Μπρούς Λάμπι, διευθυντής τῆς Der Norske Credit Bank Λονδίνου, ἀνέλυσε τήν πολιτική τῆς Τράπεζας του στό θέμα τῆς χρηματοδότησης τῆς ναυτιλίας, ἡ ὁποία περιλαμβάνει τόν τακτικό ἔλεγχο τῶν πλοίων πού χρηματοδοτοῦνται, μηνιαίες κρατήσεις ἀπό τά ἔσοδά τους καί προσπάθειες νά πεισθοῦν οἱ πλοιοκτῆτες πελάτες τῆς Τράπεζας νά πωλήσουν χωρητικότητα πού δέν εἶναι πλέον κερδοφόρα. Ο κ. Λάμπι σημείωσε ὅτι ὁ συνδυασμός κεφαλαίου καί ρευστῶν εἶναι σημαντικός σέ κάθε ναυτιλιακό δάνειο καί ἡ διαχείριση αὐτῶν τῶν δύο στοιχείων συνθέτει τήν βασική ἐξασφάλιση τοῦ ναυτιλιακοῦ δανείου.

Ἀντίθετα μέ τίς ἀπόψεις τοῦ κ. Λάμπι γιά τούς ὅρους χρηματοδότησεως τῆς ναυτιλίας, ὁ κ. Εὐάγγελος Μέλης, ἀντιπρόεδρος καί περιφερειακός διευθυντής γιά τήν ναυτιλία στήν Εὐρώπη, Ἀφρική καί Μέση Ἀνατολή τῆς Chase Manhattan Bank, ὑπογράμμισε ὅτι τά ναυτιλιακά δάνεια πρέπει πρωταρχικά νά βασίζονται στό καλό ὄνομα καί τήν μέχρι σήμερα ἐπιτυχή ἐπιχειρηματική δραστηριότητα τῶν πλοιοκτητῶν, τούς ὁποίους κάλεσε στό μέλλον νά μήν ἀναπτύσσουν συναισθηματικούς δεσμούς μέ τά πλοία τους καί νά εἶναι ἔτοιμοι νά πωλήσουν ὅταν οἱ συνθήκες τῆς ἀγορᾶς εἶναι εὐνοϊκές, ὥστε νά ἐπωφελοῦνται ἀπό τίς διαφορές τῶν ἀξιών καί νά ἐνισχύουν ἔτσι τή ρευστότητα τῶν ἐταιριῶν τους.

Ο κ. Μέλης, τόνισε ἐπίσης ὅτι κατὰ τή γνώμη του οἱ Τράπεζες δέν πρέπει νά ὑπηρετοῦνται σέ προβλήματα διαχειρίσεως τῶν πλοίων καί ὑποστήριξε ὅτι μέχρι στιγμῆς δέν ὑπάρχουν παρά ἐλάχιστες περιπτώσεις ἐπιτυχῶν ventures στή ναυτιλία, ὅπου Τράπεζες ἀνα-

μίχθηκαν ὑπό μορφή συμμετοχῆς στό κεφάλαιο ἀγορᾶς τοῦ πλοίου.

«Ναυτιλιακές ἐταιρίες μέ ἐπιτυχή δραστηριότητα στήν ἀγορά, μπορούν νά ἐπωφεληθοῦν καί νά ἀντλήσουν κεφάλαια μέ τήν εἰσοδό τους στό Χρηματιστήριο».

Ἡ εἰσήγηση αὐτή ἐγίνε ἀπό τό κ. Νίκο Τριανταφυλλάκη, φοιτητή τοῦ Κέντρου Ναυτιλίας, Ἐμπορίου καί Χρηματοδότησεως τοῦ City University Business School καί μέλος τῆς ὁμάδος τῶν ἐρευνητῶν τοῦ Κέντρου, σχετικά μέ τίς δυνατότητες χρηματοδότησεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν μέ τήν εἰσοδό τους στό διεθνή χρηματιστήριο.

Κατά τόν κ. Τριανταφυλλάκη, οἱ ἐρευνητές τοῦ Κέντρου πιστεύουν ὅτι τό μέλλον τῆς ναυτιλίας διαγράφεται καλό ἂν λάβει κανεῖς ὑπ' ὄψη τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου καί τήν ἀνάγκη γιά φτηνό κόστος στή μεταφορά τῶν φορτίων. Κάτω ἀπό τίς πρόσφατες συνθήκες οἱ ἐφοπλιστές προσβλέπουν περισσότερο σέ ὀφέλη ἀπό ὅτι σέ τήν αὔξηση στίς τιμές τῶν πλοίων ἀπό κέρδη προερχόμενα ἀπό τήν συνήθη ἐμετάλλευση σέ μεταφορές φορτίων. Ὁ τραπεζικός κόσμος ἐχει βρεθεῖ πρό διλήμματος μιά καί εἶναι δύσκολο νά χρηματοδοτήσει ἀγορά πλοίου σέ τέτοια βάση, ἐκτός ἂν ὁ πλοιοκτήτης καλύψει ἕνα σημαντικό ποσοστό τῆς ἐπενδύσεως ἢ ἂν ἡ πίστη πού τυχόν ἔχει δημιουργήσει μέ τίς Τράπεζες, ἐπιτρέπει δανεισμό σέ βάση ὑψηλῆς ἀναλογίας χρέους πρὸς τή συνεισφορά. Οἱ ἐφοπλιστές ἔχουν ἐπίσης κατανοήσει ὅτι πρέπει νά αὐξήσουν τή δική τους συμμετοχή, γιά νά ἀντιμετωπίσουν τό πρόβλημα τῆς ὑπερχρέωσης.

Τό χρηματιστήριο γίνεται πόλος ἐλξης γιά τούς ἐπενδυτές πού ἔχουν τήν

εὐκαιρία νά διαλέξουν ἀπό μία πληθώρα προσφερομένων μετοχῶν μέ διαφορετικό βαθμό ρίσκου ἢ κάθε μία. Οἱ ἐπενδυτές θά προτιμήσουν κυβερνητικές ὁμολογίες ἂν εἶναι ἀρκετά συντηρητικοί. Ἡ ἐπόμενη ἐκλογή εἶναι νά ἀγοράσει κανεῖς προνομιοῦχες μετοχές πού προσφέρουν ἕνα σταθερό ἐπιτόκιο ἢ νά ἐπενδύσουν σέ κοινές μετοχές πού προσφέρουν δικαίωμα ψήφου στούς κατόχους τους. Οἱ ἐπενδυτές προσβλέπουν κυρίως σέ δύο εἴδη κέρδους. Τό πρῶτο εἶναι τῆς μορφῆς συνεχούς εἰσοδήματος, ἐνῶ τό δεύτερο εἶναι προϊόν μακρόχρονης ἐπένδυσης μέ συνεχή ἐπανατοποθέτηση τῶν μερισμάτων στό χρηματιστήριο σέ τρόπο ὥστε νά μεγιστοποιηθεῖ ἡ ἀξία τοῦ ἀρχικοῦ χαρτοφυλακίου.

Στό χρηματιστήριο τοῦ Λονδίνου, πού εἶναι ἀπό τά πιά ἐνεργά στή πώληση καί στήν ἀγορά μετοχῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ὑπάρχουν 13 ἐταιρίες ἐγγεγραμμένες. Τό ποσοστό αὐτό εἶναι περίπου 1% σέ σύγκριση μέ ὅλες τίς μετοχές τοῦ Χρηματιστηρίου, ἐνῶ μέ βάση κεφαλαιοποίησης τῶν ναυτιλιακῶν μετοχῶν, δέν ξεπερνᾷ τό 1.7% τῆς ἀγορᾶς. Ἡ μέση ἀπόδοση τῶν μετοχῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν εἶναι 8% καί ὁ λόγος τῆς τιμῆς τῶν μετοχῶν ὡς πρὸς τήν ἀπόδοσή τους εἶναι περίπου 7.3. Τά ποσοστά αὐτά εἶναι πολύ χαμηλότερα σέ σχέση μέ ἄλλους Βιομηχανικούς κλάδους.

Οἱ ἐπενδυτές μπορούν νά τοποθετήσουν χρήματα σέ ναυτιλιακές ἐταιρίες μέ τήν προϋπόθεση ὅτι οἱ ἐταιρίες αὐτές θά ἀσχολοῦνται κυρίως μέ τήν ἀγοραπωλησία πλοίων. Οἱ ἐπενδυτές δέν ἐνδιαφέρονται καί δέν κατανοοῦν τά προβλήματα πού δημιουργοῦνται ἀπό

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



τήν καθημερινή εκμετάλλευση των πλοίων. Αντιλαμβάνονται όμως μία επένδυση που προσβλέπει σε κέρδη κεφαλαίου από αγοραπωλησίες. Τέτοιες ενέργειες πρέπει να γίνονται με την χρήση ιδιωτικού κεφαλαίου και όχι τραπεζικού δανείου έτσι ώστε να περιορίζεται το κόστος αγοράς πλοίων και να μεγιστοποιείται το κεφάλαιο κινήσεως που χρειάζεται για τις ανάγκες των πλοίων. Η προσφορά τέτοιων μετοχών προσελκύει περισσότερο επενδυτές που προσβλέπουν σε κέρδη κεφαλοποίησης παρά σε ένα συνεχές εισόδημα.

Στή συνέχεια ο κ. Τριανταφυλλάκης ανέφερε ως παράδειγμα δύο εταιρίες οι οποίες πρόσφεραν μετοχές τους στο χρηματιστήριο, την Majestic Shipping του Όμιλου Loews Corporation και την Anangel American Shipholding που ιδρύθηκε από την Τράπεζα Αμερικής Έξπρες και την Αναγγελ Σιπχόλτινγκς.

Όσον αφορά την Majestic, τελικώς οι μετοχές της αποσύρθηκαν γιατί αφενός ήταν υπερτιμημένες και τού βασικότερο κατά τη περίοδο της προσφοράς

των μετοχών οι συνθήκες εκμεταλλεύσεως των επτά υπερδεξαμενοπλοίων της εταιρίας ήταν πολύ περιορισμένες.

Η προσφορά των μετοχών της Anangel American Shipholding στο χρηματιστήριο του Λουξεμβούργου τόν περασμένο Ιούλιο υπήρξε επιτυχής και από την πώλησή τους συγκεντρώθηκε ποσό 45 εκατ. δολλαρίων. Σήμερα η νέα εταιρία διαθέτει οκτώ πλοία, έξι μπάλκ κάρριερς, ένα σκάφος γενικού φορτίου και ένα δεξαμενόπλοιο, συνολικής αξίας κτήσεως 68 εκατ. δολλαρίων.

Η επιτυχία αυτής της πώλησης των μετοχών οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η εταιρία Αναγγελ έχει μακρά παράδοση στη διαχείριση πλοίων και προσέφερε μία σειρά από έλεγμένους ισολογισμούς δείχνοντας καλά κέρδη και ένα αρκετά χαμηλό λόγο χρέους προς κεφάλαιο. Οι επενδυτές έχουν τού δικαίωμα να ψηφίσουν αν μετά από πέντε χρόνια επιθυμούν να συνεχίσει ή εταιρία τις εργασίες της.

Συγκρίνοντας τις δύο αυτές προσφορές μπορούμε να διακρίνουμε μία τάση των επενδυτών να προτιμούν εταιρίες

μέ επιτυχή παράδοση στη ναυτιλία. Στην περίπτωση της Majestic δεν υπήρχε τέτοια παράδοση αλλά ούτε γινόταν καμμία προσπάθεια για την επικερδή εκμετάλλευση των πλοίων της.

Οι εργασίες της Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιά ολοκληρώθηκαν με τις εισηγήσεις του κ. Τζών Σμίθ, εταίρου γνωστού δικηγορικού γραφείου του Λονδίνου Constant and Constant, ο οποίος αναφέρθηκε στις αναγκαίες διαδικασίες εκδόσεως σωστών ναυτιλιακών εγγράφων που να καλύπτουν τις υποθηκικές των ναυτιλιακών δανείων και να είναι ισχυρά για να προστατεύουν τα συμφέροντα των δανειστών σε όποιοδήποτε μέρος του κόσμου, και του κ. Ικβαρ Λιλτζα, αντιπροέδρου του Νορβηγικού Νηογνώμονα, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία των διεθνών νηογνώμωνων, οι οποίοι εκδίδουν τή απαραιτήτα πιστοποιητικά που αποδεικνύουν τού βαθμό τεχνικής συντηρήσεως των πλοίων και είναι απαραίτητα κατά τήν ασφάλισή τους.

Καταλήγοντας, θέλουμε να σταθούμε στο ύψηλο επίπεδο των συζητήσεων που ακολούθησαν τις ομιλίες των εισηγητών και τή συνδρομή του προέδρου της Διεθνούς Συνάντησης, κ. Γρηγόρη Χατζηελευθεριάδη, ο οποίος κατέχοντας τήν αγγλική γλώσσα συνέβαλε στην επίσημηση και ανάλυση των θεμάτων που παρουσίαζαν μεγαλύτερο ενδιαφέρον στο πολυπληθές ακροατήριο που παρακολούθησε τή διήμερη συνάντηση. Έπειδή, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες του προσωπικού της Ναυτιλιακής Λέσχης, ο μεγάλος αριθμός των συμμετασχόντων δημιούργησε όρισμένα μικροπροβλήματα, τή «Ναυτικά Χρονικά», προτείνουν ή επόμενη, έκτη διεθνής συνάντηση, να πραγματοποιηθεί στο άμφιθέατρο του Ίδρυματος Ευγενίδου, όπου θά μπορούσαν να τήν παρακολουθήσουν μεγαλύτερος αριθμός συνέδρων, τούς οποίους πιστεύουμε ότι μπορεί να δεξιωθεί και να εξυπηρετήσει τού προσωπικό της Λέσχης.

**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: 2641661

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

56, PANDAN ROAD - SINGAPORE: 2260

'Εθνική 'Αντίσταση καί Ναυτικοί

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Στις 29 Νοεμβρίου συμπληρώνονται ακριβώς σαράντα χρόνια από τότε που το S/S «ΑΡΓΩ» του αείμνηστου Εγγένιου Εγγένιδη βυθίστηκε από εχθρική τορπίλη.

Ήταν τό βράδυ της 29ης Νοεμβρίου 1942 (Β' Παγκόσμιος Πόλεμος), τριάντα μίλλια περίπου νοτιοδυτικά του Κέιπ Τάουν Ν. 'Αφρικής. Τό καλό καί αξιοπλοίο βυθίστηκε σέ τρία λεπτά, σφυρίζοντας συνεχώς από την στιγμή που ή τορπίλη έπληξε την άριστερή του πλευρά, ακριβώς πύμα από την μηχανή. Μέ την έκρηξη σανίδα της ανατιναγμένης γέφυρας μπλέχτηκαν στο σύρμα της σφυρίκτρας, που τέντωσε λές καί τό τράβηξε δυνατά ανθρώπινο χέρι! Ποιός ξέρει, ίσως τό βαρειά πληγωμένο ΑΡΓΩ έστελνε έτσι τό στερνό του αντίο!

Από τό πλήρωμα που είμαστε τριάντα — Χάθηκαν δώδεκα συνάδελφοι καί οί έξι επιβάτες.

Μερικοί απ' αυτούς σκοτώθηκαν από την έκρηξη της τορπίλης. Άλλοι πνίγηκαν στην γεμάτη από καρχαρίες θάλασσα καί δύο του πληρώματος τρελάθηκαν, μή μπορώντας ν' άντέξουν στις δύσκολες εκείνες τραγικές στιγμές. Όλοι τους πάλεψαν αρκετές ώρες γαντζωμένοι πάνω σέ ξύλα χωρίς δυστυχώς νά καταφέρουν νά κρατηθούν στην ζωή παρ' όλες τις υπεράνθρωπες προσπάθειες των συναδέλφων τους.

Εγώ, νεαρός Άνθυποπλοίαρχος τότε, δέν έχω ξεχάσει μέχρι σήμερα εκείνες τις τραγικές εφιαλτικές στιγμές, αλλά καί τις γεμάτες αλληλεγγύη, αταπάρνηση καί ήρωισμό προσπάθειες νά βοηθήσουμε τους άνήμπορους συναδέλφους μας. Τέτοιες στιγμές δέν ξανάζωσα αλλά ούτε καί είδα σέ κινηματογραφικές ταινίες, άφου ή πραγματικότητα είναι χιλιάδες φορές πιό σκληρή από σενάρια.

Αυτές τις έμπειρίες του πολέμου άσφαλώς τις έχουν ζήσει, ίσως χειρότερες, πολλοί, πάρα πολλοί συνάδελφοι ναυτικοί.

Έχουν περάσει από τότε σαράντα πέντε όλόκληρα χρόνια αλλά ποτέ δέν έπαψα νά θυμάμαι μέ ύγρά πάντα μάτια τους δώδεκα αγαπητούς συναδέλφους του «ΑΡΓΩ», όπως καί όλους τους άλλους που έχασαν την ζωή τους για την Πατρίδα, όμως τόσο πολύ μακριά της.

Μέ άφορμή την επέτειο των 45 χρόνων του τορπιλλισμού του «ΑΡΓΩ», αυτό που σάν συνέχεια γράφω, τό αφιερώνω σάν ελάχιστο φόρο τιμής σ' όλους τους ήρωες Έλληνες Ναυτικούς του Ε.Ν. που χάθηκαν καί έζησαν στην διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Άσφαλώς ήταν πάρα πάνω από σωστή καί δίκαιη ή άπόφαση της Πολιτείας νά τιμήσει μέ νόμο τους αγωνιστές που έκαναν πράγματι Έθνική Άντίσταση, πολεμώντας τις εχθρικές φασιστοναζιστικές δυνάμεις κατοχής. Τιμή καί δόξα λοιπόν για όλους τους μαχητές — αγωνιστές της Έθνικής Άντίστασης.

Σ' αυτόν όμως τον τιτάριο άγώνα ενάντια στον μισητό εχθρό, τεράστια ήταν καί ή συμβολή των Έλλήνων Ναυτικών που υπηρετούσαν σέ Έλληνικά καί Συμμαχικά πλοία, μεταφέροντας πολεμικό υλικό, άεροπλάνα, τάνκς, έφόδια, τρόφιμα καί άλλα αγαθά σ' όλα τά λιμάνια του έλεύθερου τότε κόσμου.

Στόν Βόρειο Άτλαντικό μέ νηοπομπές έφοδιάζαν μέ τά αναφερόμενα υλικά καί έφόδια την Σοβιετική Ένωση (Μουρμάνσκ) καί την Μεγάλη Βρετανία.

Στην φλεγόμενη Μεσόγειο, στον Ίνδικό καί στον Ειρηνικό Ωκεανό, σ' όλη την ύδρόγειο μέ νηοπομπές ή μόνα τους τά Έλληνικά πλοία όργωναν τις θάλασσες έφοδιάζοντας τις Έλληνικές καί συμμαχικές δυνάμεις μέ παντός είδους υλικά, που χωρίς αυτά διαφορετική άσφαλώς θά ήταν ή έκβαση του πολέμου. Οί άπώλειες όμως των Έλληνικών πλοίων ήταν μεγάλες καί φυσικά των Έλλήνων Ναυτικών.

Ό τότε πρωθυπουργός της Μεγάλης Βρεταννίας Ουϊνστον Τσώρτσιλ πολλές φορές έξηρε την συμβολή του Έμπορικού Ναυτικού, κάνοντας ιδιαίτερη μνεία για τους Έλληνες ναυτικούς, από τους όποιους δέν βρέθηκε ούτε ένας νά είναι κατάσκοπος του εχθρού, όπως συνέβη μέ ναυτικούς συμμαχικών χωρών.

Τό τίμημα της νίκης ήταν πολύ βαρύ. Χιλιάδες συνάδελφοι χάθηκαν σέ κοντινές ή μακρινές αφιλόξενες θάλασσες καί ώκεανούς. Άνάμεσα σ' αυτούς καί Έλληνες που από τον Πλοίαρχο μέχρι τό καμαροτάκι έκαναν στο άκέραιο τό καθήκον τους, πολλές φορές μόνοι τους άοπλοι, χωρίς καμμία άπολύτως βοήθεια.

Λογιστικό Γραφείο ειδικευμένο στη ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ, άναλαμβάνει:

- Όργάνωση καί παρακολούθηση Λογιστηρίων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων.
- Δηλώσεις Φορολογίας Πλοίων καί Άμοιβών Πληρωμάτων.
- Έλεγχος Συμπλοιοκτησίας.

Τηλ.: 4529492 (9-1, 4-8)—4512574

Χάθηκαν από τορπιλλισμούς, από βομβαρδισμούς, από πολυβολισμούς, από νάρκες, από τό πολικό ψύχος (παγώνανε στις σωσίβιους λέμβους ή σέ σχεδίες), από πυρκαϊές, κάηκαν ζωντανοί, καί άλλοι τρελάθηκαν από σκηνές φρίκης που άντίκρυζαν. Άλλοι χάθηκαν σάν αϊχμάλωτοι στην Ίαπωνία, Γερμανία καί άλλοι.

Αυτοί, λοιπόν, οί Έλληνες ναυτικοί που χάθηκαν καί αυτοί που έζησαν πολεμώντας πάνω σέ χαλύβδινα ή ξύλινα πλωτά κομμάτια Ελλάδας ή συμμαχικών χωρών, τί άλλο έκαναν από Έθνική αντίσταση; Έρωτώ αυτούς που συνέταξαν τον νόμο για την Έθνική Άντίσταση, γιατί δέν συμπεριλάβανε στον νόμο καί τους άφανείς ήρωες Έλληνες Ναυτικούς, ζώντες καί νεκρούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου; Γιατί όχι;

Μήπως επειδή τό 1943 στο Κάιρο καθιερώθηκε ό Σταυρός Ναυτικού Άγώνος για νά τιμηθούν οί Έλληνες Ναυτικοί που μέ τον Ν. 1085/80 συνοδεύθηκε από έπίδομα 80 δραχμών για κάθε μήνα πολεμικής ύπηρεσίας; Δηλαδή ναυτικός μέ 40 μήνες πολεμική ύπηρεσία νά λαμβάνει 40 X 80 = 3.200 δρχ. μηνιαίως, όχι βέβαια από την Πολιτεία αλλά από τό ΝΑΤ. Έξωφρενικά θλιβερή ή σύγκριση μεταξύ παροχών Έθνικής Άντίστασης — Σταυρού Ναυτικού Άγώνος. Πιστεύω ότι είναι έθνικό χρέος της Πολιτείας νά έντάξει, έστω τώρα, στην Έθνική Άντίσταση τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρέτησαν σέ Έλληνικά ή συμμαχικά πλοία καί σέ παντός είδους σκάφη, που άποδεδειγμένα πρόσφεραν ύπηρεσίες στην αντίσταση καί στους συμμαχικούς στις Έλληνικές θάλασσες ή άλλοι.

Νά εξααιρεθούν φυσικά οί μαυραγορίτες της κατοχής καί οί ναυτικοί που πλένανε πιάτα (λατζέρηδες) ή έκαναν άλλες δουλειές στην Άμερική ή άλλοι.

Μέ την ένταξη τους στην Έθνική Άντίσταση θά δικαιωθούν καί θά τιμηθούν έπιτέλους όπως τό αξίζουν οί Έλληνες ναυτικοί (οί συχνά παραμελημένοι) που πριν έξοπλισθούν τά Έλληνικά πλοία όρθιοι πάνω στην γέφυρα, στο πούπι ή πάνω στις μπουκατόρτες των άμπαριών μ' ένα δυό κυνηγετικά τουφέκια κι ένα περίστροφο άντιμετώπιζαν τά εχθρικά άεροπλάνα που βομβάρδιζαν καί πολυβολούσαν τά πλοία τους, πετώντας χαμηλά πάνω από τά κεφάλια τους!

Έτσι έμεις οί ζώντες θά πούμε: Νά μάς θυμήθηκαν έπιτέλους, ένω οί ψυχές των χαμένων συναδέλφων θά ήσυχάσουν στα βάθη μακρινών θαλασσών καί ώκεανών.



1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"



**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A. Directors:**

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 GENOVA

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

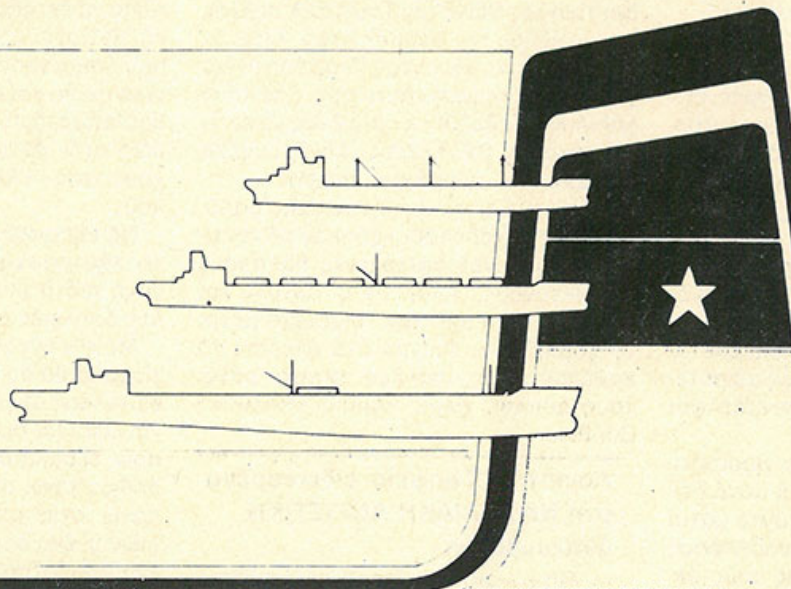
Phones: { 541361
268532 Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX.)

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

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



With the Compliments
of
Eletson Corporation

Eletson Corporation

118 Kolokotroni Street, (P.O.Box 80 311), GR 185 35 PIRAEUS, GREECE.
Tel: 4183601, 4183701, 4531316 - Tlx: 213124/5, 212784 ELET GR
Cables: ELETSON PIRAEUS

Eletson Maritime Limited

83 Kingsway, LONDON WC2B 6RH, ENGLAND
Tel: 01-4045767 - Tlx: 296801 ELETUK G

Eletson Maritime Inc.,

645 Fifth Avenue (Suite 403), New York, N.Y. 10022, U.S.A.
Tel: 212-8381623 - Tlx: 276562 ELT UR

Μιά παλιά πρόταση για τή δημιουργία ελληνικού ασφαλιστικού οργανισμού

Ἡ χειραφέτηση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στὸν ασφαλιστικό τομέα — ἡ ἀπαλλαγὴ τῆς δηλαδὴ ἀπὸ ὁποιαδήποτε ξένη ἐξάρτηση — ὥστε νὰ ὠφελεῖται πρωτίστως τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο καὶ κατὰ δεύτερο λόγο ἡ ἐθνικὴ οἰκονομία εἶναι ἓνα φλέγον πάντοτε θέμα στὸ ὁποῖο ὁμῶς δὲν ἔχει δοθεῖ μέχρι τώρα ἡ ἐπιβαλλομένη γενικότερη καὶ μόνιμη λύση — οἱ δύο ἀλληλασφάλειες τοῦ Γαλαξειδίου ἐξέλιπιν μαζί με τὴν παρακμὴ τῆς Γαλαξειδιώτικης ναυτιλίας, ἐνῶ ὁ ἀλληλασφαλιστικὸς ὁργανισμὸς τῶν πλοιοκτητῶν τῶν κόστερος στοὺς καιροὺς μας δὲν κατόρθωσε νὰ ἐπεκταθεῖ καὶ νὰ περιλάβει καὶ ἄλλες κατηγορίες πλοίων.

Φυσικὰ τὸ θέμα δὲν εἶναι καινούργιο. Κατὰ καιροὺς ἔχει ἀπασχολήσει καὶ τίς ἡμερήσιες ἀκόμη ἐφημερίδες, χωρὶς — ἐπαναλαμβάνομε — νὰ ἔχει ὑλοποιηθεῖ ἡ λύση ἐκείνη πού θὰ ὠφελοῦσε τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο καὶ τὴν Ἑλληνικὴ Πολιτεία. Τὸ καλοκαίρι τοῦ 1939 στὴν ἐφημερίδα «Ἐλεύθερον Βῆμα» — τὸ σημερινό «Βῆμα» — δημοσιεύθηκε μιά σειρά ἐπιστολῶν με συγκεκριμένη πρόταση γιὰ τὴ δημιουργία ἐνὸς ἀλληλασφαλιστικοῦ ὁργανισμοῦ πού θὰ κάλυπτε τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα τῆς ἐποχῆς τὰ ὁποῖα ἦταν ἐν πολλοῖς ὑπερήλικα καὶ ἐκ τοῦ λόγου αὐτοῦ κατέβαλαν ὑψηλὸ ἀσφαλιστικὸ τίμημα. Τίς ἐπιστολὰς αὐτές, οἱ ὁποῖες δημοσιεύονται ἀμέσως ἐν συνεχείᾳ, ἔθεσε στή διάθεση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ πλοίαρχος κ. Α.Ν. Ἰωάννου ὑπογραμμίζοντας ὅτι ὁπωσδήποτε ἐνδιαφέρουν ὅλους τοὺς ἀνθρώπους τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας:

ΕΠΙΣΤΟΛΗ 1Η

(Δημοσιεύθηκε στὸ «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 10 Ἰουλίου 1939)

Κύριε Διευθυντά,

Ἡ θρυληθεῖσα ἀλλὰ μὴ πραγματοποιηθεῖσα, εὐτυχῶς, ἀπόφασις τοῦ θαλασσίου Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν Λούδς νὰ αὐξήσῃ τὰ ἀσφάλιστρα εἰδικὰ γιὰ τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, ὅς ἐλπίσωμεν πῶς θὰ χρησιμεύσῃ γιὰ τοὺς Ἕλληνας πλοιοκτῆτας ὡς κίνητρον ἵνα φρογτίσουν νὰ χειραφετηθοῦν ὅσον ἀφορᾷ τουλάχιστον τὸν κίνδυνον τῆς

ὀλικῆς ἀπώλειας ἀπὸ τὴν ξενικὴν ἐξάρτησιν.

Ἡ ναυτιλία μας, ἀναπτυχθεῖσα με τὸν ἀξιοθαύμαστον ρυθμὸ πού γνωρίζομεν καὶ με μόνον στήριγμα τὴν ζωτικότητα καὶ ἰδιοφυΐαν τῶν μελῶν τῆς φθάσασα εἰς τὸσον ἐπιζήλον ἀκμὴν, δὲν ἔδειξε εἰς τὸ σπουδαιότατον αὐτὸ κεφάλαιον, καθὼς εἶναι ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων τῆς, τὴν δέουσαν δραστηριότητα.

Βεβαίως ἡ ἴδρυσις Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ, κατὰ τὸ σύστημα τῶν Λούδς, καλύπτοντας ὅλας τὰς ζημίας ἐκ θαλασσίων κινδύνων εἶναι σχεδὸν ἀδύνατος. Οὔτε τὰ μέσα ἔχομεν τοῦ τεραστίου αὐτοῦ ὁργανισμοῦ πού περισφίγγων με τοὺς ἀναριθμήτους πλοκάμους τοῦ ὁλόκληρον σχεδὸν τὴν ὑφήλιον ἔχει ἀποκτήσῃ κυριαρχικὴν ἐπιβολὴν, οὔτε ἀρκετὰ ἐξελιχθῇ γιὰ ἓνα τόσο ἐπικίνδυνον ἐγχείρημα.

Μία ὁμῶς ἀλληλασφάλεια, λειτουργοῦσα ἐδῶ καὶ καλύπτουσα μόνον τὸν κίνδυνον τῆς ὀλικῆς ἀπώλειας, θὰ ἔπρεπε πρό πολλοῦ νὰ ἐξη ἴδρυθῃ.

Ἐχομεν τὸ παράδειγμα τοῦ Γαλαξειδίου, ὅπου δύο ἀλληλασφάλειαι, ἡ «Ἀδελφότης» καὶ ἡ «Οἰάνθεια», λειτουργήσασαι με τόσων σύμμοιαν μέχρι τῆς παρακμῆς του, παραμένουν ἓνα ἀξιομίμητον ὑπόδειγμα.

Θὰ ἀναφέρωμεν καὶ τὴν ἀξιόλογον πρωτοβουλίαν ἐνὸς διαπρεποῦς Ἕλληνος εἰς τὸ Λονδίνον, τοῦ κ. Λούζη, ὁ ὁποῖος πρό ἐνός ἡ δύο ἐτῶν ἴδρυσε ἐκεῖ τὴν ἀλληλασφάλειαν «Ἀργῶ». Πρόκειται περὶ σοβαρωτάτου Ὁργανισμοῦ ἀξίου πάσης προσοχῆς ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν. Ἐν τούτοις, ἂν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὴν ἰδιοσυγκρασίαν τοῦ Ἕλληνος καὶ τὸ συμφέρον τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας μας, πρὸς ἄλλην κατεύθυνσιν νομίζομεν ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ στρέψωμεν μάλλον τὴν προσπάθειάν μας.

Εἰς ἐν τῶν σοβαρῶν ἰδρυμάτων μας, τὴν Ἑθνικὴν Τράπεζαν ἢ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ἢ καὶ εἰς αὐτὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θὰ ἔπρεπε νὰ ἰδρυθῇ, εἰς εὐθετον χρόνον, ἰδιαίτερον τμήμα, τὸ τμήμα ἀσφάλσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, τοῦ ὁποῖου ἀποκλειστικὴ ἀπασχόλησις θὰ εἶναι ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων μας.

Ἡ ἀσφάλεια αὕτη θὰ καλύπτῃ μόνον τὸν κίνδυνον τῆς ὀλικῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου. Αἱ ἄλλαι ζημίαι, τῶν ὁποίων τὰ ἀσφάλιστρα εἶναι κατώτερα, δύνανται νὰ καλύπτονται ἀπὸ τοὺς Λούδς. Μία ἀρχικὴ συνεισφορά ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὸ τμήμα τοῦτο, ἀναλόγως τοῦ ποσοῦ κατὰ τὸ ὁποῖον θ' ἀσφαλισθῇ ἕκαστον, θὰ ἐχρησίμευε ὡς κεφάλαιον διὰ τὴν ἀποζημίωσιν ἐκείνων πού θὰ ὑφίστατο τὴν ὀλικήν

ἀπώλειαν. Τὸ δὲ ποσὸν κατὰ τὸ ὁποῖον θὰ ἡλαττοῦτο τὸ κεφάλαιον συνεπεῖα τῆς καταβολῆς τῆς ἀποζημιώσεως αὐτῆς θὰ ἐκαλύπτετο διὰ τῆς προσκλήσεως πρὸς συνεισφορὰν τῶν ἐγγεγραμμένων μελῶν. Ἐλαχίστη ἐξ ἄλλου εἰσφορά κατ' ἔτος θὰ χρησιμεύῃ διὰ νὰ καλύπτῃ τὰ ἐξοδα τῆς λειτουργίας τοῦ τμήματος.

Αὐτοὶ εἶναι αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ συστήματος τὸ ὁποῖον προτείνομεν. Ἄν τοῦτο δὲν κριθῇ ὡς τὸ τελεσφορώτερον, ὅς ἐλπίσωμεν πῶς θὰ χρησιμεύσῃ τουλάχιστον ὡς κίνητρον ἵνα ἐξευρεθῇ ἓνας τρόπος καὶ λυθῇ τὸ σοβαρώτατον αὐτὸ ζήτημα, παῦση δὲ οὕτως ἡ διαρροὴ τῶσων ἑκατοντάδων χιλιάδων λιρῶν αἱ ὁποῖαι διαρρέουν εἰς τὸ ἐξωτερικόν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων μας.

Μετὰ τιμῆς
ΔΕΔ. Ε. ΧΑΡΔΑΒΕΛΛΑΣ

ΕΠΙΣΤΟΛΗ 2Α

(Δημοσιεύθηκε στὸ «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 26 Ἰουλίου 1939)

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς προηγουμένην μου, λαβὼν ἀφορμὴν ἐκ μιᾶς εἰδήσεως ἀπὸ τὸ Λονδίνον, ὅτι ἡ θαλασσία ἀσφαλιστικὴ Ἑταιρία τῶν «Λούδς» προτίθεται νὰ αὐξήσῃ ἀκόμη περισσότερον τὰ ἡδὴ ὑπέρογκα ἀσφάλιστρα γιὰ τὰ ἑλληνικὰ ἀτμόπλοια, ἀπησχόλησα τὰς στήλας τοῦ «Ἐλευθέρου Βήματος» με τὸ σοβαρώτατον αὐτὸ ζήτημα καὶ ἔλαβα τὸ θάρρος νὰ προτείνω ἓνα σχέδιον ἀλληλασφαλείας τῶν πλοίων μας, τὸ ὁποῖον ἐθεώρησα ὡς μάλλον προσαρμοζόμενον πρὸς τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, τὴν ἰδιοσυγκρασίαν τοῦ «Ἕλληνος» καὶ πρὸς αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας μας. Τὸ σχέδιον με μικράν συμπληρωματικὴν ἐπεξηγήσιν εἶναι τὸ ἑξῆς: Εἰς ἐν τῶν μεγάλων πιστωτικῶν ἰδρυμάτων μας νὰ ἰδρυθῇ ἰδιαίτερον τμήμα ἢ μάλλον παράρτημα, τοῦ ὁποῖου ἀποκλειστικὴ ἀπασχόλησις θὰ εἶναι ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων μας. Τὸ παράρτημα, ἀποτελοῦν ἀνεξάρτητον ὁργανισμόν ἀλλὰ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον καὶ ἐγγύησιν τοῦ κράτους, θὰ διευθύνεται ἀπὸ ἐδικὸν ἀνεγνωρισμένης αὐθεντίας εἰς τὰ ναυτικά ἀσφαλιστικά καὶ ἐφοπιστικά ζητήματα, καὶ ἓνα τριμελὲς συμβουλευτικὸν συμβούλιον. Ἡ ἀσφάλεια θὰ καλύπτῃ μόνον τὸν κίνδυνον ὀλικῆς ἀπώλειας ἐξ ὧν τῶν περιπτώσεων, ἐκ καταποντισμοῦ, προσαράξεως, πυρκαϊᾶς, πολέμου καὶ συγκρούσεως ἐξ ὑπαιτιότητος τοῦ ἠσφαλισμένου πλοίου, ἐπίσης θὰ καλύπτῃ καὶ τὴν ἐγκατάλειψιν, ἐφ' ὅσον ἀποδεχθῇ

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

διήτο επιβεβλημένη αυτή, και τά σώστρα.
 "Εν αρχικόν κεφάλαιον εξ εισφοράς όλων
 τών έγγεγραμμένων εις τόν οργανισμόν αυ-
 τόν πλοίων κατά ποσοστόν 1-2% επί της ά-
 σφαλιστέας τιμής εκάστου πλοίου, καθορι-
 ζομένης αναλόγως της χωρητικότητας και
 ηλικίας του, θά χρησιμεύη διά τήν άποζη-
 μίωσιν τών υποστάντων τό άτύχημα πλοίων.
 "Ενώ μία αναλόγως εισφορά θά καλύπτη τό
 ποσόν καθ' ό θά ήλαττούτο τό κεφάλαιον συ-
 νεπεία άποζημιώσεως. "Όσον άφορά τās
 άλλας ζημίας οί πλοιοκτήται ήμπορούν νά
 ασφαλίζωνται εις άλλας ασφαλείας. "Εχο-
 μεν ύπ' όψιν άτμόπλοιοι 5.000 τόννων ήλι-
 κίας 35 χρόνων, τό όποίον πληρώνει ασφά-
 λιστρα δι' όλικήν άπώλειαν, σύγκρουσιν και
 σώστρα, 7 λίρας και 5 σελλίνια επί τιμής
 15.000 λιρών, καθορισθείσης παρά τών
 «Λόυς», ένώ άν ύφίστατο τήν άπώλειαν θά έ-
 λάμβανε μόνον 10.000 λίρας. Πληρώνει δη-
 λαδή ούσαιστικώς ασφάλιστρα 11%. Διά τά
 νεώτερα άτμόπλοια τό ασφάλιστρα είναι
 φυσικά κατώτερα, άλλ' άν ύπολογίσωμεν έ-
 να μέσον 8% και ληφθή ύπ' όψιν ότι τοιαύ-
 της φύσεως άτυχήματα δέν ύπερβαίνουν τά
 2-3 τόν χρόνον, ή ώφέλεια της έμπορικης
 ναυτιλίας, εάν εύωδούτο ένας άλληλασφα-
 λιστικός οργανισμός, θά ήταν άνυπολόγι-
 στος. Τά πλοία μας θά έκινούντο και άν ακά-
 μη οί ναύλοι έφθαναν τό κατώτατον όριον, ή
 άνεργία θά έξεμηδενίζετο και ή έθνική μας
 οικονομία θά είχε άπόθεμα άρκετών έκα-
 τοντάδων χιλιάδων πού διαρρέουν στό έξω-
 τερικό ως ασφάλιστρα. "Επληροφορήθη-
 εύχαρίστως ότι και τό Ναυτικόν "Επιμελητή-
 ριον έπρότεινε ένα σχέδιον ασφαλίσσεως
 τών πλοίων μας κατόπιν πολυμήνων συζη-
 τήσεων και μελέτης, και ότι εις τό κεφά-
 λαιον αυτό ή δραστηριότης εκ μέρους τών
 ενδιαφερομένων έλαβε τόν τελευταίον και-
 ρόν έντονον μορφήν. Εύχόμεθα νά έξακο-
 λουθήσεται τοúτο και νά δοθή ή προσήκουσα
 λύσις εις τό σοβαρώτατον αυτό ζήτημα, τό
 όποίον, άν λάβη κανείς ύπ' όψιν τήν μαρα-
 σμώδη κατάστασιν εις ήν περιήλθε πάλιν ή
 ναυτιλία μας, συνδέεται με αυτήν τήν υπό-
 στασιν της.

Μέ τιμήν
 Δ.Ε. ΧΑΡΔΑΒΕΛΛΑΣ

ΕΠΙΣΤΟΛΗ 3Η

(Δημοσιεύθηκε στό «Ελευθέρον Βήμα» τής
 5 Αυγούστου 1939).

Προκλήθηκε από άπάντησιν του τότε ύφυ-
 πουργού της 'Εμπορικης Ναυτιλίας Α. Τζί-
 φου, σ' έπιστολή του Γκίκα Κουλούρα, πού
 δημοσιεύθηκε στό «Ελευθέρον Βήμα», σ' έ-
 νίσχυση τών προτάσεων του έπιστολογρά-
 φου.

Κύριε Διευθυντά,

Είναι γενική ή εκτίμησις εις τήν δραστη-
 ριότητα και εύθυκρίσιν με τās όποιās ό κ.
 ύφυπουργός της 'Εμπορικης Ναυτιλίας έ-
 χειρίσθη πάντοτε τά άφορώντα τήν ναυτι-
 λίαν μας ζητήματα. Λυπούμαι έν τούτοις ότι
 δέν ήμπορώ νά αισθανθώ τήν ιδίαν ικανο-
 ποίησιν εις τό ζήτημα τό άφορών τήν ασφά-
 λειαν τών πλοίων μας. "Η χθεσινή έπιστολή
 του, τήν όποιαν είχε τήν καλωσύνην νά ά-
 πευθύνη εις τό «Ελευθέρον Βήμα», σχετι-
 κώς με τήν λειτουργίαν έν Λονδίνω του έλ-
 ληνικού ασφαλιστικού οργανισμού, πολύ ό-
 λίγον νομιζομεν θά ικανοποίησιν τούς ένδια-
 φερομένους. Είμαι γνωστή ή άπελπιστική
 θέσις τών παλαιών ιδίως σκαφών και πόσον
 ή ύπόστασις των είναι προβληματική με τήν

σημερινήν πτώσιν τών ναύλων. "Αν δέν λη-
 φθί συντόνος μέριμνα νά ανακουφισθούν ά-
 πό τά ύπερόγκα ασφάλιστρα θά καταντή-
 σουν προσεχώς εις τελείαν αδράνειαν.

Τοιαύτην δέ ανακούφισιν δέν είναι δυνα-
 τόν νά φέρη ό έν Λονδίνω ασφαλιστικός όρ-
 γανισμός. "Η ίδρυσις όμως έδώ άλληλασφα-
 λιστικού οργανισμού υπό τόν έλεγχον και
 έγγύσιν του κράτους, κατά τό σύστημα πού
 εξέθεσα εις τās δύο προηγουμένας μου τής
 10ης και 26ης 'Ιουλίου, είναι ή μόνη νομιζώ
 ένδεδειγμένη λύσις και ή σωτηρία τών πα-
 λαιών σκαφών. Παλαιά σκάφη, άνω τών 20
 έτών, ή έλληνική ναυτιλία αριθμεί περί τά
 375, συνολικής χωρητικότητας 1.600.000
 τόννων περίπου. "Αν τά εκτιμήσωμεν εις ό-
 κτώ εκατομμύρια λίρας και ύπολογίσωμεν
 μέσον όρον ασφαλίστρων εις 7% δι' όλικήν
 άπώλειαν, σύγκρουσιν και σώστρα καθώς ά-
 ασφαλίζονται συνήθως τά παλαιά σκάφη —
 τόν ύπολογισμόν αυτόν κάμνομεν επί τή βά-
 σει του άτμοπλοίου τών 35 έτών και 5.000
 τόννων τό όποίον πληρώνει ασφάλιστρα έ-
 ναντίον τών άνωτέρω κινδύνων 11% — τότε
 τά σκάφη αυτά πληρώνουν ασφάλιστρα τό
 χρόνο, άν και είναι όλα ήσφαλισμένα εις
 τούς Λόυδς, περί τās 560.000 λίρας. "Αν δέ
 ύπολογίσωμεν εις 2-3 τό χρόνο τό τοιαύτης
 φύσεως άτυχήματα θά οικονομούν τό χρόνο
 περί τά 400.000 λίρας τό όλιγώτερο, ποσόν
 δηλαδή άρκετόν όπως δώση τήν εύχέρειαν
 εις τά σκάφη αυτά νά συναγωνισθούν έπω-
 φελώς τά νέα και νά άποφύγουν τήν κατα-
 στροφήν. Θά είμαι εύτυχής άν τά άνωτέρω
 συντελέσουν ώστε νά δοθή ή προσήκουσα
 λύσις εις τό σοβαρώτατον τούτο ζήτημα.

Μετά τιμής
 Δ.Ε. ΧΑΡΔΑΒΕΛΛΑΣ

Η ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

(Απάντησιν του τότε ύφυπουργού της 'Εμ-
 πορικης Ναυτιλίας Α. Τσίφου, πού δημοσιεύ-
 θηκε στό «Ελευθέρον Βήμα» τής 11 Αυγού-
 στου 1939).

Κύριε Διευθυντά,

"Αναφερόμενος εις τήν έπιστολήν του κ.
 Χαρδαβέλλα, τήν δημοσιευθείσαν εις τό
 φύλλον σας τής 5ης Αυγούστου 1939, παρα-
 καλώ νά σημειωθούν τά έξής: Βεβαίως ή έ-
 δρυσις ενός ασφαλιστικού οργανισμού ως
 τόν προτείνει ό κ. Χαρδαβέλλας έχει κατά
 θεωρίαν πολλά πλεονεκτήματα και όταν ή έ-
 πιτροπή Μιχαλακοπούλου προέτινε παρο-

μοίαν περίπου λύσιν, αί τότε συνθήκαι της
 άπολύτου έλευθερίας εις τά της παγκο-
 σμίου ναυτιλίας έδικαιολόγουν μίαν τοιαύ-
 την λύσιν. Σήμερον με τήν πολιτικήν του
 προστατευτισμού, τήν άσκουμένην, υπό τών
 πλείστων ξένων κρατών και λόγω του γεγο-
 νότος ότι ή έλληνική φορητός ναυτιλία ά-
 πασχολείται κατά μέγιστον ποσοστόν εις
 ξένας μεταφοράς, θά ήτο — κατά τήν γνώ-
 μην όχι μόνον ήμών, αλλά και της 'Ενώσεως
 'Εφοπιστών ως και του Ναυτικού 'Επιμελη-
 τηρίου — μεγίστη άφροσύνη νά επιδιώξω-
 μεν έφαρμογήν πολιτικής αύταρκειας και
 συγκεντρώσεως έν 'Ελλάδι όλης της δρα-
 στηριότητος της ναυτιλίας μας.

Μεθ' ύπολήψεως
 Α. ΤΖΙΦΟΣ

ΕΠΙΣΤΟΛΗ 4Η

(Απάντησιν στην προηγούμενη έπιστολή
 του Α. Τζίφου, ύφυπουργού της 'Εμπορικης
 Ναυτιλίας).

Κατοχωρήθηκε στην έφημερίδα «Ελευθε-
 ρον Βήμα» τής 12 Αυγούστου 1929, άλλ' ή
 Λογοκρισία της Δικτατορίας Μεταξά άπαγό-
 ρεψε τότε τή δημοσίευσή της.

Κύριε Διευθυντά,

"Η δημοσιευθείσα εις τό «Ελ. Βήμα» έπι-
 στολή του 'Υφυπουργού της 'Εμπορικης
 Ναυτιλίας κ. Α. Τζίφου, αναφερομένη εις
 τās άπόψεις μου σχετικώς με τήν ναυτα-
 σφάλειαν, με άναγκάζει νά επανέλθω άκό-
 μη μίαν φοράν επί του σοβαρωτάτου τούτου
 ζητήματος.

Οί εκφραζόμενοι ένδοιασμοί του κ. Τζί-
 φου ως προς τήν ίδρυσιν 'Αλληλασφαλιστι-
 κού 'Οργανισμού, θά μου έπιτραπή, νά νομί-
 ζω ότι είναι άστήρικτοι.

Τά ύπερόγκα ασφάλιστρα τά όποία ζη-
 τούν οί «Λόυδς» από τά 'Ελληνικά άτμό-
 πλοια παρουσιάζουν καθαρώς άπαγορευτι-
 κήν μορφήν, όμοίαν με τούς δασμούς τούς
 όποιους θέτουν τά διάφορα κράτη επί ειδών
 τών όποιων θέλουν νά περιορίσουν τήν κυ-
 κλοφορία.

Συγχρόνως δέ δημιουργούν, εις βάρος
 της 'Ελληνικής ναυτιλίας, βαρύτατον χάντι-
 καπ, τήν επίδρασιν του όποίου είναι περιτ-
 τόν νά ύπογραμμίσω.

"Επομένως ό 'Ελληνικός 'Ασφαλιστικός
 'Οργανισμός, φυσικόν έπακολούθημα τών
 άπαγορευτικών ασφαλίστρων τών «Λόυδς»,
 ούτε τούτους ήμπορεί νά θίξη, άφού μετά
 δυσκολίας ασφαλίζουν τά σκάφη μας, ούτε



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

τήν 'Αγγλίαν, διά τήν οποίαν τὰ ἀσφάλιστρά μας εἶναι σταγών ἐν τῷ Ὠκεανῷ.

'Απολυτρώων ὁμως τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν ἀπό τοῦ ὑπερβολικοῦ φόρτου τῶν ἀσφαλιστρῶν, ἐκτός τοῦ ὅτι τήν καθιστᾷ ἀσυναγώνιστον εἰς τήν ναυλωτικὴν ἀγοράν τήν ἀπαλλάσσει συγχρόνως καί ἀπό τήν ἡθικὴν μείωσιν τήν οποίαν ἐξυπακούουν τὰ ἀπαγορευτικά ἀσφάλιστρά.

Διὰ νὰ κλείσω δὲ τὸ ζήτημα τοῦ ἀντικτύπου θὰ προσθέσω ὅτι τὸ ἐμπόριον δὲν ἀποβλέπει παρὰ εἰς τὸ εὐθηνότερον μεταφορικόν μέσον. Ἡ δὲ ἵδρυσις τοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ θὰ καταστήσῃ τὸ 'Ελληνικὸν φορτηγὸν τὸ κατὰ πολὺ εὐθηνότερον ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικόν μέσον τοῦ κόσμου καί θὰ τοῦ δώσῃ τήν βεβαιότητα τῆς προτιμήσεως τοῦ 'Εμπορίου πάσης χώρας καί ἐπομένως καί τοῦ 'Αγγλοῦ.

'Εξ ἄλλου ἡ ἀδράνεια τῶν 375 καὶ πλέον σκαφῶν μας, ἀδράνεια εἰς ἣν ἀσφαλῶς θὰ περιέλθουν ἂν δὲν ἐπιδιωχθῇ ἡ ριζικὴ λύσις τοῦ ζητήματος, ἐκτός τῆς ἀνεπανορθώτου καταστροφῆς τῶν πλοιοκτητῶν καί τῆς στερήσεως τοῦ πόρου ζωῆς 10 χιλιάδων τουλάχιστον οἰκογενειῶν ναυτικῶν, θὰ ἐξημίωκε καὶ αὐτὴν τήν 'Αγγλικὴν ἀγοράν. Καθότι τὰ πλοῖα αὐτὰ καταναλίσκουν ἀγγλικὸν ἄνθρακα, χρησιμοποιοῦν ἀγγλικά εἶδη, ἐργάζονται μὲ ἀγγλικά Γραφεῖα ἢ μὲ ἐλληνικά ἐγκατεστημένα εἰς Λονδίον καὶ ὅλη ἡ οἰκονομία τῶν 400 - 500 χιλ. λιρῶν τήν οποίαν θὰ τοῖς προσεπόριζε ἡ ἵδρυσις τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ Ὄργανισμοῦ θὰ διέρρηκε καί πάλιν εἰς 'Αγγλίαν ὑπὸ μορφὴν ναυπηγήσεων.

"Ὅσον ἀφορᾷ τὸ μέτρον τοῦ προστατευτικοῦ, τὸ ὅποιον τυχόν θὰ ἐλάμβανεν ἡ 'Αγγλία, ἐκτός τοῦ ὅτι θὰ ἐξημίωκε κατὰ πρῶτον λόγον τήν ἰδίαν, θὰ ἐλάμβανε μορφὴν ἐκδικήσεως, αἰσθημα ἀκατανόητον διὰ τὸν ἀγγλικὸν πολιτισμόν. 'Εξ ἄλλου θὰ τὸ εἶχε ἤδη ἐφαρμόσει μὲ τήν ἐξακολουθητικὴν ἐξέ-

λιξιν τῆς βιομηχανίας μας, τήν ἵδρυσιν 'Ελληνικῶν 'Ασφαλειῶν ἄλλης φύσεως καί τήν ἵδρυσιν τελευταίως τοῦ 'Ελληνικοῦ Ναυπηγείου.

"Ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι οἱ πλεῖστοι: 'Εφοπλισταὶ εὐνοοῦν τήν λύσιν Λονδίνου, τοῦτο εἶναι εὐνόητον. Διότι δεδομένου ὅτι τὰ μεγάλα 'Ελληνικά Ναυτικά Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου διενεργοῦν τὰς ἀσφαλείας τῶν περισσοτέρων πλοίων μας εἰς τοὺς Λόγους καὶ ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὰ ἐν λόγῳ Γραφεῖα τὰ ὁποῖα θὰ ἐκινδύνευον νὰ χάσουν τήν ἐκ τῆς μεσιτείας ὠφέλειαν, εἶναι φυσικόν ὅπως ταῦτα φροντίζουν νὰ ἐπηρεάζουν τοὺς πλοιοκτῆτας ἢ ἐμπνέοντες εἰς αὐτοὺς τήν δυσπιστίαν ἢ ἐπισείοντες τὸν μπαμποῦλα τοῦ προστατευτικοῦ. Ὑπάρχει 'Ελληνικὸν Γραφεῖον εἰς τὸ Λονδίον τὸ ὅποιον ἀσφαλίζει καί διευθύνει περισσότερα τῶν 50 πλοῖα.

Μετὰ τιμῆς
ΔΕΔ. Ε. ΧΑΡΔΑΒΕΛΛΑΣ

ΜΙΑ ΑΝΑΜΝΗΣΗ
(Δημοσιεύθηκε στὸ «Βῆμα» τῆς 3 Φεβρουαρίου 1948)

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ χθεσινὸ κριτικὸ σημεῖωμα τοῦ ἐκλεκτοῦ συνεργάτου τοῦ «Βῆματος» κ. Ροδᾶ, εἰς τὸ ὅποιον ὁ ἀτεγκτος κριτικὸς ἀσχολεῖται μὲ τὴν ὑποχρεωτικὴν καλωσύνην μὲ τίς λογοτεχνικὰς μου προσπάθειες, ἡ μνεῖα τοῦ φορτηγοῦ τοῦ ἀειμνήστου πατέρα μου μοῦ φέρει στὴ μνήμη ἓν περιστατικὸν ποὺ δὲν τὸ θυμοῦμαι χωρὶς ἡ καρδιά μου νὰ κτυπήσῃ ἀπ' τὸ ζῶηρότερον πατριωτικὸν παλμό.

Βρισκόμαστε στὰ 1905, ἂν δὲν μὲ ἀπατᾷ ἡ μνήμη. Τὸ λιμάνι τῆς Γένοβας εἶχε ἐορτασι-

κῇ ὄψῃ. Ὅλα τὰ σκάφη ἦσαν σημαιστόλιστα, ἐνῶ ἀψίδες μὲ τοὺς Βασιλικούς θυρεοὺς μέσα σὲ κλώνους μυρτιάς καὶ δάφνης ἐστόλιζαν τήν προκυμαία. Θὰ ἐδοκιμάζοντο γιὰ πρώτη φορὰ τὰ ἐκφορτωτικά μηχανήματα στὰ τεράστια Σιλὸ τῆς Γένοβας καὶ τὰ ἐγκαίνια θὰ τιμοῦσε καὶ ὁ Βασιλεὺς τῆς Ἰταλίας.

Τὰ στόματα τῶν ἀπορροφητικῶν σωλῆνων ἐπάνω ἀπὸ κάθε ἀμπάρι τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Δημήτριος Νεγρεπόντης» ἐνός ἀπὸ τὰ ἐξαιρετικά τῆς ἐποχῆς, ἐπερίμεναν χάσκοντα τῇ Βασιλικῇ ἐπίσκεψιν γιὰ νὰ ἀρχίσουν τὸ ἔργο τους. Στὸ τμήμα ἐκεῖνο τοῦ λιμανιοῦ δύο ἄλλα φορτηγά, σημαιστόλιστα καὶ αὐτὰ καὶ μὲ τὴ σημαία μας κυματίζουσιν ὑπερήφανην, ἐπερίμεναν σειρά: τὸ ἰδικό μας, ἡ «Ἀνδρομάχη» καὶ τὸ «Προσειδών» τοῦ Μαράτου Ρούσσου, πενθεροῦ τοῦ ἀειμνήστου Κυριάκου Βενιζέλου. Ἄλλο φορτηγὸ δὲν ὑπῆρχε ἐκεῖ.

"Εφθασε τέλος ἡ βασιλικὴ συνοδεία καὶ ὁ Βασιλεὺς Βίκτωρ 'Εμμανουήλ, ἀφοῦ ἐξέφρασε στὸν πλοίαρχο τοῦ «Νεγρεπόντε», τὸν ἀειμνήστον Κων. Σαλιάρην, τὸν θαυμασμόν του γιὰ τὸ ὠραῖο φορτηγόν, ἔδωκε τὸ σημεῖο καὶ οἱ σωλῆνες ἀρχίσαν τὸ ἀπορροφητικὸν ἔργο τους.

Πρῶτη φορὰ ἀντικρύσαμε τὴ θαυμαστὴ αὐτὴ ἐφεύρεση καὶ ὅλοι μας — εἶχαμε προσκληθῇ μὲ τὸν πατέρα μου — παρακολουθοῦσαμε μὲ τὰ μάτια ὀρθάνοιχτα ἀπὸ θαυμασμό.

"Ὅταν τὰ μάτια τοῦ Βίκτωρος 'Εμμανουήλ ἐπεσαν στὴ σημαία τῶν δύο ἄλλων φορτηγῶν, ὅπου κυμάτιζε περηφана, ἀνεφώνησε μὲ θαυμασμό: «Μπράβο Γκρέτσια».

"Ἦμουν κοντὰ τότε στὸν πλοίαρχο, καὶ ἡ συγκινητικὴ ἐκείνη στιγμή μὲ ἀκολουθαίε πάντα.

Μὲ τιμὴν
ΔΕΔ. Ε. ΧΑΡΔΑΒΕΛΛΑΣ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμός ἱδρυθεὶς ὑπὸ σημαινόντων
Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερον
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατὰ τὸ 1986 ἦταν
15.729.000.000 δολλάρια.

Διὰ πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίῳ 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

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Τό πρώτο λιμάνι του κόσμου. Ο ανταγωνισμός της Αμβέρσας. Τό τέρμιναλ των κοντέϊνερς. Νέντλοϋδ και Βάν Όμμερεν. Οί ναυτικοί πράκτορες. Τά ναυπηγικά και έπισκευαστικά κέντρα. Η ύ-
πόθεση των στοιβαδών και οί μεγάλες άπεργίες. Τά έργα επανορθώσεως και τά σχέδια άναπτύ-
ξεως. Στην καμψη της Ιστορίας του.

Τό Ρόττερνταμ είναι κάτι πάρα πάνω από ένα απλό λιμάνι. Είναι ένας έμπορικός άξονας μέ μία σειρά ύπηρεσιών πού λίγοι πυλώνες στόν κόσμο μπορούν νά συνδυάσουν. Όμως οί μέρες της θεαματικής άναπτύξεως πέρασαν ίσως γιά πάντα, καθώς όρισμένες καινούργιες άξίες έγιναν σημαντικώτερες από τήν άπλή αύξηση του τοννάζ. Γι' αυτό και τό Ρόττερνταμ πρέπει σήμερα νά προσφέρει κάτι περισσότερο από μία πλεονεκτική θέση και καλές μεταφορικές συνδέσεις μέ τήν ένδοχώρα του. Έτσι τό Ρόττερνταμ μπορούμε νά πούμε πώς βρίσκεται σήμερα στό κατώφλι μιάς ριζικής επανεκτιμήσεως του μελλοντικού ρόλου του στό παγκόσμιο μεταφορικό δίκτυο. Καί είναι φανερό ότι ύστερα από τά φτεινά έργατικά προβλήματα κάτι πρέπει νά γίνει ώστε νά αποκαταστήσει τήν έμπιστοσύνη γιά τήν ικανότητα της προσαρμογής του στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της άγοράς. Είναι μία πρόκληση πού τό Ρόττερνταμ αντιμετώπισε και στό παρελθόν μέ τή συστηματικότητα έκείνη πού αποτέλεσε έκτοτε τή βάση της ισχύος του.

Η σημερινή περίοδος της άμφιβολίας προέρχεται από μία σειρά άσχετων μεταξύ τους παραγόντων. Μολονότι τελικά ό διακανονισμός της έργατικής διαμάχης στόν τομέα των ξηρών φορτίων έγινε δεκτός μέ άνακούφιση, είναι βέβαιο πώς οί μεγάλες άπεργίες ήρθαν νά άποδείξουν πόσο εύθραυστες μπορεί νά είναι οί έργατικές σχέσεις στό λιμάνι. Από άλλη πλευρά ή Αμβέρσα, ό πλησιόχωρος μεγάλος αντίπαλος,

μόλις άνοίξει τό νέο τέρμιναλ στόν Σκάλδη ίσως είναι σέ θέση νά ανταγωνισθεί τό Ρόττερνταμ μέ ίσους όρους. Μέ τά δεδομένα αυτά και μέ τήν κλονισθείσα πειθαρχία των έργατών λιμένος δέν άργησε νά έμφανισθεί κάποια άμφισβήτηση, γιά τήν ικανότητα του Ρόττερνταμ νά συγκρατήσει τούς μεγάλους πελάτες του. Ένα δείγμα της άμφισβήτησης αυτής άποτελεί τό γεγονός ότι πολλοί μεταφορείς άρχισαν τώρα νά επιλέγουν τό Ρόττερνταμ ή τήν Αμβέρσα, ένώ στό παρελθόν συνδυάζαν πάντα και τά δυό λιμάνια.

Ακόμα και τό μεγαλύτερο τέρμιναλ κοντέϊνερ του κόσμου, τό European Container Terminal του Ρόττερνταμ αντιμετώπιζει προβλήματα. Πληγείσα από τίς φτεινές άπεργίες ή Sea Land του New Jersey πού είναι ό μεγαλύτερος πελάτης του, άπειλεί νά τό εγκαταλείψει τό 1989 άν δέν προωθήσει τό σχέδιο γιά τή δημιουργία ενός νέου κέντρου. Ένώ παράλληλα ή Αμβέρσα θά μπορούσε νά προσελκύσει τή Sea Land άν ή Κυβέρνηση παρείχε τά σωστά κίνητρα. Έξάλλου μερικοί από τούς κύριους παράγοντες του λιμένος άρχισαν νά άπογοητεύονται από τά χαμηλά επίπεδα άποδόσεως τόσο στις ναυτιλιακές όσο και στις λιμενικές έπιχειρήσεις τους. Στά δύο τελευταία χρόνια τά συγκροτήματα Νέντ Λούδ και Βάν Όμμερεν είδαν τά ναυτιλιακά τους εισοδήματα νά πέφτουν κάτω από τά αντίστοιχα των μη ναυτιλιακών τους έπιχειρήσεων. Έτσι ή Βάν Όμμερεν ξεπούλησε ένα μεγάλο μέρος του υπό τήν ένθική σημαία

στόλου της σέ άγοραστές των Όλλανδικών Άντιλλών μέ άποτέλεσμα νά πέσει στό 25% ή συμμετοχή του ναυτιλιακού της τομέα στό σύνολο της δραστηριότητάς της. Παράλληλα έπεξέτεινε τίς επενδύσεις της στους τομείς του έμπορίου, άποθηκεύσεως και διανομής. Επίσης ή Nedlloyd ένώ δέν άνεκοίνωσε καμμία καινούργια παραγγελία ναυπηγήσεως, προώθησε τά συμφέροντα της στις άεροπορικές μεταφορές και άλλες μη ναυτικές δραστηριότητες.

Στόν πρακτορειακό τομέα τά πράγματα δέν είναι καλύτερα. Οί ναυτικοί πράκτορες κάτω από τήν έφοπλιστική χρηματική στενότητα ύπέστησαν άρκετές ζημιές από τίς καθαρώς πρακτορειακές εργασίες πού μόνον έν μέρει μπόρεσαν νά άντισταθμίσουν μέ συμπληρωματικές άπασχολήσεις στους τομείς των όδικών και διεθνών έμπορικών μεταφορών. Επί πλέον, μέ έσοδα βασιζόμενα κυρίως σέ ναύλους καθορισμένους σέ δολάρια και μέ έξοδα πληρωτέα στό άκριβό ένθικό νόμισμα, είδαν τίς ζημιές τους νά μεγαλώνουν περισσότερο. Μιά από τίς αίτίες θεωρούν τόν υπερκορεσμό του επαγγέλματος και παραπονούνται ότι τό Έμπορικό Έπιμελητήριο χορηγεί άφειδώς και άνεξέλεγκτα τίς επαγγελματικές πρακτορειακές άδειες.

Η άνθούσα άλλοτε ναυτική έπισκευαστική βιομηχανία του Ρόττερνταμ δέν έχει πολλούς λόγους νά είναι ικανοποιημένη. Έφέτος τά έπισκευαστήρια Ridderkert και Vlaardingen κηρύχθηκαν σέ πτώχευση. Ένα μέρος του

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 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

πρώτου αγοράστηκε από το ναυπηγείο Ysselwerf ενώ το υπόλοιπο με τον εξοπλισμό του θα δημοπρατηθεί εντός του έτους. Το δεύτερο το ανέλαβε η εταιρία Wilton Fijenoord που θα το διατηρήσει ως χωριστή μονάδα, απολύοντας το πλεονάζον μέρος του προσωπικού του. 'Αλλά και στον κυρίως ναυπηγικό τομέα τα πλήγματα υπήρξαν μοιραία καθώς οι 'Ολλανδοί έφοπισται απέσυραν τις παραγγελίες τους από τα έθνη ναυπηγεία και επενδύουν σε μη ναυτικές επιχειρήσεις, ή δε Κυβέρνηση μειώνει τις ναυπηγικές επιχορηγήσεις. 'Ετσι μόνο το ναυπηγείο Ysselwerf και το ναυπηγικό συγκρότημα Van-der-Giesen, που είναι το μεγαλύτερο της χώρας, κατάφεραν να επιβιώσουν στην περιοχή του Ρότερνταμ. Πάντως και τα δύο δεν έχουν αρκετές παραγγελίες και αν δεν δεχθούν στο μεταξύ νέα συμβόλαια θα αντιμετωπίσουν σοβαρές δυσκολίες.

'Εκεί όμως που η εικόνα του Ρότερνταμ κυριολεκτικά άμαυρώθηκε, είναι η υπόθεση των στοιβαδωμένων πού προκάλεσε τις μεγάλες απεργιακές κινητοποιήσεις. 'Η υπόθεση ξεκίνησε με ένα περσινό σχέδιο για τη συγχώνευση των τριών μεγάλων και παραδοσιακών στοιβαδορικών φερμών του λιμένος (Muller-Thomson, Pakhoed, Furness) υπό την επωνυμία «Τρίτων». Το σχέδιο προέβλεπε τη συγχώνευση των ζημιολογίων αυτών επιχειρήσεων σε μία επικερδή εταιρία ως το 1990, αλλά συγχρόνως προέβλεπε και την απώλεια 670 θέσεων άπα-

σχολήσεως. 'Η ισχυρή και δυναμική αντίδραση της εργατικής 'Ενώσεως σταμάτησε την περαιτέρω προώθηση του σχεδίου. Σύμφωνα με ένα αναθεωρημένο πρόγραμμα μειώσεως του λιμενεργατικού δυναμικού περί τους 350 λιμενεργάτες είχαν θεωρηθεί πλεονάζοντες, πράγμα που προκάλεσε εξίσου ισχυρές αντιδράσεις οι οποίες νέκρωσαν το λιμάνι. Τελικά τον 'Ιούλιο βρέθηκε μία συμβιβαστική λύση που υιοθετήσε την πρόωρη έξοδο από το επάγγελμα και συνταξιοδότηση. Το όριο ηλικίας εξόδου ορίστηκε μέχρι το 1991 στα 56 χρόνια αντί των 65, με την ελπίδα ότι μέχρι τότε θα είχαν αποχωρήσει περί τους 900 εργάτες. Το σχέδιο όμως είναι πολύ δαπανηρό και οι στοιβαδορικές επιχειρήσεις υπολογίζουν ότι θα πληρώσουν περί τα 82 εκατομ. φιορινίων για να απαλλαγούν από τους πλεονάζοντες λιμενεργάτες στα 4 επόμενα χρόνια. Παρόλα αυτά αναγνωρίζεται και από τις δύο πλευρές ότι η διαμάχη έληξε με άμοιβαίες υποχωρήσεις ώστε μία νέα περίοδος βελτιωμένων σχέσεων εργοδοτών και εργατών να αρχίσει.

Μετά τις τραυματικές αυτές εμπειρίες το Ρότερνταμ προβαίνει ήδη σε μία βασική επανεξέταση του ρόλου του και οι αρμόδιες 'Αρχές προσπαθούν να ισοφαρίσουν την κάμψη που παρουσιάζεται στα χύδην φορτία με την αύξηση των εύκολων λιμένος στην πρόωθηση και διανομή. Δείγματα αυτών των μεταστροφών υπάρχουν ήδη αρκετά. 'Η επι-

χείρηση του Car Center με δυναμικότητα 15.000 οχημάτων άρχισε να προσφέρει και άλλες παράλληλες υπηρεσίες.

'Από την 1 Φεβρουαρίου το Eurochannel που συνδέει το Ρότερνταμ με τη Βορ. Θάλασσα είναι ικανό να δέχεται πλοία με βύθισμα 74 ποδών. Πολύ σύντομα θα δημοσιευθεί ένα καινούργιο μεγαλύτερο πρόγραμμα που αντιμετωπίζει όλες τις μελλοντικές ανάγκες του λιμένος για τη διατήρηση της πρώτης θέσεώς του στον κόσμο. 'Ελπίζεται ότι τελικά θα εγκατασταθεί το νέο Κέντρο φυσικής διανομής που θα προσελκύσει περισσότερα LCC κοντινότερα. 'Η Mac Gregor ανοίγει τις νέες εγκαταστάσεις της εκτάσεως 10.000 τ.μ. και δύο άλλους μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους. Καί ακόμα, καθώς τεράστιο ρόλο στη κίνηση του λιμένος κατέχει το εμπόριο των πετρελαιοειδών, ιδιαίτερης σημασίας θεωρούνται οι τελευταίες μαζικές επενδύσεις για την αναβάθμιση των πέντε διυλιστηρίων του λιμανιού που ανήκουν στην BP, την ESSO, την Kuwait, την Shell και την Texaco.

Μέ όλα αυτά το λιμάνι του Ρότερνταμ, που το 1986 διακίνησε 255,5 εκατ. τόννους και ελπίζει να τους διατηρήσει και το 1987, είναι προφανές ότι βρίσκεται στα όρια μιας μαζικής αναμορφώσεως, ή οποία θεωρείται αποφασιστικής σημασίας για τη θέση του ως πρώτου λιμένος του κόσμου.

Ε.Σ.

**For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to**

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO Cables: CHIOS NAPLES

Your supplier in ROTTERDAM

J O H N A. Z A N N I S

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

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

International

TAGAROPULOS, S.A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, R. Parana — Phones: 45-012/8

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Ειδική φορολογική μεταχείριση για τα πλοία μέ 'Ελληνική σημαία

Του δικηγόρου κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΥ

Κάποιος πού βρίσκεται τα τελευταία «δίσεκτα» χρόνια κοντά στην 'Ελληνική ναυτιλία και έχει παρακολουθήσει την ολοένα συρρίκνωση του 'Ελληνικού νηολογίου, την καθημερινή υποστολή της γαλανόλευκης από τα πλοία 'Ελληνικών συμφερόντων, διαβάζοντας το τελευταίο άρθρο του πρωθυπουργού κ. Α. Παπανδρέου με τίτλο: ΜΠΟΡΕΙ Ο ΣΟΣΙΑΛΙΣΜΟΣ;, το οποίο δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα το «ΒΗΜΑ» της 25.10.87 και στο αμερικανικό περιοδικό «New Perspectives Quarterly», αρχίζει να σκέφτεται, φορτισμένος από ανάμεικτα συναισθήματα πικρίας και φόβου, το μέλλον αναφορικά με «τη μεγαλύτερη προσοχή που επιδείχθηκε τα τελευταία χρόνια στις ανάγκες των ξένων επενδυτών, για να προσελκυσθούν στη χώρα μας και να χρηματοδοτήσουν την συμμετοχή της στην τεχνολογική επανάσταση...»

Τα μεταπολεμικά 'Ελληνικά συντάγματα τα χαρακτηρίζει η πρόνοια για την προστασία των επενδύσεων προέλευσης εξωτερικού.

Ο συντακτικός νομοθέτης θέλει με τις ιδιότυπες διατάξεις των άρθρων: 112 του συντάγματος του 1952,9 της συντακτικής πράξεως της 1.8.1974 και του άρθρου 107 του συντάγματος 1975, να δημιουργήσει νομοθετική σταθερότητα και διεθνές κλίμα εμπιστοσύνης στις επενδύσεις στην 'Ελλάδα και να προωθήσει τις παραγωγικές επενδύσεις (Ν.Δ. 2587/53, Α.Ν. 89/67, Α.Ν. 378/68 κ.α.) για να επισπεύσει την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, διαδηλώνει ακόμη, την έντονότερη πρόθεσή του να εγγυηθεί το αμετάβλητο του εγκριθέντος εκάστοτε φορολογικού καθεστώτος (πλοίων και επιχειρήσεων).

Ξένα κεφάλαια με την έννοια των άρθρων των προαναφερθέντων ν.δ. και νόμων «λογίζονται και τα νηολογούμενα υπό 'Ελληνική σημαία πλοία».

Οι διατάξεις για τη φορολογία πλοίων, αποτελούν την εγγύηση του 'Ελληνικού κράτους προς το 'Ελληνικό πλοίο, το οποίο συναλλάσσεται διεθνώς και είναι αναγκασμένο να συναγωνίζεται στη διεθνή αγορά, πλοία με σημαίες ευκαιρίας, που τους παρέχουν φορολογικές διευκολύνσεις. Οι διατάξεις λοιπόν αυτές ρυθμίζουν με αποκλειστικό τρόπο τη φορολογία των πλοίων, (θέσπιση ειδικού φορολογικού καθεστώτος με φορείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις) και δέν παρέχεται ή εξουσία στον κοινό νομοθέτη να επιβάλλει φορολογία.

Χαρακτηριστικό της απόλυτης προτεραιότητας που τό Σύνταγμα του 1975 παρέχει στη προστασία των ναυτιλιακών κεφαλαίων, είναι και η διάταξη του άρθρου 107 παρ. 1 έδραφ. α', κατά την οποία «η πρό της 21 'Απριλίου 1967 ηύξημένης τυπικής ισχύος νομοθεσίας προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού διατηρεί την ην εκέκτητο ηύξημένη τυπική ισχύ, εφαρμοζόμενη και επί των έφεξης εισαγομένων κεφαλαίων...».

Κατά πόσον όμως, οι διατάξεις των άρθρων 10, 5 παρ. 1, 4 παρ. 10 του νόμου 27/75 και άρθρων 4 παρ. 1 και άρθρου 5 του νόμου 29/75 επιβάλλουν **είσφορά ή γνήσιο φόρο** εισοδήματος τη στιγμή κατά την οποία με βάση άμαχητα τεκμήρια (ήλικία - χωρητικότητα πλοίου) προσδιορίζουν τη φορολογία του ποντοπόρου πλοίου με συντελεστή σε Δολάρια ΗΠΑ που καταβάλλονται σε δραχμοποιημένο συνάλλαγμα;

Σύμφωνα με τα διεθνώς γεγόμενα δε-

κτά στην έπιστήμη ο **φόρος**, διακρίνεται από τό τέλος και την **είσφορά** κατά τό ό-τι δέν καταβάλλεται έναντι ειδικού ανταλλάγματος δέν έχει δηλαδή ειδικά ανταποδοτικό χαρακτήρα. Πράγματι ό φόρος αποτελεί χρηματική παροχή του ιδιώτη - επιχειρηματία προς τό κράτος (ή άλλο φορέα δημόσιας διοίκησης) χωρίς ειδική αντιπαροχή έκ μέρους του. 'Αντίθετα τό τέλος και ή είσφορά αποτελούν χρηματικές παροχές έναντι ειδικής αντιπαροχής.

'Αναφορικά με τά παραπάνω πρέπει νά διευκρινιστεί άν ή είσφορά του ν. 27/1975 αποτελεί γνήσια (άνταποδοτική) είσφορά ή κοινό φόρο. Με μία προσεκτικώτερη μελέτη στό θέμα φτάνει κανείς εύκολα στό συμπέρασμα ότι ή **είσφορά του ν. 27/75 δέν είναι παρά ένας κοινός (νέος) φόρος**.

Ο ν. 27/75 μιλάει βέβαια στό άρθρο 10 παρ. 1 για είσφορά «για την κάλυψη της δαπάνης των παρεσχεμένων ύπηρεσιών εις την έμπορικην ναυτιλίαν».

Οι ύπηρεσίες όμως αυτές πουθενά στό νόμο δέν εξειδικεύονται ούτε καθορίζονται ως ειδικές αντιπαροχές του κράτους στόν κάθε συγκεκριμένο πλοιοκτήτη που καταβάλλει την «είσφορά»

'Αντίθετα ό νόμος ρυθμίζει φόρο και είσφορά «επί των υπό έλληνική σημαία πλοίων» είτε με τις ίδιες διατάξεις, χωρίς διάφοροποιήσεις, είτε προβλέπει μέν χωριστά τόν ύπολογισμό της είσφορας (άρθρο 107 αλλά όχι πάντα βάσει μιας ειδικής αντιπαροχής προς τόν πλοιοκτήτη που του καταβάλλει αλλά βάσει της ήλικίας και της **εις κόρους όλικη χωρητικότητα** των πλοίων, όπως δηλαδή ακριβώς και κατά τόν ύπολογισμό του φόρου (άρθρο 6). Μία τέτοια πα-



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

47 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

ροχή υπηρεσιών δεν αντικείται άλλωστε στο χαρακτηρισμό μιάς επιβάρυνσης σάν φόρου.

Οι διατυπώσεις αυτές, οι οποίες αναφέρονται τόσο σε σχετική γνωμοδότηση του καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών Π.Δ. Δαγτόγλου, δημοσιευθείσα στο Δελτίο Φορολογικής Νομοθεσίας, όσο και στα βιβλία των Δ.Ι. Κόρσου (καθηγητής της ΠΑΣΠΕ) «Δημοσιονομικών δίκαιον» τ.β. 1981 σελ. 46/47 και Ι. Δρυλιεράκη «Επένδυσις και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, 1975 σελ. 26/27 έχουν θεμελιώδη σημασία για την έρμηνεία των συνταγματικών διατάξεων περί προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού, που πρέπει να είναι προσανατολισμένη στην εκπλήρωση των σκοπών του συντακτικού νομοθέτη.

— Ο συντακτικός νομοθέτης περιβάλλει με την συνταγματική έγγυηση των άρθρων 78, 107, το νδ 2637/53, την καλούμενη έγκριτική πράξη (άρθρο 13), αποβλέποντας πάντα στις εύμενεις συνέπειες που θα είχε για την εθνική οικονομία ή τυπική σύνδεση των πλοίων με την Έλληνική σημαία.

Από τις διατάξεις κάθε έγκριτικής πράξης, που αποτελεί σύμβαση και έχει αύξημένη τυπική ισχύ, προσδιορίζεται το φορολογικό καθεστώς κάθε πλοίου και ο νομοθέτης για να καταστρατηγήσει έγκριτικές πράξεις που έχουν αύξημένη τυπική ισχύ, βάφτισε το φόρο που επιβάλλεται με τους παραπάνω δύο νόμους 27,29/75 «είσφορά» ενώ αυτή η «οικονομική παροχή» των διοικουμένων που γίνεται χωρίς αντιπαροχή για κρατικούς σκοπούς, κατά πάγια νομολογία

του Συμβουλίου της Έπικρατείας έχει όλα τα έννοιολογικά χαρακτηριστικά του φόρου.

— Μέ ποιό τρόπο όμως πραγματοποιείται η «ειδική φορολογική μεταχείριση των πλοίων με ελληνική σημαία» και πώς αλήθεια επιδεικνύεται η «ιδιαίτερη προσοχή για τη προσέλκυση νέων ξένων κεφαλαίων από την χώρα μας»; στιγμή κατά την οποία, ενώ συνεχίζεται η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση, το σύνολο σχεδόν των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι υπερχρεωμένο στις άλλοδαπές Τράπεζες και η εκμετάλλευση των πλοίων με ελληνική σημαία έχει κατά τεκμήριο ζημιολόγο αποτέλεσμα, συνεχίζουν να υπάρχουν οι άδικαιολόγητοι και έπαχθέστατοι «φόροι» — εισφορές» των Νόμων 27-29/1975;

— Τραγική συνέπεια της διατήρησης αυτών των φόρων — εισφορών, σ' αυτούς τους χαλεπούς καιρούς της ποντοπόρου ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας, είναι να διώκονται, αντί να προστατεύονται οι φορείς των διασθεσιών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα μας, με εντάλματα προσωπικής κράτησης για να πληρώσουν ΔΗΘΕΝ χρέη από φόρους στο ΔΗΜΟΣΙΟ, το οποίο ευνοείται από τη σημερινή οικονομική κατάσταση γιατί οι παραπάνω φόροι - εισφορές υπολογίζονται με ρήτρα Δολλαρίου Η.Π.Α.

Τουλάχιστον ως προσαρμοσθεί — μειωθεί ο συντελεστής του παραπάνω φόρου - εισφοράς στή φοροδοτική ικανότητα των πλοιοκτητών σήμερα και να μην παρερμηνεύονται οι διατάξεις των

άρθρων 6 και 10 του ν. 27/75 όσο και 4 παρ. 1 και άρθρου 5 του ν. 29/75 αντίστοιχα, με συνέπεια να αυξάνεται κάθε χρόνο ο συντελεστής του φόρου με βάση τα πιο πάνω άμαχτα τεκμήρια.

— Παράλληλα είναι γνωστό — πασίδηλο στις μέρες μας ότι το κόστος του πλοίου με ελληνική σημαία είναι μεγάλο και ασύμφορο, γι' αυτό είναι πολλές και αναπόφευκτες, με τη σημερινή φορολογική πολιτική, οι συνεχιζόμενες διαγραφές πλοίων από τα ελληνικά νηολόγια.

— Η Πολιτεία καλό θα ήταν να αφήσει τους άμεσα ενδιαφερόμενους, τους πλοιοκτήτες δηλαδή και τους ναυτικούς (όσους απέμειναν και από τις δύο πλευρές) να ρυθμίσουν οι ίδιοι τα θέματα που τους άφορούν.

— Ας συνειδητοποιήσουμε ότι ο χώρος της ναυτιλίας μας δεν έχει καμιά σχέση με οποιονδήποτε άλλο χώρο.

— Στη ναυτιλία δεν υπάρχουν αποχρώσεις. Ή θέλουμε να κρατήσουμε τα βαπόρια στην ελληνική σημαία και να ξαναφέρουμε και αυτά που έφυγαν ή δεν θέλουμε. Κι' επειδή όλα δείχνουν, πώς έχουμε χρέος «να δείξουμε ιδιαίτερη προσοχή για να προσελκύσουμε ξένα κεφάλαια στή πατρίδα μας» ως αφουγκραστούμε τα μηνύματα των άλλων παραδοσιακών ναυτικών χωρών (Νορβηγία — Ιαπωνία — Μ. Βρεταννία) και ως δώσουμε τό προβάδισμα ... της ναυτιλίας μας στους «ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΥΣ».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΜΠΑΪΡΑΚΤΑΡΗ



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

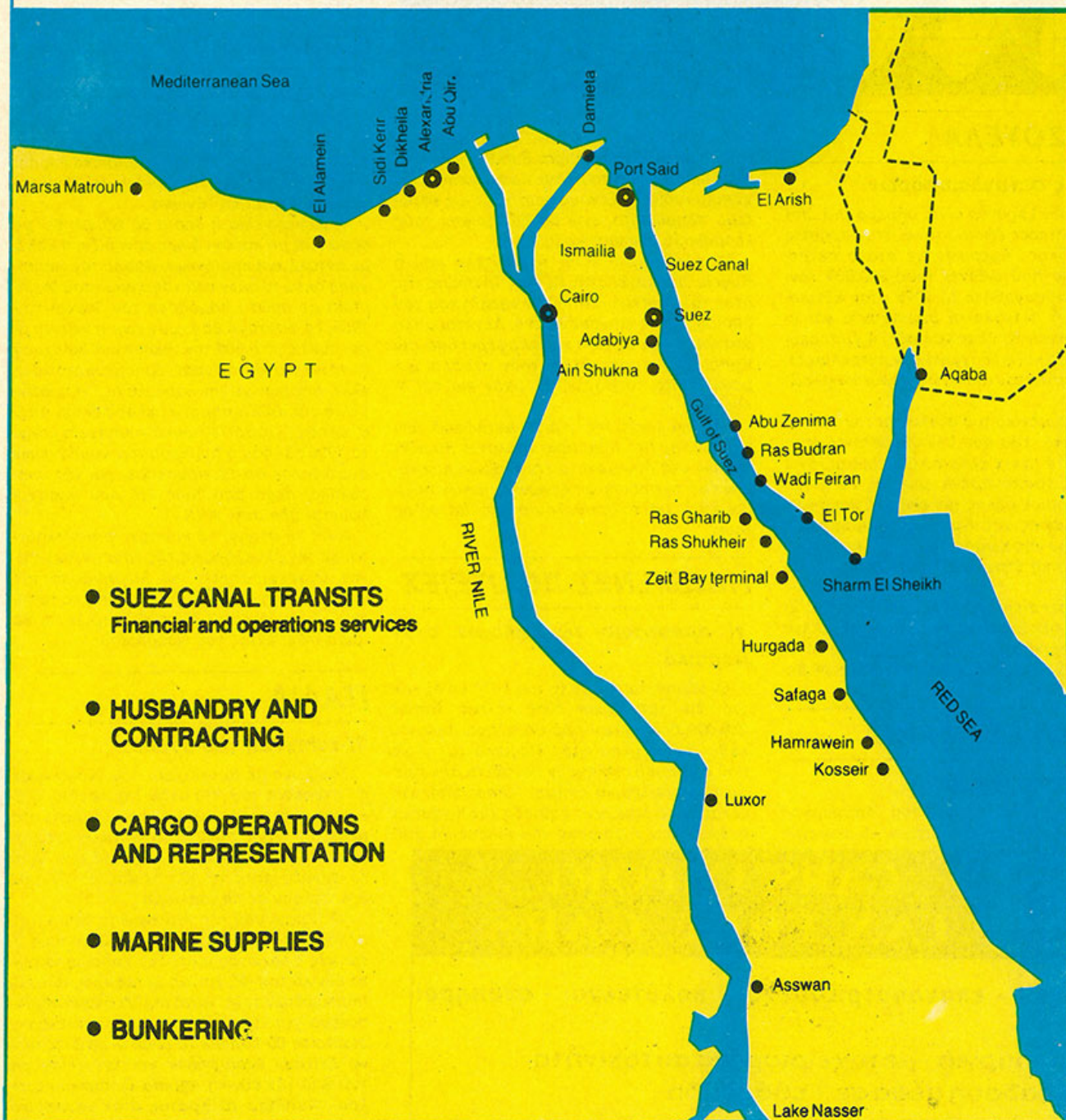
LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

World Marine Services in Egypt



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

● **HUSBANDRY AND
CONTRACTING**

● **CARGO OPERATIONS
AND REPRESENTATION**

● **MARINE SUPPLIES**

● **BUNKERING**

Μια Έλληνική 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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ

Εταιρίες πετρελαιοφόρων

Η εταιρία Lagoven είναι σήμερα μία από τις μεγαλύτερες εφοπλιστικές επιχειρήσεις της Λατινικής Αμερικής με στόλο πετρελαιοφόρων που φθάνει τους 290.000 τόνους. Δημιουργήθηκε το 1975 όταν εθνικοποιήθηκε η πετρελαϊκή βιομηχανία και υπήρχε ανάγκη να εξασφαλιστεί η εμπορευματοποίηση και η εξαγωγή των πετρελαιοειδών σε αντικατάσταση των πολυεθνικών εταιριών.

Χαρακτηριστικό του στόλου αυτού είναι η νεαρά ηλικία του που δεν υπερβαίνει κατά μέσο όρο τα πέντε χρόνια και περιλαμβάνει 10 πλοία ναυπηγημένα μεταξύ 1978 και 1984. Ο κύριος ρόλος του είναι να βοηθήσει τις μεταφορές της Κρατικής Βιομηχανίας Πετρελαίου της χώρας, την οποία εκπροσωπεί η κρατική εταιρία «Petroles de Venezuela».

Η πετρελαϊκή εταιρία εξυπηρετείται εκτός από την Lagoven και από τρεις άλλες μικρότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται συνολικά άλλα 14 δεξαμενόπλοια.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Υπό Κυπριακή σημαία

Η εφοπλιστική εταιρία του Άμβουργου Bugsier νηολόγησε ένα ρυμουλκό ανοικτής

θαλάσσης στο Κυπριακό νηολόγιο. Το σκάφος ονομάζεται «Simson». Την επάνδρωσή του θα αναλάβει η εταιρία Eurasia Shipping and Management του Χόγκ Κόγκ, η οποία θα χρησιμοποιήσει ξένους ναυτικούς ως κατώτερα πληρώματα, ενώ θα διατηρήσει τους Γερμανούς αξιωματικούς.

Το πλοίο αυτό είναι το δεύτερο που η Bugsier νηολογεί στην Κύπρο. Το πρώτο της ήταν το «Seefalke», από την νηολόγηση του οποίου έμεινε ικανοποιημένη. Λέγεται μάλιστα ότι αντιμετωπίζει να μεταφέρει υπό την Κυπριακή σημαία άλλα τρία μεγάλα ρυμουλκά της, το Βοτάν, το Τιτάν και το Άτλάντικ.

Την απόφασή της για τη μεταφορά των πλοίων της στο Κυπριακό νηολόγιο βασίζει κυρίως στη δυνατότητα επιτεύξεως οικονομικών με τη πρόσληψη ξένων ναυτικών άμβουμένων με το μισθολόγιο της πατρίδας τους.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η προστασία των πλοίων στον Περσικό

Οι νομοθετικές αρχές των ΗΠΑ κινούνται για την καθιέρωση ενός τέλους ύψους 250.000 δολαρίων που θα πληρώνουν για κάθε ταξίδι μέσα στον Περσικό τα πλοία που επιθυμούν να έχουν συνοδεία από αμερικανικά πολεμικά σκάφη. Όπως υπολογίζεται με τα σημερινά επίπεδα της κινήσεως στον Κόλπο, η επιβολή του τέλους θα απέ-

φερε περίπου 100 εκατ. δολάρια ετησίως στον ναυτιλιακό προϋπολογισμό των ΗΠΑ. Οι πλοιοκτήτες των αμερικανικών δεξαμενοπλοίων και των πλοίων ιδιοκτησίας του Κουβέιτ που ύψωσαν την αμερικανική σημαία αναμένεται να εκφράσουν την σφοδρή αντίθεσή τους στην κίνηση αυτή, την οποία δεν φαίνεται πιθανό να ακολουθήσουν τα άλλα Ευρωπαϊκά κράτη που διατηρούν ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ανάληψη Σοβιετικής παραγγελίας

Μία παραγγελία ύψους 161 εκατ. δολλ. για την ναυπήγηση οκτώ φορτηγών πολλαπλής χρήσεως κέρδισαν τα ισπανικά ναυπηγεία ARN (Astilleros Reunidos del Nervion) από την Σοβιετική Ένωση.

Η παραγγελία η οποία θα εξοφληθεί με συνάλλαγμα και όχι όπως συνηθίζει η ΕΣΣΔ με ανταλλαγή προϊόντων, αφορά την ναυπήγηση οκτώ πλοίων στα ναυπηγεία του Μπιλμπάο με πρώτη παράδοση τον Ιούλιο του 1989. Τα φορτηγά θα έχουν χωρητικότητα από 7.500 έως 8.500 τόν. γκρός και θα έχουν δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, φορτίων χύδην και ξυλείας. Η παραγγελία της ΕΣΣΔ σημαίνει εξασφάλιση απασχόλησης για τα Ισπανικά ναυπηγεία μέχρι το 1990 και ήδη η διοίκηση των ναυπηγείων ανακοίνωσε ότι θα προσλάβει και νέο προσωπικό, πέρα από τους 770 που απασχολούνται ήδη στην ARN.

Αυτή τη στιγμή τα ναυπηγεία ασχολούνται με την ολοκλήρωση της ναυπηγήσεως ενός ύγραεριοφόρου για λογαριασμό της Gasnaval της Μαδρίτης. Το πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 3.200 κυβ. μέτρων και θα παραδοθεί εντός του Νοεμβρίου.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ενίσχυση του στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε η Υπηρεσία του Ιταλικού Νηολογίου, ο εθνικός στόλος της χώρας περιελάμβανε στα μέσα του έτους 2.052 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 7.557.576 τόν. d.w. Από το σύνολο αυτό τα 103 πλοία 705.297 τόν. d.w. τελούν σε παροπλισμό.

Ο Υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας σε σχετικές δηλώσεις του κατέκρινε τους Ιταλούς φορτωτές γιατί δεν χρησιμοποιούν το εθνικό τοννάκι για τις μεταφορές των εμπορευμάτων τους. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο για τις κρατικοποιημένες εταιρίες, οι οποίες θα έπρεπε να είναι οι πρώτες που να δείξουν ενδιαφέρον για την ενίσχυση του υπό την εθνική σημαία εμπορικού στόλου. Αντίθετα το Κράτος στον ναυπηγικό τομέα ενίσχυσε το ναυπηγείο Muggiano που ανήκει στο συγκρότημα Fincantieri με την παραγγελία δύο περιπολικών σκαφών του Υπουργείου Οικονομικών. Έξω από το ίδιο ναυπηγικό συγκρότημα βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τη Σαουδική Αραβία για την ναυπήγηση οκτώ υποβρυχίων τύπου «Sargo» αντί συνολικής δαπάνης 4.000 δισεκ. λι-

ΠΕΡΣΙΑ

Η αποθήκευση πετρελαίου



“CARS IMPORT”
TAX FREE CARS

ναυτικοί - επαναπατριζόμενοι - πολύτεκνοι - ανάπηροι

- καινούργια - μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- παράδοση μέσα σε 1 εβδομάδα
- χαμηλό κόστος μεταφοράς
- δωρεάν εκτελωνισμός

Επικοινωνήστε μαζί μας για να σας στείλουμε προσφορά και προσπέκτους

ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΑΣ ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΜΑΣ

Η κυβέρνηση του Ιράν εξετάζει το ενδεχόμενο χρησιμοποίησης αποθηκευτικών εγκαταστάσεων που μπορεί να νοικιάσει στην Βορ. Ευρώπη, την Μεσόγειο και την Απ. Ανατολή σαν εναλλακτική λύση στο πρόβλημα αποθηκεύσεως του πετρελαίου που εξάγει.

Μέχρι τώρα η Εθνική Εταιρία Πετρελαίου του Ιράν χρησιμοποιούσε μεγάλα δεξαμενόπλοια σαν αποθηκευτικούς χώρους αλλά μετά τις τελευταίες επιθέσεις και προσπαθώντας να διατηρήσει τους κυριότερους πελάτες της εξετάζει την δυνατότητα αποθηκεύσεως πετρελαίου στην περιοχή της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ και του Αμστερνταμ καθώς και στην Σιγκαπούρη.

Βεβαίως ελεύθερες εγκαταστάσεις ξηράς είναι δύσκολο να βρεθούν καθώς οι χώρες που τις διαθέτουν τις χρησιμοποιούν για την αποθήκευση των δικών τους αποθεμάτων, ενώ παράλληλα οι τιμές χρονοναυλώσεως υπερδεξαμενοπλοίων σημειώνουν ανοδική τάση καθώς έχει αυξηθεί η ζήτηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων για αποθηκευτική χρήση.

Βομβαρδισμός διύλιστηρίου

Ενώ η δεκάτη τρίτη νηοπομπή πετρελαιοφόρων και αμερικανικών πολεμικών πλοίων διέπλεε χωρίς προβλήματα τον Περσικό Κόλπο και έφθασε στα χωρικά ύδατα του Κουβέιτ, ιρακινά μαχητικά αεροσκάφη βομβάρδισαν τις τελευταίες ημέρες το διύλιστήριο του Ισφαχάν και ταυτόχρονα έπληξαν με πυραύλους δύο πετρελαιοφόρα ανοικτά των ακτών της Περσίας.

Σύμφωνα με ανεπιβεβαιωτές πληροφορίες από ναυτιλιακές πηγές, το ιρακινό διύλιστήριο υπέστη σοβαρότατες ζημιές και θα απαιτηθεί τουλάχιστον ένας μήνας πριν η παραγωγή του επανέλθει στα κανονικά επίπεδα των 240.000 βαρελιών την ημέρα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Συρρίκνωση στους 2 εκατ. τόννους

Σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση, ο εμπορικός στόλος της Σουηδίας στο τέλος του Ιουνίου αριθμούσε 424 πλοία συνολικού τοννάξ 2,16 εκατ. τόννων γκρός. Οι αριθμοί αυτοί δείχνουν μείωση της δύναμεις του στόλου κατά δύο πλοία και κατά 9.000 τόννους γκρός εντός του τελευταίου τριμήνου.

Κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους 10 πλοία συνολικού τοννάξ 102.200 τόν. γκρός πούληθηκαν στο εξωτερικό. Μεταξύ αυτών ήταν τρία πετρελαιοφόρα 77.900 τόν. γκρός και έπτά φορτηγά. Έξάλλου προστέθηκαν στον στόλο μόνο δύο μικρά επιβατηγά σκάφη ναυπηγηθέντα στη Σουηδία, ενώ τέσσερα άλλα αγοράστηκαν από το εξωτερικό, τρία μικρά φορτηγά και ένα επιβατηγό.

Μεταξύ των 424 πλοίων που περιλαμβάνει το εθνικό νηολόγιο υπάρχουν 96 δεξαμενόπλοια, 137 επιβατηγά πλοία και δύο βοθητικά.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Νέοι κανόνες

Η αρμόδια Ναυτιλιακή Αρχή της χώρας έθεσε σε εφαρμογή νέους κανόνες για να περιορίσει τον αριθμό των ξένων εταιριών που εξαπατούν το δημόσιο ή παραβιάζουν τις συνθήκες της ναυτικής εργασίας.

Οι ξένοι έφοπλισται που θέλουν να ναυλώσουν Φιλιππινέζικα πλοία με ναύλωση πλοίου γυμνού θα πρέπει να καταθέτουν έγγυση όρισμένων εμπορικών Τραπεζών της χώρας. Η έγγυση ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Για πλοία μέχρι 40.000 τόν. d.w. η έγγυση ανέρχεται σε 150 χιλιάδες πέσος, για πλοία πάνωμαξ των 40-70.000 τόν. d.w. φθάνει τις 200 χιλιάδες πέσος και για μεγαλύτερα πλοία φθάνει τις 250 χιλιάδες πέσος. Έξαιρούνται οι έφοπλιστικές εταιρίες που έχουν τουλάχιστον ένα πλοίο νηολογημένο στις Φιλιππίνες ή οι οποίες ανανεώνουν τα ήδη έγκριμένα συμβόλαιά τους.

Σκοπός του νέου μέτρου είναι να τεθεί τέρμα στις παραβιάσεις των κανονισμών των σχετικών με τις ναυλώσεις πλοίων (bare boat) και ειδικότερα στην άποφυγή του φόρου 4,5% που τις βαρύνει. Έξάλλου όρισμένοι ξένοι έφοπλισται άφενός μόν δεν πληρώνουν τους ναυτικούς που δεν καλύπτονται από το Γραφείο Έργασίας και άφετέρου αρνούνται να τους παλιννοστήσουν.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Αύξηση ναυπηγικών επιχορηγήσεων

Η κυβέρνηση της Φινλανδίας σχεδιάζει να αυξήσει τις επιχορηγήσεις προς την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, καθώς από ναυτιλιακούς κύκλους εκφράζονταν φόβοι ότι μία ζωτική παραγγελία ύψους 150 εκατ. δολλ. για την ναυπήγηση δύο όχηματαγωγών δεν θα κερδηθεί λόγω του έντονου συναγωνισμού ξένων ναυπηγείων.

Από το 1985 η Φινλανδία έχει εφαρμόσει στο θέμα των ναυτιλιακών επιχορηγήσεων τις κατευθυντήριες γραμμές του ΟΟΣΑ, αλλά η πρόσφατη άνοδος της σοβαρών κερδών στην ναυπηγική βιομηχανία της χώρας οδήγησε την κυβέρνηση να ανακοινώσει αύξηση των επιχορηγήσεων κατά 2%.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Επάνοδος του Wan Kwong

Τό συγκρότημα Wan Kwong ελπίζει ότι θα επανέλθει στο χρηματιστήριο περί το τέλος του έτους. Όπως είναι γνωστό πέρυσι τό συγκρότημα έθεσε σε εφαρμογή ένα σχέδιο ανασυγκροτήσεως για να μπορέσει να κλιμακώσει τα χρέη του που είχαν φθάσει τα 850 εκατ. δολλαρίων. Από τον Ιανουάριο του 1986 μέχρι τον Μάρτιο του 1987 τό συγκρότημα είχε ζημιές ύψους 43,5 εκατ. δολλ. έναντι των 375 εκατ. δολλ. της άμέσως προηγούμενης οικονομικής χρήσεως.

Στό μεταξύ η μείωση του στόλου συνεχίζεται με την πώληση τριών ακόμη πλοίων, ενώ η αξία του υπολοίπου σήμερα υπολογίζεται σε 123 εκατ. δολλάρια. Λόγω της ανατιμήσεως του γιέν τό συγκρότημα υπολογίζει να αποδεσμευθεί από τους παραδοσιακούς Ιάπωνες πελάτες του και να στραφεί προς την Ευρώπη και την Κίνα. Παράλληλα θα ασκήσει ευέλικτη πολιτική ναυλώσεων ώστε να μπορεί να αντιδρά ταχύτερα στις διακυμάνσεις της αγοράς.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

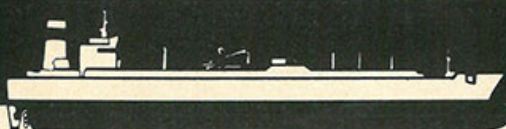
JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

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

— «Ιόνιαν Γκάλαξ», επιβατηγό, πρώην «Arkas» υπό ιαπωνική σημαία, 9.644 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Kalypso Shipping Company Limited» (κ. Γερ. Στρίντζης).

— «Π.Σ. Παλός», φορτηγό, πρώην «Artois» υπό παναμαϊκή σημαία, 16.505 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Solar System S.A.» (κ. Συμ. Παλός).

— «Κάβο Άλεξάνδρος», μπάλκερ, πρώην «Amy» υπό παναμαϊκή σημαία, 16.267 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Ekato Corporation» (κ. Θεόδ. Τριφύλλης).

— «Αργώ Γιούνιον», μπάλκερ, πρώην «Massimiliano F.» υπό ιταλική σημαία, 31.279 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Lodestar Shipping Corporation» (Marine Managers Ltd.).

Άγοραπωλησίες

— «Έλληνες είναι οι αγοραστές του VLCC «Red Sea Pioneer» 257.017 τόν. d.w., 133.699 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 10,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το μεγάλο μπάλκερ κάρριερ «Nortrans Elma» 122.547 τόν. d.w., 61.615 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 12 εκατ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες περιήλθε το νορβηγικό πάναμαξ μπάλκερ «Wilmona» 63.787 τόν. d.w., 35.097 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλνων έπωλήθησαν τὰ δύο αδελφά πλοία γενικού φορτίου «Νεότης» και

«Τοξότης» 15.327 τόν. d.w. 9.082 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971 στον Σκαρμαγκά έναντι ποσού περί των 2,15 εκατ. δολλαρίων en bloc.

— Επίσης μεταξύ Έλλνων έπωλήθη το πάναμαξ μπάλκερ «Αδελφότης» 61.495 τόν. d.w. 30.450 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του βρετανικού μπάλκερ «Iberita» 144.348 τόν. d.w., 76.545 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 19,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε το υπό λιβεριανή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Cypress» 56.256 τόν. d.w., 28.640 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό ισπανική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Aralar» 53.489 τόν. d.w., 28.021 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971 έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε το υπό σημαία Σιγκαπούρης μπάλκερ κάρριερ «Eni» 26.510 τόν. d.w., 16.704 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος, είναι οι αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκερ κάρριερ «Victorious» 17.678 τόν. d.w. 10.411 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

Άγορά Έπιβατηγού

Έλληνες είναι οι αγοραστές του γαλλικού διπλέλικου έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Senlac» 5.590 τόν. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 1.400 έπιβατών σέ ήμερήσιους πλόες, ναυπηγηθέν στή Βρέστη τό 1973, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατ. δολλαρίων.

Παραλαβή

Από τὰ Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Χιουν-τάι-παραλήφθηκε από την εταιρία «Σέρες

Έλληνικ Σίπιγκ» τό πρόντακτ κάρριερ «Πρίμα Βέντσιουρ Λ.», 37.892 τόν. d.w., 25.000 τόν. γκρός και ύψωσε σημαία Παναμά.

Τά συμβεβλημένα

Τόν μήνα Σεπτέμβριο 1987, υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Λαμπούσα Καραβάς», κυπριακό, 8.976 τόν. γκρός, από 24.4.87, εκπρόσωπος κ. Στεφ. Κολοβός.

— «Λαμπούσα Λάπιθος», κυπριακό, 8.981 τόν. γκρός, από 24.4.87, εκπρόσωπος κ. Στεφ. Κολοβός.

— «Λάπτεβ Ση», παναμαϊκό, 12.416 τόν. γκρός, από 16.7.87, εκπρόσωπος κ. Ν. Φραγκίστας.

— «Γεώργιος Χ.», κυπριακό, 1.600 τόν. γκρός, από 14.4.87, εκπρόσωπος κ. Ιωάν. Ξηνταράκος.

Τά διαγραφέντα

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

— «Μέσις», λιβεριανό, 8.812 τόν. γκρός, από 15.5.87, λόγω πωλήσεως.

— «Σορόκος», λιβεριανό, 8.812 τόν. γκρός, από 15.5.87, λόγω πωλήσεως.

— «Νήσος Σέριφος», Μάλτας, 5.832 τόν. γκρός, από 14.7.87, λόγω πωλήσεως.

— «Νήσος Κύθηρα», Μάλτας, 4.207 τόν. γκρός, από 25.6.87, λόγω πωλήσεως.

— «Ολύμπικ Λήντερ», παναμαϊκό, 14.722 τόν. γκρός, από 21.8.87, λόγω ύψωσης έλληνικής σημαίας.

— «Ολύμπικ Πρόμις», παναμαϊκό, 14.644 τόν. γκρός, από 14.8.87, λόγω ύψωσης έλληνικής σημαίας.

— «Στάμος», λιβεριανό, 35.835 τόν. γκρός, από 24.8.87, λόγω ύψωσης έλληνικής σημαίας.

— «Πέλωψ», λιβεριανό, 9.872 τόν. γκρός, από 27.5.87, λόγω πωλήσεως.

— «Μαρπέσσα», παναμαϊκό, 5.916 τόν. γκρός, από 23.6.84, λόγω λήξης τής σύμβαςης.

— «Κυρνίκος Ε.», κυπριακό, 25.340 τόν. γκρός, από 13.12.86, λόγω λήξης τής σύμβαςης.

● Στίς 30.9.87 τά συμβεβλημένα με τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 236, συνολικής χωρητικότητας 4.511.773 τόν. γκρός.

Τό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία τής Τράπεζας τής Ελλάδας, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε στή χώρα τό όκταμήνιο Ιανουαρίου - Αύγουστου άνήλθε σέ 743 εκατ. δολ. έναντι 666,8 εκατ. δολάρια του αντίστοιχου όκταμήνου του 1986. (αύξηση 11,4%).

Ειδικότερα κατά τόν Αύγουστο τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνήλθε σέ 89 εκατ. δολ. έναντι 74,2 εκατ. δολ. του αντίστοιχου μηνός του 1986, σημειώνοντας αύξηση 19,9%.

Συνάντηση αντιπροσωπείας τής Ε.Ε.Ε. με εκπροσώπους τής Κόστ Γκάρντ

Στίς 22 Όκτωβρίου στά πλαίσια δείπνου εργασίας αντιπροσωπείας τής Ένώσεως Έλλνων Έφοπιιστών αποτελούμένη από τόν πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη και τούς κ.κ. Κ. Δρακόπουλο, Κ. Κομνηνό, Γ. Λαναρά, Νικ. Τσαβλίρη, Κ. Φαφαλιό και Γ. Φουστάνο,

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

συναντήθηκε με τον Rear Admiral J. W. Kime, chief officer of Merchant Marine Safety Security and Environment της U.S. Coast Guard και τον κ. J. Angelo, assistant Chief Merchant Vessel Inspection and Documentation Division της U.S. Coast Guard.

Κατά την διάρκεια της συνάντησης στην οποία συμμετείχαν επίσης ο πρόεδρος των Η.Π.Α. στην Αθήνα κ. Ρόμπερτ Κήλυ συνοδευόμενος από τον ναυτιλιακό ακόλουθο της πρεσβείας Captain R. Stone, συζητήθηκαν θέματα αμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος των δύο χωρών.

Η χρηματοδότηση αγοράς σκαφών για την Ακτοπλοία

Με απόφαση της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων της Τράπεζας Ελλάδος επιτρέπεται στο εξής στις εμπορικές τράπεζες να χρηματοδοτούν επιχειρήσεις για την αγορά από την Ελλάδα ή το εξωτερικό φορτηγών και φορτηγών - όχημα-ταγωγών σκαφών και την δρομολόγησή τους στην ελληνική ακτοπλοία.

Με την απόφαση αυτή συμπληρώνεται η ΕΝΠΘ 363/13/4.5.87 σύμφωνα με την οποία επιτράπηκε η χρηματοδότηση ήμεδων επιχειρήσεων για την κάλυψη μέχρι ποσοστού 75% του τιμήματος αγοράς από την Ελλάδα ή το εξωτερικό επιβατηγών και επιβατηγών οχηματαγωγών σκαφών.

Η σχετική απόφαση αναφέρει συγκεκριμένα ότι:

«Η Επιτροπή Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων, αφού έλαβε υπόψη κλπ. αποφάσεις να συμπληρώσει την απόφαση της 353/13/4.5.87 και να καθορίσει ότι δάνεια, με βάση τις διατάξεις της εν λόγω απόφασης, μπορούν να χορηγούνται και για την αγορά από την Ελλάδα ή το εξωτερικό φορτηγών και φορτηγών - οχηματαγωγών σκαφών για τη δρομολόγησή τους στην ελληνική ακτοπλοία.

Κατά τα λοιπά ισχύει η απόφαση ΕΝΠΘ 353/13/4.5.87».

Πανναυτικό συνέδριο

Η Έκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ και αποφάσισε να συγκληθεί στις 3 Δεκεμβρίου το τακτικό Γενικό Συμβούλιο της Ναυτικής Όμοσπονδίας, το οποίο θα αποτελέσει την άφετηρία για τη σύγκληση του Πανναυτικού συνεδρίου που προβλέπεται να συνέλθει, στο δεύτερο δεκάημερο του Ιανουαρίου 1988.

Σε προσεχή συνεδρίαση της Έκτελεστικής Επιτροπής της ΠΝΟ θα καθορισθεί η ημερησία διάταξη του γενικού συμβουλίου, καθώς και η ημερησία διάταξη του Πανναυτικού συνεδρίου, η οποία τελικά θα εγκριθεί από το γενικό συμβούλιο.

Τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA

Τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMEPA), για τους Έλληνες ναυτικούς, περιόδου 1987-88, περιλαμβάνει τις τρεις σειρές σεμιναρίων HS-C, HS-D και HS-E, οι οποίες έχουν εμπλουτισθεί με τα εξής νέα θέματα:

- Γενικά για τη θαλάσσια ρύπανση, τα πλοία και τον άνθρωπο.
- Αυτόματη αποτύπωση με ραντάρ (ARPA).
- Ασφάλεια πλοίου και βάρδια εν πλώ (STCW).

Ημερίδα του Λούδς Ρέτζιστερ αφιερωμένη στον Έλληνικό Έφοπλισμό



Την ημέρα της Εθνικής εορτής της 28ης Οκτωβρίου, το Λούδς Ρέτζιστερ διοργάνωσε στα κεντρικά γραφεία του στο Λονδίνο ημερίδα αφιερωμένη στον Έλληνικό έφοπλισμό που έδρευε στην βρετανική πρωτεύουσα, σε ένδειξη τιμής και επιδίωξη μεγαλύτερης συνεργασίας μεταξύ του Βρετανικού Νηογνώμονα και των Ελλήνων έφοπλιστών.

Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο πρόεδρος του LRS κ. Ρόντερικ ΜακΛέοντ, αποτελεί τιμή για το Λούδς Ρέτζιστερ η στενή συνεργασία που έχει επιτευχθεί επί τόσα χρόνια με τον Έλληνικό έφοπλισμό και επιδίωξη μας είναι να επεκτείνουμε τη συνεργασία αυτή και να την εμπλουτίσουμε με τα νέα στοιχεία που δίνει η νέα τεχνολογία.

— Διαδικασίες έλέγχου πλοίων από την US Coast Guard.

— Έγκαταστάσεις έπεξεργασίας λυμάτων.

— Λειτουργική ρύπανση σε ατυχήματα δεξαμενοπλοίων.

— Έκρήξεις από στατικό ηλεκτρισμό και προληπτικά μέτρα.

— Πλύση με άργο πετρέλαιο (COW).

— Χειρισμοί φορτίου (έρματος).

— Παράδειγμα επιθεωρήσεως πετρελαιοφόρου από την US Coast Guard.

Τα τρία σεμινάρια οργανώνονται για τους αξιωματικούς καταστρώματος, τους αξιωματικούς μηχανής και τους αξιωματικούς πετρελαιοφόρων αντίστοιχα, με ανάλογα θέματα για κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες αξιωματικών Ε.Ν.

Για την αντιδιαβρωτική προστασία των πλοίων

Η εταιρία «Αλεμάρ», εκπρόσωπος στην Ελλάδα της γνωστής Βρετανικής εταιρίας Wilton Walton International, πραγματοποιήσε στις 20 Οκτωβρίου στο ξενοδοχείο Χανδρή των Αθηνών τεχνική παρουσίαση σύγχρονων μεθόδων καθοδικής προστασίας

Κατά τη διάρκεια του Σεμιναρίου που ακολούθησε συζητήθηκαν τεχνικά θέματα που αφορούν το νέο σχεδιασμό των δεξαμενοπλοίων, τον προγραμματισμό των ετήσιων επιθεωρήσεων και δόθηκαν επεξηγήσεις των νέων Κανονισμών που αφορούν τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χημικών φορτίων. Την ειδική εκδήλωση αυτή το Λούδς Ρέτζιστερ παρακολούθησαν το πρόεδρο και περί τα μέλη του Κομμιττέ του Λονδίνου.

Στη φωτογραφία ο πρόεδρος του LRS κ. ΜακΛέοντ με τον Έλληνα πρεσβευτή κ. Στ. Σταθάτο και τον πρόεδρο του Κομμιττέ κ. Ιωάννη Χατζηπατέρα.

των πλοίων και τη νέα μέθοδο αντιδιαβρωτικής προστασίας Aquamatic που έχει τελειοποιήσει η εταιρία Wilton Walton.

Στην εκδήλωση παρέστησαν πολλά τεχνικά στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και οι διευθυντές της Βρετανικής εταιρίας.

Μετέφερε υπεράριθμους

Πρόστιμο 457.600 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Ραφήνας στους υπεύθυνους του ΕΙΓ-ΟΙΓ «ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» γιατί κατά το δρομολόγιό του από Μύκονο — Τήνη — Άνδρο μετέφερε και αποβίβασε στο λιμάνι της Ραφήνας 170 υπεράριθμους επιβάτες.

Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών

Από την Έστια Ναυτικών θα χορηγηθούν εφέτος 30 χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών, εν ενεργεία ή συνταξιούχων, που αφορούν το Ακαδημαϊκό έτος 1986-87 και είναι 50.000 δρχ. ιό καθένα.

Τα βραβεία αφορούν μόνο φοιτητές Άνωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και χορηγούνται κατ' αρχήν στους άριστους με βαθμολογία άριστα δέκα.

Από Ναυτιλιακή Έταιρία ζητείται υπάλληλος έως 30-35 ετών έχοντας τεχνικές γνώσεις πλοίου και άπταιστων αγγλικών, σε ΤΜΗΜΑ παραγγελιών ανταλλακτικών. Προηγούμενη πείρα λαμβάνεται υπ' όψιν. Αποστείλατε βιογραφικό σημείωμα εις Ταχ. Θυρίδα 80076 - 185 10 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ διὰ κ. ΦΟΥΝΤΗ.



Στιγμιότυπο από πρόσφατη επίσκεψη του υπουργού Ναυτιλίας κ. Ε. Γιαννόπουλου στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. όπου ο υπουργός, ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Β. Παπαδόπουλος παρακάθησαν σε γεύμα εργασίας με τη παρουσία των μελών του Δ.Σ. της Ένωσης Έφορπιστών.

Η προθεσμία για την υποβολή των αιτήσεων και δικαιολογητικών λήγει στις 15 Δεκεμβρίου 1987, ενώ ο χρόνος της απονομής των βραβείων θα καθορισθεί με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Έστιας.

Περαιτέρω πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να πάρουν από την Έστια Ναυτικών, Φίλωνος 97-99, 2ος όροφος, στον Πειραιά, από τις 10.000 - 13.00 ή στο τηλέφωνο 4136.735.

Σοβιετικό τάνκερ ήταν υπερφορτωμένο

Πρόστιμο 91.218 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Έλεουσινας στον πλοίαρχο του με σημαία ΕΣΣΔ δεξαμενοπλοίου «Adigeni», γιατί κατά τον κατάπλου του στις εγκαταστάσεις Μαμιδάκη για εκφόρτωση, βρέθηκε «πατημένη» η γραμμή φόρτωσής του κατά 1,5 έ.κατ.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Σεπτέμβριο 377 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Διάλεξη στο ΕΛΙΝΤ για πλοία Διπλής Γάστρας

Η 51η διάλεξη του Έλληνικού Ίνστιτού-

του Ναυτικής Τεχνολογίας πραγματοποιήθηκε στις 20 Οκτωβρίου στις αίθουσες του Ίνστιτούτου και ήταν αφιερωμένη στην παρουσίαση των πλοίων Διπλής Γάστρας, γνωστών ως SWATH.

Τό θέμα αναπτύχθηκε από τον κ. Α. Παπανικολάου, αναπληρωτή καθηγητή του ΕΜΠ και εταίρου ΕΛ.Ι.Ν.Τ. και από τον κ. Π. Στολάκη Δρ. Ναυπηγό-Μηχανικό, της εταιρείας Ανάπτυξης της Ναυτικής Τεχνολογίας, γνωστή ως EANT.

Ο πρώτος όμιλητής αναφέρθηκε στη μελέτη και εφαρμογή των πλοίων διπλής γάστρας, ο δε δεύτερος στη σκοπιμότητα χρήσης τους στον ελληνικό και ευρύτερο Μεσογειακό χώρο.

Θά πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία SWATH δεν έχουν καμία σχέση με τα ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ.

Η βασική ιδέα βασίζεται στις δύο βαθειά βυθισμένες γάστρες, που παρέχουν την άνωση και ο ένα υπερυψωμένο κατασκευάσμα σε σχήμα παραλληλεπίπεδου που εξυπηρετεί χώρους ενδιαίτησης επιβατών, εξοπλισμού και μεταφοράς οχημάτων και άλλων αντικειμένων φορτίου.

Από τους όμιλητές υπογράμμισθη ότι τέτοια σκάφη για την εξυπηρέτηση του έλ-

ληνικού νησιώτικου συμπλέγματος, θά ήταν μία απόλυτα σωστή λύση αφού υπάρχει ανάγκη για γρήγορες μετακινήσεις. Μπορούν να πλέουν σε καταστάσεις κακού καιρού, όταν τα συμβατικού τύπου πλοία υποχρεούνται να παραμείνουν άγκυροβολημένα, ή δυνατότητας αυτή είναι ένα από τα βασικότερα πλεονεκτήματα των πλοίων αυτού του τύπου δεδομένου ότι και με καιρικές συνθήκες μέχρι και 6 μποφόρ μπορούν να ταξιδεύουν ασφαλώς και χωρίς ιδιαίτερες ένοχλησεις στους επιβάτες τους. Βεβαίως σε περίπτωση μεγαλύτερων σκαφών ακόμη και δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες μπορούν να αντιμετωπισθούν ικανοποιητικά.

Σημειωτέον ότι η EANT σε συνεργασία με τα έρευνητικά κέντρα του ΕΜΠ, CETENA, TECHNOMARE, ENEA και ΕΚΘΕ. συνεργάζονται στα πλαίσια των Μ.Ο.Π. για τη μελέτη ενός τέτοιου σκάφους κατάλληλου για την εξυπηρέτηση θαλασσίων έρευνών, συγκοινωνιών και κατ' επέκταση δυναμένων να χρησιμοποιηθούν και στην Ελλάδα.

Ήδη στη Ίαπωνία εύρεται σε χρήση ένα σκάφος SWATH μεταφοράς επιβατών, ένα υποβρυθνητικό θαλασσίων έρευνών 2.800 τον. γκρόκ καθώς και σειρά σκαφών αναψυχής.

Στην Αμερική εξετάζεται η δυνατότητα εφαρμογής πλοίων SWATH ως μεγάλου εκτοπίσματος περιπολικών και αεροπλανοφόρων.

Παρόμοιες μελέτες ετοιμάζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και τον Καναδά, ενώ στο Έθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο θα αρχίσει από το τέλος του 1987 έρευνητικό πρόγραμμα της ΓΓΕΤ από τον καθηγητή κ. Α. Παπανικολάου, διαρκείας 24 μηνών χρηματοδοτούμενο από τα Μεσογειακά Όλοκληρωμένα Προγράμματα.

Η εκπροσώπηση της εταιρείας Στρίντζη στην Γερμανία

Η εταιρεία «Στρίντζης Λάινς» ανέθεσε την εκπροσώπηση της στη Δυτική Γερμανία στον ταξιδιωτικό Όργανισμό «DER».

Ο όργανισμός «DER» έχει στην ιδιοκτησία του ή ελέγχει 350 γραφεία ταξιδιών σε όλη τη Γερμανία ενώ συνεργάζεται με 1.100 γραφεία συνολικά μέσω συστήματος κοινών εισιτηρίων «DER» και «Computer».

Ο όργανισμός είναι κρατικός και ανήκει κατά πλειοψηφία στους Γερμανικούς Σιδηροδρόμους. Μέτοχοι είναι επίσης οι «Χάπαγκ Λάουντ» ή «Λουφτχάνσα» και ταξιδιωτικοί οργανισμοί.

Η αντιπροσώπευση της «Στρίντζης Λάινς» από τον «DER» στη Δ. Γερμανία αφο-



“NOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

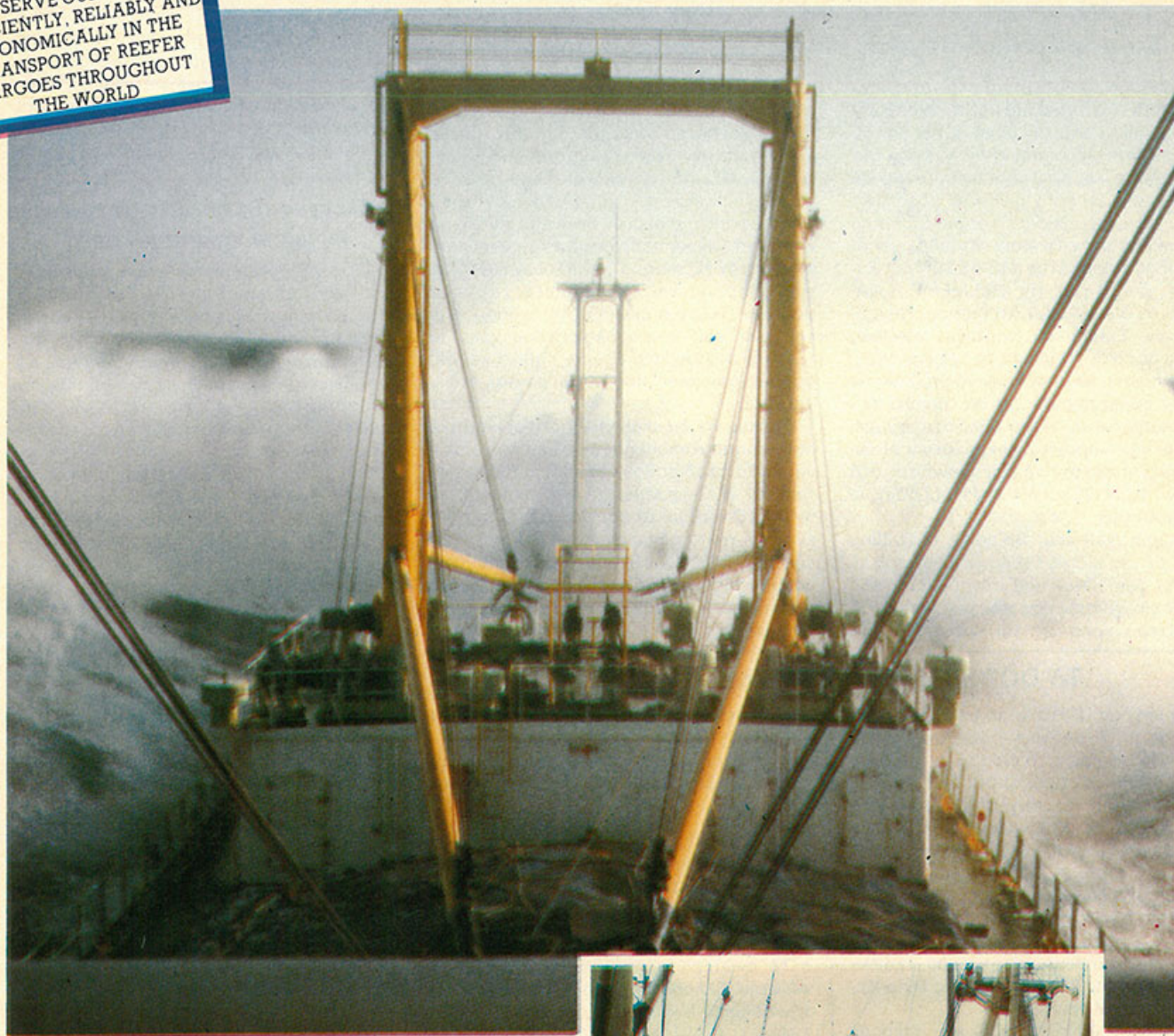
ΑΦΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 24 1545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

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, AKTIMITIOULI 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

Επιμορφωτικά σεμινάρια για τὰ ύγραεριοφόρα

Εβδομαδιαία εκπαιδευτικά σεμινάρια που αναφέρονται στα ύγραερία και τὰ ύγραεριοφόρα οργανώνει από τόν μήνα αυτόν η εταιρία NAFROMAR, η οποία είναι γνωστή για την παράδοση και την εξειδίκευσή της σε φορτία ύγραερίων και χημικών ύγραερίων.

Στά εν λόγω σεμινάρια τὰ οποία θὰ πραγματοποιηθούν στὸν Πειραιά θὰ διδάξουν οἱ κ.κ. Βασίλης Καραπάνος τοῦ ΚΕΣΕΝ καὶ Σακελλάρης Ξυπολητὰς τῆς HELMEPA, ἡ NAFROMAR δὲ διευκρινίζει ὅτι ἡ συμμετοχὴ ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γέφυρας καὶ μηχανῆς εἶναι ἐλεύθερη, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ὅμως πρέπει νὰ σπεύσουν νὰ υποβάλουν δηλώσεις συμμετοχῆς γιατί θὰ τηρηθεῖ σειρά προτεραιότητος — γιὰ δηλώσεις συμμετοχῆς καὶ τὴν παροχὴ διευκρινίσεων οἱ ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νὰ ἀπευθύνονται στὰ τηλέφωνα 452.4126 καὶ 452.4441 (ἀρμόδιος κ. Ἡλίας Φουντῆς).

Ἡ εταιρία Naftomar Shipping & Trading Co. Ltd. σὲ μία ἐιδικὴ ἐκδόσὴ τῆς μὲ τὸν τίτλο «LPG Seminars» ποὺ συνοδεύεται ἀπὸ πλούσια εἰκονογράφηση καὶ πίνακες παρέχει ἰδιαίτερα χρήσιμες καὶ κατατοπιστικές

πληροφορίες γιὰ τὰ ύγραερία, τὴν παραγωγὴ τῶν ύγραερίων, τὶς φυσικὲς τοὺς ἰδιότητες, τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ύγραεριοφόρων πλοίων καὶ τῶν δεξαμενῶν τους, τοὺς Κώδικες τοῦ IMO γιὰ τὰ ύγραεριοφόρα, τοὺς τύπους τῶν πλοίων ποὺ χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴ μεταφορὰ ύγραερίων δίνοντας ταυτόχρονα καὶ τὴ γενικὴ περιγραφή ἑνὸς ύγραεριοφόρου, τὸν ἐξοπλισμὸ τῶν πλοίων καὶ τὰ ὄργανα φορτίου καὶ τὶς ἐργασίες χειρισμοῦ φορτίων. Τέλος ἡ ἐιδικὴ αὐτὴ ἐκδόση περιλαμβάνει καὶ τὴν ὁρολογία ποὺ χρησιμοποιεῖται στὰ ύγραεριοφόρα, καθὼς καὶ διάφορους ὁρισμοὺς ποὺ ἀναφέρονται στὰ ύγραερία.

Πρέπει νὰ διευκρινισθεῖ ὅτι οἱ ναυτικοὶ ποὺ θὰ παρακολουθήσουν τὰ ἐν λόγω σεμινάρια θὰ ἐφοδιασθῶν μὲ ἐιδικὰ πιστοποιητικά. Ἐξ ἄλλου πρέπει νὰ υπογραμμισθεῖ ὅτι ἡ NAFROMAR μὲ τὰ σεμινάρια αὐτὰ καὶ τὴν ἐν γένει τακτικὴ ποὺ ἀκολουθεῖ παρέχει τὴν εὐκαιρία στοὺς ναυτικούς ποὺ τὸ ἐπιθυμοῦν νὰ ἀποκτήσουν μιὰ ἐξειδίκευση ἡ ὁποία εἶναι χρησιμὸτατη γιὰ τὴν ἐπαγγελματικὴ σταδιοδρομία τους καὶ τὴν ἀπασχόλησή τους.

ρὰ τὶς δραστηριότητες τῆς «Στρίντζης Λάινς» στὶς θαλάσσιες γραμμές Ἑλλάδος - Ἰταλίας, Ἰταλίας - Γιουγκοσλαβίας - Ἑλλάδος, καθὼς καὶ στὶς ἐσωτερικὲς θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Ἡ ἰσχὺς τῆς σχετικῆς συμφωνίας ἀρχίζει ἀπὸ 1.1.88.

Ὁ ἐλεγχος τῆς ἀσφαλείας στὴ ναυπηγοεπισκευαστικὴ ζώνη

Μὲ κοινὴ Ἀπόφαση τῶν ὑπουργῶν Ἐργασίας καὶ Ναυτιλίας συστήνονται στὸν Πειραιά, μὲ βάση τὶς ἐπιθεωρήσεις ἐργασίας Κεραταινίου καὶ Περάματος, δύο μικτὲς ἐπιτροπὲς ἐλέγχου τῶν συνθηκῶν ὑγιεινῆς καὶ ἀσφαλείας τῆς ἐργασίας γιὰ τὶς ναυπηγοεπισκευαστικὲς ἐπιχειρήσεις τῆς ζώνης Πειραιῶς - Δραπετσώνας - Κεραταινίου - Περάματος - Σαλαμίνας.

Κάθε Ἐπιτροπὴ θὰ διενεργεῖ τακτικούς ἐλέγχους δύο φορές τὴν ἐβδομάδα καὶ ἐκτακτους, ὅποτε τὸ ζητήσουν τουλάχιστον δύο ἀπὸ τὰ μέλη τῆς, θὰ τηρεῖ δὲ βιβλίον τῆς δραστηριότητός της καὶ ἡ θητεία τῶν μελῶν τῆς θὰ εἶναι διετής.

Ἡ ὑπουργικὴ ἀπόφαση θὰ κυρωθεῖ μὲ νόμο.

Θὰ ἀναμορφωθοῦν οἱ Κώδικες

Ὁ Ὑπουργὸς κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλος δήλωσε ὅτι θὰ ἀναθεωρηθοῦν ἐκ βάθρων τόσο ὁ Κώδικας Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΙΝΔ), ὅσο καὶ ὁ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΔΝΔ). Ὁ Ὑπουργὸς διευκρινίζει ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ ποὺ ἔχει συσταθεῖ ἀπὸ διετίας γιὰ τὴν ἀναμόρφωση τοῦ ΚΙΝΔ θὰ ἀνασυγκροτηθεῖ μὲ τὴν προσθήκη δύο ἢ τριῶν καθηγητῶν, γιατί πιστεύει ὅτι μὲ τὴν ἀκαδημαϊκὴ τους πείρα, θὰ ἔχουν νὰ προσφέρουν πολλὰ στὸ ἔργο. Παράλληλα, θὰ θεσπισθεῖ διάταξη νόμου γιὰ τὴ σύσταση τῆς ἐπιτροπῆς ἀναμορφώσεως τοῦ ΚΙΝΔ, ὁ ὁποῖος καὶ θὰ εἰσαχθεῖ στὴ Βουλὴ γιὰ ψήφιση ὡς Κώδικας.

Ἐξ ἄλλου ὁ κ. Γιαννόπουλος ἐξέφρασε ἐκ νέου τὴν ἀντίθεσή του γιὰ τὴν ἴδρυση ἐιδι-

Τὸ DORBYL ἀπέκτησε νέο ναυπηγεῖο

Τὰ Ναυπηγεῖα DORBYL, τὸ μεγαλύτερο ἀνεξάρτητο μηχανολογικὸ συγκρότημα τοῦ Νοτίου Ἡμισφαιρίου, ἀγόρασε τὸ Ναυπηγεῖο τοῦ Dandock - Austral στὸ Durban.

Ἡ δὲ ὅλες οἱ ναυπηγήσεις, ἐπισκευὲς πλοίων καὶ ἄλλες μηχανολογικὲς ἐργασίες τοῦ Sandock γίνονται ὑπὸ τὴν ἐπωνυμία τοῦ DORBYL.

Ἡ νέα αὐτὴ ἐπιχείρηση εἶναι σὲ θέση νὰ ναυπηγήσῃ πλοῖα μέχρι 20.000 τόν. dwt. Ἐπίσης πολὺτιμη θὰ εἶναι ἡ συμβολὴ τοῦ DORBYL στὴν προμήθεια προηγμένου ἐξοπλισμοῦ γιὰ τὶς νέες δραστηριότητες ἐξορύξεως ἀερίου στὸ Mossel Bay.

Τὴν ἀγορὰ τοῦ Ναυπηγείου τοῦ Sandock — Austral θὰ ἀνακοινώσῃ ἐπὶσημῶς ὁ κ. Tre-

vor Burnett διευθυντῆς τῆς DORBYL γιὰ τὶς ἐπισκευὲς πλοίων.

Ἡ ἀνακοίνωση θὰ γίνῃ σὲ ἐιδικὴ δεξίωση ποὺ θὰ δοθεῖ στὸ City Club τὴν Τετάρτη 4 Νοεμβρίου.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ αὐτῇ ὁ κ. Burnett, θὰ διαβεβαιώσῃ τοὺς πρῶν πελάτες τοῦ Sandock γιὰ τὴν καλύτερη ἐξυπηρέτηση καὶ γιὰ ἀκόμα πιὸ ἀνταγωνιστικὰ τιμὰς ποὺ θὰ προσφέρει στὸ μέλλον τὸ DORBYL.

Τὸ ἀνωτέρω ναυπηγεῖο ἀντιπροσωπεύεται στὴν Ἑλλάδα κατ' ἀποκλειστικότητα ἀπὸ τὴν Seagold Maritime Inc., Φίλωνος 98B, τηλέφωνα 451.9719 καὶ 451.9794 καὶ τέλεξ 21 1185 SEA GR.

at Argentina

HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN

PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469

or 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

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

κών ναυτιλιακών δικαστηρίων στον Πειραιά και επανέλαβε ότι δεν πρόκειται να αλλάξει γνώμη στο θέμα αυτό, ενώ διευκρίνησε ότι όσο είναι ύπουργος, αποκλείει την εξέτασή του. Επανέλαβε δε επίσης ότι η άποψη της δικαιοσύνης είναι απόλυτη, ενιαία και αδιαίρετη.

Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ

Εγκρίθηκε ομόφωνα από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς το πρόγραμμα επενδύσεων για το 1988 συνολικού ύψους 4,3 δισεκ. δραχμών.

Τα σπουδαιότερα έργα που προβλέπονται σ' αυτό είναι η ολοκλήρωση της προβλήτας του τερμιναλ κοντινέρος στο Ίκονιο ή κατασκευή του κτιρίου υπηρεσιών ΟΛΠ στο Κασιράκι, η επισκευή του μώλου Δραπετσώνας κ.α.

Στο πρόγραμμα επενδύσεων περιλαμβάνονται ακόμη προμήθειες μηχανολογικού εξοπλισμού όπως δέκα όχημα στοιβασίας και μεταφορές εμπορευμάτων και δύο γερανογεφυρών.

Επίσης εγκρίθηκαν από το Δ.Σ. μελέτες για τη δημιουργία χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων στο λιμάνι που σε συνδυασμό με την κατασκευή εξέδρας σύνδεσης και στάθμευσης της περιοχής Ξαβέρη (Αγ. Νικόλαος) θα ανακουφίσουν το πρόβλημα της περιοχής, αφού θα εξυπηρετούν όχι μόνο υπαλλήλους και συναλλασσόμενους με τον ΟΛΠ, αλλά και κατοίκους της περιοχής.

Διευκρίνιση

Διευκρινίζουμε ότι από τυπογραφική αβλεψία ανεγράφη εσφαλμένως στο τεύχος της 15ης Σεπτεμβρίου ότι η υπ' αριθ. 2149/1986 απόφαση που αναφέρεται στο θέμα των πλοίων που είναι νηολογημένα ως κεφάλαια εξωτερικού και στα ναυτικά προνόμια που προηγούνται της προτιμωμένης ναυτικής υποθήκης εξεδόθη από το Έφετείο Πειραιώς. Η εν λόγω απόφαση εξεδόθη από το Έφετείο Αθηνών, Τμήμα 8ο.

Κατατοπιστικό φυλλάδιο για το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου

Το Ναυτικό Μουσείο εξέδωσε και κυκλοφόρησε ένα καλό τεύχος και χρήσιμο φυλλάδιο σε πέντε γλώσσες για τη πληρέστερη ενημέρωση του κοινού και των 10.000 περίπου ατόμων που το επισκέπτονται κάθε χρόνο.

Υπενθυμίζεται ότι μεταξύ άλλων εντύπων, το Μουσείο κυκλοφόρησε πέρσι μία επιμελημένη έκδοση 124 σελίδων, με 90 εγχρωμες φωτογραφίες από τα εκθέματά του στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

ΠΕΝΘΗ

ΚΑΤΙΑ ΓΙΑΝΝΕΤΟΠΟΥΛΟΥ

Συμπληρώνονται σε λίγο 40 ημέρες από το θάνατο της Κτίας Γιαννετοπούλου, η οποία μόλις εγκατεστημένη στη Γένοβα από το 1950, αφιέρωσε μία ολόκληρη ζωή στην εξυπηρέτηση των ελληνικών πλοίων που προσέγγιζαν στο ιταλικό λιμάνι.

Με τη συμπλήρωση 40 ημερών από τον θάνατό της, η οικογένειά της θα τελέσει μνημόσυνο στην Αθήνα, στην Αγία Σοφία Νέου Ψυχικού, την Κυριακή 8 Νοεμβρίου, ώρα 9.30 π.μ.

Ο Έλεγχος Έλληνικών Πλοίων στα Ευρωπαϊκά Λιμάνια

Η Γραμματεία του Μνημονίου για τον Έλεγχο των Πλοίων στα Λιμάνια (MOU) κυκλοφόρησε την Έτήσια Έκθεσή της (1985-1986) στην οποία αναφέρονται οι δραστηριότητες από 1.7.1985 μέχρι 31.12.1986.

Στην Έκθεση περιλαμβάνονται στατιστικά στοιχεία για το έτος 1986 σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων των πλοίων στα λιμάνια 14 χωρών (Αγγλία - Βέλγιο - Γαλλία - Δανία - Δυτ. Γερμανία - Ελλάδα - Ιρλανδία - Ισπανία - Ιταλία - Νορβηγία - Ολλανδία - Πορτογαλία - Σουηδία - Φινλανδία).

Μερικά από τα χαρακτηριστικά σημεία της Έκθεσης, που απεικονίζουν και την κατάσταση της Έλληνικής Ναυτιλίας στο διεθνή χώρο, είναι και τα ακόλουθα:

— Από πλευράς δραστηριότητας σε επιθεωρήσεις πλοίων, η Ελλάδα ήλθε δεύτερη με ποσοστό 32,12%, επί του συνόλου των πλοίων που κατέπλευσαν στα λιμάνια της (πρώτη η Αγγλία με ποσοστό 46,34%).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το στόχο του MOU να επιθεωρούνται τουλάχιστον το 25% των πλοίων, υπερέβησαν μόνο πέντε χώρες και μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και η Ελλάδα.

— Στόν τομέα των ελλείψεων που εντοπί-

σθηκαν σε πλοία, η χώρα μας βρίσκεται κοντά στον μέσο όρο με 1,82 (μέσος όρος 1,80), ενώ τον μεγαλύτερο αριθμό ελλείψεων κατά πλοίο είχαν η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ιρλανδία. (Στις σημαίες εκτός Μνημονίου τα ποσοστά είναι πολύ μεγαλύτερα, π.χ. Ονδούρα 5,46, Μάλτα 5,02, Τουρκία 4,98 κ.λ.π.).

— Το ποσοστό των Έλληνικών πλοίων που παρουσίασαν ελλείψεις (μία ή περισσότερες) ανέρχεται σε 42,98%. Η σημαία μας στον τομέα αυτό, έρχεται πέμπτη, μετά την Ισπανία (60,74%), την Πορτογαλία (56,52%), την Ιρλανδία (50%) και τη Νορβηγία (45,84%).

Τέλος, με βάση το σπουδαιότερο κριτήριο, δηλαδή το ποσοστό καθυστέρησης — απαγόρευσης απόπλου στο σύνολο των πλοίων, η Ελλάδα έρχεται 31η, επί συνόλου 48 χωρών με ποσοστό 2,64% (μέσος ετήσιος όρος 3,52%).

Το υπουργείο Ναυτιλίας σε σχετική ανακοίνωση επισημαίνει ότι όπως είναι εύλογο τα πιο πάνω στοιχεία κρίνονται απόλυτα ικανοποιητικά για την κατάσταση των Έλληνικών Εμπορικών Πλοίων, που βρέθηκαν σε καλύτερη κατάσταση από ποτέ άλλων ναυτιλιακών χωρών και ιδιαίτερα από πλοία πολλών ευρωπαϊκών χωρών.

Ενημερωτικό έντυπο για το AIDS

Το Υπουργείο Ναυτιλίας, συμμετέχοντας στην έκστρατεια διαφώτισης γύρω από την ασθένεια του AIDS, σε συνεργασία με την Εθνική Επιτροπή Έλεγχου του AIDS που έχει αναλάβει το συντονισμό όλων των προσπάθειών σε Εθνική βάση, έτοιμασε και εξέδωσε ένα πλήρες ενημερωτικό έντυπο, που απευθύνεται στους Έλληνες ναυτικούς και στους σπουδαστές των Ανωτέρων Σχολών και Λυκείων Εμπορικού Ναυτικού.

Σκοπός του εντύπου είναι η σωστή και υπεύθυνη ενημέρωση των ναυτικών μας, για την «ασθένεια της εποχής», το AIDS.

Στο έντυπο αυτό αναφέρονται τα συμπτώματα της ασθένειας, οι τρόποι με τους οποίους μπορεί να μεταδοθεί, οι προφυλάξεις που πρέπει να παίρνονται και γενικά κάθε χρήσιμο στοιχείο γύρω απ' την ασθένεια.

Το έντυπο θα κυκλοφορήσει σε διακόσιες χιλιάδες αντίτυπα, στόχος δέ του Υπουργείου είναι να φτάσει σε κάθε Έλληνα ναυτικού πλοίο, στα χέρια κάθε Έλληνα ναυτικού.

Για το λόγο αυτό θα σταλεί σ' όλα τα λιμε-

ναρχεία εσωτερικού και εξωτερικού, ενώ παράλληλα θα ζητηθεί η συνδρομή της Ένωσης Έλλήνων Εφοπιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας.

Αριθμός εντύπων θα διανέμεται και από τον Οίκο Ναύτου, ενώ θα μοιραστεί σ' όλους τους σπουδαστές των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Πέραν της προσπάθειας που γίνεται με την έκδοση του εντύπου, ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Ευάγ. Γιαννόπουλος, έδωσε εντολή να προετοιμαστούν κατάλληλα οι γιατροί τόσο του Οίκου Ναύτου, όσο και του Λιμενικού Σώματος, ώστε να είναι σε θέση να παράσχουν οποιαδήποτε πληροφορία γύρω από την ασθένεια, στους ναυτικούς.

Για το σκοπό αυτό, για τους γιατρούς του Οίκου ναύτου και του Λιμενικού Σώματος προγραμματίζεται ειδικό σεμινάριο, στη διάρκεια του οποίου ο καθηγητής και πρόεδρος της Εθνικής Επιτροπής AIDS κ. Παπαευαγγέλου και οι συνεργάτες του θα αναλύσουν όλες τις πτυχές που αναφέρονται στην ασθένεια.



STROFADES ELECTRONICS

MARINE ELECTRONICS SERVICE

Αριστοτέλους 2 - 241 00 ΚΑΛΑΜΑΤΑ - Τηλ.: 0721.80849 - 86320

Επισκευές Ραντάρ — VHF — Ασυρμάτων — Πυξίδες
Επιθεωρήσεις για έκδοση Πιστοποιητικών R/G — R/Φ
Νηογνωμόνων και πλοίων υπό Έλληνική σημαία

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΝΙΓΗΡΙΑ

Η κυβέρνηση της Νιγηρίας, έθεσε σε εφαρμογή, με το νόμο 10/30.4.87, νέα μέτρα προστατευτισμού στο ναυτιλιακό εμπόριο. Συγκεκριμένα με τα νέα μέτρα:

• Τα φορτία των Τακτικών Κόνφερανς θα μοιράζονται με Νιγηριανά σκάφη, σε βάση 40-40-20.

• Τα φορτία χύδην, υγρά και ξηρά, προς και από την Νιγηρία θα μεταφέρονται κατά 50% με πλοία Νιγηριανής πλοιοκτησίας.

• Άλλα φορτία εκτός δικαιοδοσίας των κόνφερανς θα μεταφέρονται επίσης κατά 50% με πλοία Νιγηριανής πλοιοκτησίας.

• Όλα τα κρατικά και ήμικρατικά φορτία θα μεταφέρονται κατά 100%, με πλοία Νιγηριανής πλοιοκτησίας.

• Το 50% των φορτίων διεθνούς βοήθειας και τεχνολογικής υποστηρίξεως προς τη Νιγηρία θα μεταφέρεται από Νιγηριανά πλοία.

• Από την 1η Σεπτεμβρίου 1987, όλες οι εισαγωγές γίνονται με βάση «FOB» και όλες οι εξαγωγές «CIF».

• Εφαρμόζεται φόρος επί των εσόδων, κατά 2% της αξίας του φορτίου, σε όλα τα διακινούμενα εμπορεύματα. Δεν θα δίνεται άδεια απόπλου αν ο φόρος δεν έχει πληρωθεί και ο φόρος αυτός ισχύει για τα Νιγηριανά και ξένα πλοία.

• Ίδρύεται Έθνική Ναυτιλιακή Αρχή ή οποιαδήποτε λειτουργεί ως Κεντρική Υπηρεσία Έλέγχου των Ναυλώσεων. Άλλες τέτοιες υπηρεσίες θα εγκατασταθούν στο εξωτερικό.

Η Σχολή Δυτών

Την 1 Φεβρουαρίου 1988 θα αρχίσουν τα μαθήματα στη Σχολή Δυτών Καλύμνου ή διάρκεια των οποίων έχει καθορισθεί σε 40 τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες.

Οι θέσεις των μαθητών που θα γραφτούν για φοίτηση στη Σχολή καθορίζονται κατά ειδικότητα ως εξής: Δύτες, μέχρι δέκα τέσσερις, επιτηρητές, μέχρι τρεις και κυβερνήτες επίσης μέχρι τρεις.

Οι υποψήφιοι για δύτες πρέπει να έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 18 χρόνων και μικρότερη των 35, ενώ οι υποψήφιοι επιτηρητές ή κυβερνήτες να έχουν συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας τους.

Καταβάλλεται

το οικογενειακό επίδομα

Αρχισε από την Δευτέρα 5 Οκτωβρίου η καταβολή από τον ΕΛΟΕΝ του οικογενειακού επιδόματος των ναυτικών για το έτος 1986 που είναι αυξημένο κατά μέσον όρο κατά 15% περίπου.

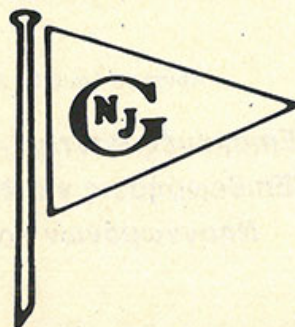
Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 28 Οκτωβρίου 1987. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ ανά τόνο, εκτός αν άλλως αναφέρεται. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	112/117	117/123	185/189
Νέας Υόρκης	107/110	110/112.50	170/180
Φιλαδέλφειας	111/113	113/115	170/175
Βαλτιμόρης	108/110	111.75/112	170/175
Νόρφολκ	108/112	112.50/114	170/175
Σαβάννας	113/114	115/116	168/170
Τζάνκσονβιλ	109/110	112/113	168.75/169
Π. Έβεργκλιέιτς	110/111	115/116	176/179
Τάμπα	106/108	109/111	159.75/169
Μόμπιλ	99/104	100/107	162/167
Νέας Όρλεάνης	98/100	99/102.50	159/164
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	100/101	101/102	163/165
Χιούστον	98/100	99.50/101	160/163
Κόρπους Κρίστι	101/105	103/108	168/169
Λός Άντζελες	98/102	98/103.50	175/180
Σάν Φραντζίσκο	98/99	101/102	175/177
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	103/107	104/107	175/180
Σιάττλ	98/102	101/104	175
Μόντρεαλ	114/115	117/118	176/178
Βανκούβερ	108.75/112	110.75/115	184.75/185
Αγ. Ευσταθίου	116/120	119/122	180/182
Φρήπορτ	107/110	109/115	175/177
Τρίνιταντ	120/121	124/125	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	110/110.50	115/115.50	173/175
Σαιντ Κρουά	17.65	17.85	24.10
Βενεζουέλας	16.28	16.53	23.17
Βραζιλίας	110	113	270MTD
Ρόττερταμ	100/101	104/105	147/150MTD
Άμβέρσας	101/102	105/106	153/155MTD
Άμβούργου	104/105	106/107	157/158MTD
Γαλλίας	107/109	112/113	180/182MTD
Ισπανίας	115/117	119/121	191/194
Γέουτας	112/115	113/116	173/178
Γένοβας	112/113	115/116	186/187MTD
Αυγούστας	112/113	113/114	186/187MTD
Πειραιώς	109/111	112/114	180/182MTD
Σουέζ Κανάλ	115/117	115/117	198/200MTD
Τζέντας	—	102.50/110	157.50/170MTD
Νταμμάμ	—	103/110	163/170 MTD
Ρας Τανούρα	—	110	170MTD
Φουτζείρα	99/101	103/104	165/167 MTD
Κουβέιτ	100/102	103/105	170
Ντακάρ	138/140	142/143	185/188
Ντάρμπαν	—	108/110	205/208
Τζιμπουτί	—	112/118	171/175
Σιγκαπούρης	103/104	106/107	160/162
Κορέας	110/112	112/114	171/173
Ίαπωνίας	117/120	120/124	179/183

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

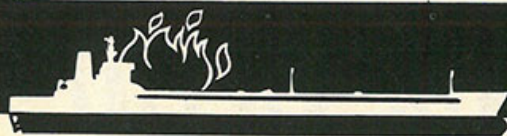
N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	Έλληνική	5.580	1972	Κατά τό ταξίδι Όμάν για Άμβέρσα, προσέκρουσε σέ ύποβρύχιο άντικείμενο, στό Γιβραλτάρ, στίς 19/10 καί ύπέστη ζημία στήν έλικα. Άναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στό Φλάσσιγκ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ.	Μάλτας	1.579	1964	Έλευσίνα για Τσιότζια έμφορτο, ύπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή καί ρυμουλκήθηκε στόν Πειραιά, στίς 10/10.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	Έλληνική	9.199	1969	Κατά τό ταξίδι Τακοράντι για Ίαπωνία, ύπέστη ρήγμα καί κατευθύνθηκε πρός Σεϋχέλες για έπισκευές στίς 13/10.
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	Έλληνική	4.797	1970	Άνέφερε βλάβη τής κυρίας μηχανής στό Σαλβαντόρ, στίς 28/9.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	Παναμαϊκή	5.071	1974	Κατά τήν άγκυροβόληση στή Μποναίρ στίς 20/10, συγκρούστηκε μέ τό ρυμουλκό «Point Tupper» καί ύπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΦΙΛΙΑ ΣΗ	Έλληνική Έλληνική	9.644 22.577	1971 1975	Προσάραξε στή Μπαϊα Βέρτε, στίς 15/10. Κατέπλευσε στό Χόγκ Κόγκ στίς 29/10, μέ ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας καί ζήτησε έπιθεώρηση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	Έλληνική	23.074	1985	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας, στό Σάουθεντ Άνκορατζ, στίς 16/10, χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	13.889	1978	Ύπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή στίς 20/9 καί κατευθύνθηκε στόν Πειραιά για έπιθεώρηση.
ΑΝΤΖΕΛ Ν.	Κυπριακή	15.412	1974	Ύπέστη ζημία στό πηδάλιο, στίς 1/9 καί κατευθύνθηκε στό Φερρόλ για έπισκευές.
ΒΕΛΟΣ Ι.	Παναμαϊκή	15.981	1975	Σιγκαπούρη για Λισσαβώνα, προσέκρουσε σέ αποβάθρα στίς 23/10 καί ύπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημιές.
ΓΚΑΛΦΟΥΪΝΤ	Έλληνική	21.200	1983	Κατά τήν άγκυροβόληση στό Ποχάγκ, προσέκρουσε στήν αποβάθρα στίς 17/9, χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές.
ΚΕΪΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	Λιβεριανή	14.651	1972	Συγκρούστηκε στή Τσιταγκόγκ στίς 18/10 μέ τό μπάλκερ «Hureh».
ΡΟΛΛΟΝ	Έλληνική	38.611	1973	Προσάραξε στό Χιοϋστον, στίς 24/10 χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές καί συνέχισε τό ταξίδι του.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΙΡΗΝΗ	Έλληνική	68.158	1973	Άνέφερε έλασματοургικές ζημιές στόν πυθμένα στόν Σκαρμαγκά, στίς 26/10, χωρίς νά γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΖΕΦΥΡ	Κυπριακή	48.058	1968	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή στή Λάρνακα, στίς 28/10.
ΟΘΟΝΗ	Έλληνική	17.355	1971	Προσάραξε στό Σάουθεντ λόγω κακοκαιρίας, στίς 15/10. Άποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκών τήν έπομένη.
ΠΡΟΣΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	Παναμαϊκή	27.333	1987	Έβλήθη από άγνωστο πλοίο άνοικτά του Ντουμπάι στίς 23/10 καί ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο.
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ	Έλληνική	9.143	1963	Συγκρούστηκε στή Νέα Ύόρκη, στίς 22/10 μέ τό τάνκερ «Tonsina».
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	Έλληνική	8.243	1973	Ύπέστη βλάβη στό πηδάλιο καί κατέπλευσε στόν Πειραιά για έπισκευές στίς 22/10.

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

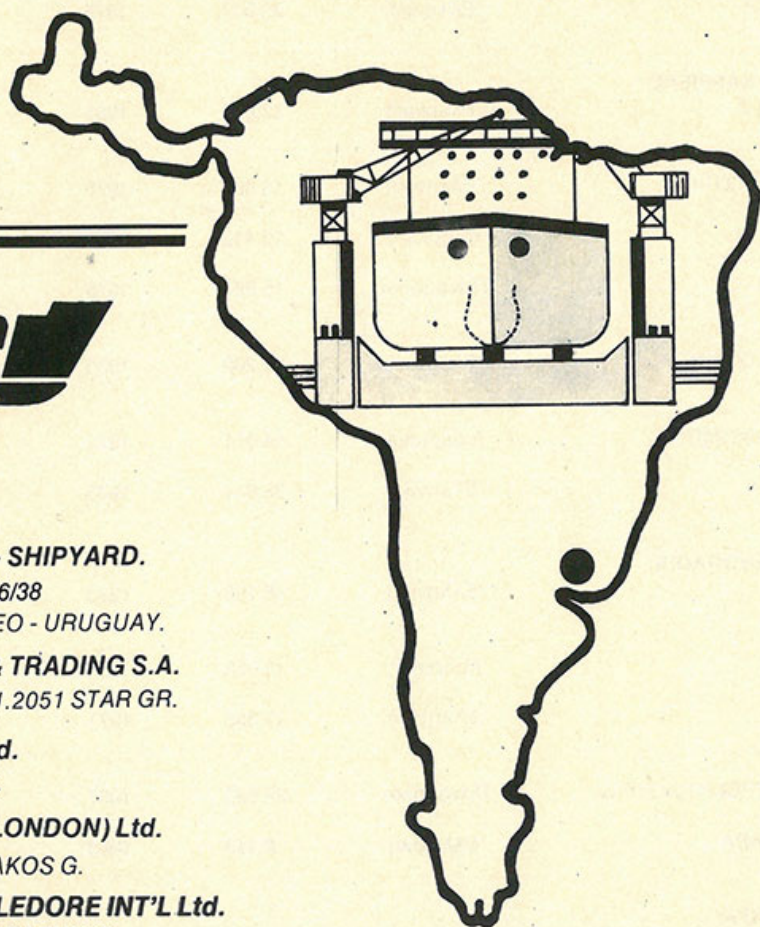
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLEDORF INT'L Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

NEW YORK: 33 RECTOR STREET LTD.

Tel: 212/2691426 Telex: 261151 THSV UR.



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθώς γράφονταν αυτές οι γραμμές, η κατάσταση στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου ήταν τόσο ρευστή, ώστε θα πρέπει προκαταβολικά να ζητήσουμε την επίδειξη του αναγνώστη μας αν, τη στιγμή που τα «Ναυτικά Χρονικά» φθάνουν στα χέρια του οι εξελίξεις έχουν προκαταλάβει το περιεχόμενο του παρόντος. Και τούτο αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν ληφθεί υπ' όψη, ότι τα «Ν.Χ.», αν και δεκαπενθήμερη έκδοση, έχουν και την πληροφόρηση και τις σχετικές δυνατότητες να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις σχεδόν ημερησίου φύλλου...

Οι άνοδικές τάσεις στη ζήτηση και στη διακύμανση των ναύλων ήταν τόσο ισχυρές και εμφανείς ώστε η απλή καταγραφή των σημειωθείσων πράξεων να χάνει μεγάλο μέρος της σημασίας της. Όπως συμβαίνει τελευταία, ο μεγάλος υπεύθυνος, ο μοχλός των εξελίξεων ήταν τα σιτηρά που με τη μεγάλη ζήτηση χωρητικότητας σε όλες τις περιοχές αλλά και με την ανάπτυξη των φημών για μελλοντική είσοδο των Σοβιετικών στην αγορά έφεραν ένα τέτοιο πνεύμα ευφορίας ώστε μερικοί παρατηρητές να μη διστάζουν να πουν ότι, σε ορισμένες τουλάχιστον περιοχές, η πλοιοκτησία υπαγόρευε πλέον ναύλο και όρους.

Ηδη τα δολ. 18.10 είναι μία (ξεπερασμένη) πραγματικότητα για πάναμαξ, Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, ενώ τα δολ. 10.50 και δολ. 10, αντίστοιχα, για ελαφρά ή βαρέα γεννήματα προς Κόντινεντ. Ανάλογη ήταν η διαμόρφωση των ναύλων στα μικρότερα πλοία ή απαρρίθμηση των οποίων θα ξέφευγε από τους σκοπούς του παρόντος δελτίου. Αυτό που αξίζει να σημειώσουμε είναι ότι, εκτός του Κόλπου ΗΠΑ, και οι λοιπές περιοχές φορτώσεων δείχνουν να διατηρούν ζωηρή ζήτηση με ιδιαίτερη έμφαση στον Βόρειο Ειρηνικό, Ν.Α. Αμερική και Ν. Αφρική.

Για τα λοιπά βασικά φορτία δεν απαιτείται ιδιαίτερη μνεία. Απλώς, κάτω από την επίδραση των σιτηρών και των άνοδικων τάσεων που αυτά προκαλούν, κινήθηκαν με ηυξημένους ναύλους, πράγμα απόλυτα φυσικό και κατανοητό. Η παρεμβολή μικτών πλοίων ελάχιστα επέδρασε αν ανασταλτικός των εξελίξεων παράγων.

Χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε τους 150.000 τόννους μεταλλεύματος από Βραζιλία για Ιαπωνία στο βελτιωμένο δολ. 8,25 και τους 100.000 τόννους άνθρακος από Αυστραλία για Γερμανία στα δολ. 13,30 φίο.

Υπό τις κρατούσες συνθήκες, η αναφορά στα λιπάσματα και τη ζάχαρη δευτερεύουσα μόνο σημασία μπορεί να έχει, σημειώνουμε όμως τους 16.000 τόννους ζάχαρης από Αγ. Μαυρίκιο για Λονδίνο στον ηυξημένο ναύλο των λιπ. 16.50 καθώς και αριθμό ναυλώσεων για λογαριασμό της Ινδικής κυβέρνησης με λιπάσματα από Έρυθρά και, δευτερευόντως, άλλες περιοχές σε επίσης βελτιωμένα επίπεδα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η μίσθωση πάναμαξ για 12 μήνες στα δολ. 9.000 ημερησίως και ο αριθμός των μισθώσεων ιδίων ή μικρότερων πλοίων για περίοδο ή μεγάλα ταξίδια σε επίπεδα της τάξεως των 7.000 - 8.500 δολαρίων σαφώς δείχνει, όχι μόνο μία σχετικά υψηλή αγορά, αλλά και μία εμπιστοσύνη για το μέλλον που εκφράζεται έμπρακτα από τους ναυλωτές.

Ηδη πληροφορούμεθα ότι πλοίο 35.000 τόν. d.w., όχι με εξαιρετικές προδιαγραφές, μισθώθηκε από Κόντινεντ για Ινδία αντί δολ. 8.000 ημερησίως! Μερικά STANDARD πλοία (SD14, FREEDOM) ήδη ζητούν μισθώματα άνω των δολ. 5.000 ενώ λαμπρό προ-

διαγράφεται το άμεσο μέλλον για τα λεγόμενα handymax (40.000 τόν. d.w.) των οποίων το μίσθωμα εγγίζει τις 8.000!

Ίσως στο επόμενο δελτίο μας να μπορούμε να αναφέρουμε σημαντικά περαιτέρω κέρδη...

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Καθώς γράφονταν αυτές οι γραμμές η κατάσταση στη ναυλαγορά πετρελαίου διαγραφόταν μάλλον σταθερή με ικανοποιητική ζήτηση των Περσικό όπου το VLCC για Ανατολή πληρωνόταν περί τα WS 52-53 ενώ στα WS 50 κυμαίνονταν ο πρὸς δυσμὰς ναύλος. Στα ULCC (300-350.000 τόν.) ο τελευταίος άνακινωθὲς ναύλος ήταν στα WS 39 για δυτικές όψεις.

Αλλά και στα μικρότερα πλοία η ζήτηση μπορεί να χαρακτηριστεί μάλλον ικανοποιητική με τους 80.000 τόννους για ένδομεσσογειική μεταφορά στα WS 85.

Αριθμός ναυλώσεων από Δυτ. Αφρική έδεικνυε κάποια σταθερότητα στη ζήτηση με τους 130.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 75.

Στην Καραϊβική, οι 85.000 τόννοι για Κόλπο ΗΠΑ πληρώνονταν το μάλλον ικανοποιητικό WS 100.

Αριθμός ναυλώσεων για καθαρά φορτία δείχνει ότι βρισκόμαστε σε περίοδο σχετικής σταθερότητας που δεν αποκλείει καλύτερες ημέρες.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΡΘΛΛΟΝ: Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. περίπου κώκ πετρελαίου Κόντινεντ, δολ. 8,85 φίο, 10.000/20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-25.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι: Αμερ. Κόλπο 38.500 τόν. σιτηρά Κίνα, δολ. 22,50, 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-25.

ΓΑΛΗΝΗ: Αμερ. Κόλπο 10.000 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 14,75 φίο, 3 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΟΡΥ: Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. σιτηρά Ιαπωνία, δολ. 17,25, φίο, 9.000/9.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 25-31.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 17,50 φίο, 11 ημέρες, Οκτωβρίου 27 - Νοεμβρίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 17,50 φίο, 11 ημέρες, άρχές Νοεμβρίου.

ΒΑΤΗΣ: Τουμπαράο 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ δολ. 5,45 φίο, 7 ημέρες, δευτερο 15θήμερο Νοεμβρίου.

ΑΔΑΜΑΣ: Πουέρτο Ορντάζ 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 7,35 φίο 7 ημέρες, άρχές Νοεμβρίου.

ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.: Σαιντ Λόρενς 35.000 τόν. περὶπου σιτηρά Ιταλία, δολ. 13,50 μέχρι Ρέτζιο, δολ. 14 φίο μέχρι Μανφρεντόνια, 5.000/2.000 τόν. φορ-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

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

τοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 5.
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 64.500 τον. σιτηρά 'Αμστερνταμ / Ρότερνταμ / 'Αμβέρσα δολ. 640.000 κατ' άποκοπή φίο, 11 ήμερες, Νοεμβρίου 4-13.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ: 'Αμερ. Κόλπο 79.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 830.000 κατ' άποκοπή φίο, 12 ήμερες, 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 7.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: Βορ. Χαττέρας 36.000 τον. σκράπ Νέμροντ Μπαίη, δολ. 16 φίο, 4.500/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-8.
ΣΗ ΚΕΗ: Βιτόρια 21.000 τον. σιδήρου Τουρκία, δολ. 22 φίο, 2.500/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 5.
ΒΑΛΚΑΝ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. γεννήματα 'Αρχους, δολ. 15.50 φίο, 5 ήμερες/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 3-12.
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ: 'Αμερ. Κόλπο 59.000 τον. σιτηρά 'Αμστερνταμ / Ρότερνταμ / 'Αμβέρσα, δολ. 570.000 κατ' άποκοπή φίο, 11 ήμερες, Νοεμβρίου 5-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΛΕΝΑ: Σέβεν 'Αιλαντς 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βορειώς Χαττέρας, δολ. 2,77 1/2 φίο, 5 ήμερες, 'Οκτωβρίου 23-30.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: Σαλντάνχα Μπαίη 50.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ισκεντερούη, δολ. 11,10 φίο, 3 ήμερες/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Οκτωβρίου.
ΤΣΑΡΝΙΚ: Ρουέν καί Λά Παλις 18.000 τον. σιτηρά δυτική άκτή 'Ιταλίας δολ. 10,50 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβριο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ: 29.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση Φιλιππίνες τέλη 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 5.400 την ήμερα.
ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΘ: 32.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ τέλη 'Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ήμερα.
ΕΘΝΟΣ: 28.503 τον. d.w. του 1977, παράδοση Φιλιππίνες άμεση ταξίδια 2-6 μηνών προς δολ. 4.500 την ήμερα.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 36.792 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Νοεμβρίου 5-12, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.250 την ήμερα, πλέον δολ. 135.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ: 32.278 τον. d.w. του 1971, παράδοση Τάμπα 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 5, επαναπαράδοση Σάντος /Σαλβαδόρ, δολ. 5.450 την ήμερα.
ΑΡΑΝ: 16.889 τον. d.w. του 1980, παράδοση Βανκούβερ Νοεμβρίου 9-12, επαναπαράδοση Καράτσι/ Σιγκαπούρη, δολ. 5.500 την ήμερα.
ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 22.631 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρίβερ Τίς ή 'Αμβέρσα 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 3, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 5.000 την ήμερα.

ΠΑΛΟΜΑ: 57.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πλότο Σιγκαπούρης άρχες Νοεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/ Χόγκ Κόγκ, δολ. 8.500 την ήμερα.
ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο Κορέα Νοεμβρίου 15, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νότιο 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ήμερα.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.648 τον. d.w. του 1978, παράδοση Μπρουσμπούτελ 'Οκτωβρίου 28, επαναπαράδοση 'Ινδία/ Σρί Λάνκα εκτός Καλκούτας, δολ. 5.900 την ήμερα.
ΑΓΓΛΗ: 15.150 τον. d.w. του 1969, παράδοση άμεση, επαναπαράδοση Μπαγκλαντές για μεταφορά ζάχαρης, δολ. 4.250 την ήμερα.
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ: 22.622 τον. d.w. του 1980, παράδοση Βανκούβερ Νοεμβρίου 11-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη - 'Ιαπωνία, δολ. 4.300 την ήμερα, πλέον δολ. 90.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.538 τον. d.w. του 1978, παράδοση Πόρτλαντ Νοεμβρίου 15-20, επαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 5.000 την ήμερα, πλέον δολ. 50.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βορ. Ειρηνικό άμεση, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 6.400 την ήμερα.
ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.363 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πουσαν, ταξίδι μέσω Κολούμπια Ρίβερ, με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 4.200 την ήμερα.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ: 17.450 τον. d.w. του 1976, παράδοση Χόγκ Κόγκ τέλη 'Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω Σιγκαπούρης/ Μπαγκκόγκ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.850 την ήμερα.
ΦΑΝΗΣ: 36.254 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 5, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 6.100 την ήμερα, πλέον δολ. 115.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΦΡΑΝΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.611 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ανγκρα Ντός Ρέις 'Οκτωβρίου 30 - Νοεμβρίου 2, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία ή Κίνα, δολ. 6.500 την ήμερα, πλέον δολ. 135.000 για πλοίο υπό έρμα.
ΕΛΕΝ: 67.368 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ερυθρά 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.800 την ήμερα.
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΥΡ: 68.490 τον. d.w. του 1967, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 6.100 την ήμερα.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: 129.542 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ 'Οκτώβριο, κυκλικό ταξίδι Νάρβικ με επαναπαράδοση 'Υμουίντεν, δολ. 13.000 την ήμερα.
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μπαγκκόγκ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας, με επαναπαράδοση Βόρειο 'Ιαπωνία, δολ. 5.850 την ήμερα, πλέον δολ. 16.000 έξτρα άμοιβή.
ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιμμιγχαμ 'Οκτωβρίου 19-22, κυκλικό ταξίδι Μεγ.

Λιμών με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 4.500 την ήμερα.
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ: 34.698 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Υμουίντεν 'Οκτωρίου 17-22, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία ή Κίνα, δολ. 6.425 την ήμερα.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 26.119 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κηλάγκ 'Οκτωβρίου 22-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 5.000 την ήμερα.
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: 23.278 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.950 την ήμερα.
ΑΡΗΣ: 25.230 τον. d.w. του 1971, παράδοση Μπελάγκ Νοεμβρίου 23-25, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.600 την ήμερα.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.440 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Νοεμβρίου 1-5, επαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 6.725 την ήμερα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 29.372 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ούσαντ 'Οκτωβρίου 20-24, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.800 την ήμερα.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση Πάσσερο, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 5.600 την ήμερα.
ΘΕΟΦΑΝΩ: 23.151 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μοϊράνα 'Οκτωβρίου 19 τό άργότερο, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 4.300 την ήμερα.
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: 26.858 τον. d.w. του 1986, παράδοση Καζαμπλάνκα άμεση, 20/30 ήμερες άποθήκη, δολ. 5.100 την ήμερα.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ: 37.681 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία 'Οκτώβριο, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη - 'Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ήμερα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο από έρμα.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ: 62.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Οκτωβρίου 22-31, ταξίδια 4-6 μηνών, δολ. 7.500 την ήμερα.
ΦΡΗΠΟΡΤ: 47.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μουσκάτ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον δολ. 6.300 την ήμερα.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 53.489 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμβούργο 'Οκτωβρίου 14-16, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Λισσαβώνα, δολ. 5.500 την ήμερα.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: 27.540 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 3.750 την ήμερα.
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.730 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Αυστραλίας καί Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.100 την ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I: 20.950 τον. d.w. του 1976, παρά-

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 : "NIVAFREIGHTH"



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

δοση Δυτ. Αφρική Νοεμβρίου 15-20, ταξίδια 12 μηνών πρὸς δολ. 3.750 τὴν ἡμέρα, ὅψιόν ἐπόμενοι 12 μῆνες πρὸς δολ. 4.150 τὴν ἡμέρα, ὅψιόν ἐπόμενοι 12 μῆνες πρὸς δολ. 4.550 τὴν ἡμέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.931 τόν. d.w. τοῦ 1982, παράδοση στὸν πιλότο Χαττέρας Ὀκτωβρίου 20-30, ταξίδια 11-13 μηνών, δολ. 8.200 τὴν ἡμέρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τόν. d.w. τοῦ 1983, παράδοση Ἰαπωνία ἀρχὲς Νοεμβρίου, ταξίδια 10-13 μηνών πρὸς δολ. 8.875 τὴν ἡμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΠΙΔΟΣ: Λιβύη 80.000 τόν. Ἰταλία, WS 85, Ὀκτώβριο.

ΑΛΟΝΗΣΟΣ: Ἐλευσίνα 29.000 τόν. Αὐγούστα, WS 157,5, Ὀκτωβρίου 29.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Λιβύη 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 87,5, Ὀκτώβριο.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Περσικὸ Κόλπο 100.000 τόν. Τσιταγκόγκ WS 139, Ὀκτώβριο.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Τυνησία 75.000 τόν. γκρὸς φορτίου Σαβόνα, WS 101,5, Ὀκτωβρίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Νιγηρία 88.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία WS 110, ὅψιόν Ἄμερ. Κόλπο/Ἀκτὴ Ἀτλαντικοῦ/ΗΒ/Κόντινεντ, ἄμεση.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Μπόννου 73.000 τόν. μέρος φορτίου Μοντεβιδέο, WS 82,5, Ὀκτωβρίου 20.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Ἀμουαῦ Μπαίη 27.000 τόν. καθαρὰ, μέρος φορτίου, Μόντρεαλ WS 200, Ὀκτωβρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Μπανίας 30.000 τόν. καθαρὰ Μεσόγειο WS 215, Ὀκτωβρίου 12.

ΚΥΜΟ: Περσικὸ Κόλπο 117.000 τόν. Ἰταλία, WS 72,5, Ὀκτώβριο.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Ἀρζού 84.000 τόν. Ἀμερ. Κόλπο WS 77,5, Ὀκτωβρίου 25.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Σιντί Κερίρ 108.000 τόν. Γένοβα, WS 75, Ὀκτωβρίου 18.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Φόρ 95.000 τόν. Τριέστη, WS 80, Ὀκτωβρίου 17.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Ἀνατολ. Ἀκτὴ Μεξικὸ 50.000 τόν. μέρος φορτίου Λὰς Μίνας Παναμά, WS 115, Ὀκτωβρίου 16.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ: Τουρκία 135.000 τόν. Μεσόγειο WS 70, ὅψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, Ὀκτωβρίου 20.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Πούνα ντέ Πάλμας 38.000 τόν. Σάν Χοσέ WS 135, Ὀκτωβρίου 16.

ΧΡΙΣΙΝΑ: Ἡνωμ. Βασίλειο 65.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 60, Ὀκτωβρίου 21.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Συρία 50.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, Ὀκτώβριο.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζαία 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 90, ὅψιόν Μεσόγειο, Ὀκτωβρίου 28.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρὰ Ἀκτὴ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ WS 166, Νοεμβρίου 4.

ΝΕΣΤΩΡ: Σιγκαπούρη 50.000 τόν. καθαρὰ Ἰαπωνία, WS 130, Ὀκτώβριο.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Ρὰς Σουκχεϊρ 126.000 τόν. Φόρ, WS 72,5, Ὀκτώβριο 30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ: Ἡν. Βασίλειο 240.000 τόν. Δυτικὲς ὅψιόν WS 45, Ὀκτωβρίου 24.

ΚΑΠΤ. ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Ἡν. Βασίλειο 240.000 τόν. Δυτικὲς ὅψιόν, WS 42,5 Ὀκτώβριο.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κολομβία 73.000 τόν. Ἀκτὴ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/Ἀμερ. Κόλπο WS 117,5, Ὀκτωβρίου 29.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 34.000 τόν. μέρος φορτίου Ἀκτὴ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 200, Ὀκτωβρίου 30.

ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ: Περσικὸ Κόλπο 210.000 τόν. μέρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 55, Ὀκτώβριο.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ζωηρὸ ἐξακολουθοῦσε νὰ εἶναι τὸ ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον κατὰ τὸ δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Ὀκτωβρίου. Τὸ ἐνδιαφέρον κυρίως ἀφοροῦσε στὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ τὰ, cape size μπάλες κάρριερς χωρὶς καὶ οἱ λοιπὲς κατηγορίες πλοίων νὰ ὑπολείπονται. Ἡ ἀνερχόμενη ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου καὶ ἡ αἴσθησις ὅτι τὰ πρὸς πώληση διαθέσιμα πλοία συνεχῶς λιγοστεύουν συνετέλεσαν σὲ μιὰ ἀνοδικὴ τάση τῶν ἀξιών.

Στὰ δεξαμενόπλοια ὅπου τὸ σύνολο τῶν πράξεων ἀφορᾷ σὲ VLCC καὶ πλοία παραγωγῶν, διακρίναμε:

— T/T VENTURIAS (338.000/77) δολ. 15.700.00.

— M/T RED SEA PIONEER (257.000/70) δολ. 10.250.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/T FIDIUS (254.690/74) δολ. 14.500.000.

— M/T AMBRONIA (249.953/75) δολ. 12.000.000.

— M/T BALBOA (148.900/71) δολ. 6.850.000.

— M/T RIVERVILLE (32.234/76) δολ. 8.400.000.

— M/T POLLUX (32.056/73) δολ. 5.300.000.

— M/T GEMINI (29.999/82) δολ. 12.400.000.

Ἄν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον στὰ μπάλες κάρριερς ἐπικεντρώνεται στὰ μεγάλα μεγέθη, οἱ γνωσθεῖσες πράξεις ἀναφέρονται σὲ μικρότερα ἐπίσης πλοία, μεταξύ τῶν ὁποίων:

— M/V IBERITA (144.348/81) δολ. 19.750.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V NORTTRANS ELMA (122.547/76) δολ. 12.100.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V RUDOLF OLDENSODRFF (74.024/74) δολ. 7.200.000.

— M/V PRESCIOUS (65.420/81) δολ. 12.500.000.

— M/V NOVANA (63.300/81) δολ. 11.400.000.

— M/V WILMONA (62.780/77) δολ. 8.500.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V ADELFOFOTIS (61.495/73) δολ. 5.600.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V CYPRESS (54.256/74) δολ. 4.000.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V ARALAR (53.209/71) δολ. 3.500.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V GRECIAN LEGEND (41.861/69) δολ. 2.550.000 σὲ Ἑλλήνες.

2.550.000 σὲ Ἑλλήνες.

— M/V KINDLY (35.208/76) δολ. 5.400.000.

— M/V CAPE OTWAY (31.992/76) δολ. 5.500.000.

— M/V EVINA (26.510/78) δολ. 2.800.000.

— M/V ASTRO CARRIER (25.957/71) δολ. 2.000.000.

— M/V MIRA (22.042/81) δολ. 10.000.000.

— M/V VICTORIOUS (17.678/78) δολ. 3.000.000 σὲ Ἑλλήνες.

Ἄν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον γιὰ πλοία γενικοῦ φορτίου ἦταν ζωηρὸ, οἱ γνωσθεῖσες πράξεις ἦσαν ἐλάχιστες, ἴσως λόγω τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ τῶν προσφερομένων πλοίων:

— M/S NEOTIS/ΤΟΧΟΤΙΣ (SD 14 τοῦ 1971) δολ. 2.150.000 συνολικά.

— M/S FAETHON (17.070/71) δολ. 1.575.000.

Οἱ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ὁ περιορισμένος ἀριθμὸς τῶν πρὸς διάλυση προσφερομένων πλοίων διατήρησε τίς τιμές σὲ ὑψηλὰ ἐπίπεδα ἂν καὶ ἦταν ἐμφανὴς ἡ προσπάθεια τῶν διαλυτῶν νὰ ἀνακόψουν τίς ἀνοδικὲς τάσεις. Γιὰ μιὰ ἀκόμα φορά, μεγάλο μέρος τῶν πράξεων πού ἐγνώσθησαν ἀναφέρονται σὲ πλοία μέ ζημιές ἢ ἄλλες ἀνάλογες περιπτώσεις μέ παράδοση μακρὰ ἀπὸ τὰ διαλυτήρια.

Σημειώσαμε 36 πωλήσεις παντός μεγέθους ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μερίδα τοῦ λέοντος (28) γιὰ Ταϊβάν. Θὰ ἀναφέρουμε τίς πλέον χαρακτηριστικές:

— S/S MELBOURNE (12.888) δολ. 236.

— M/V OTTO LEONHARDT (9.626) δολ. 230.

— M/T TENACITY (15.323) δολ. 241.

— M/S LUCK (3.188) δολ. 203.

Οἱ παραπάνω πράξεις ἀφοροῦν σὲ παράδοση Ταϊβάν ἐνῷ γιὰ τίς λοιπὲς ἀγορές σημειώσαμε:

— M/V SHORYO MARU (7.812) δολ. 210 γιὰ Ἰαπωνία.

— M/S MINER (3.795) δολ. 175.50 γιὰ Πακιστάν.

— M/S MOLOCHARNSK (5.678) δολ. 180 γιὰ Μπαγκλαντές.

Οὐδεμία πώλησις γιὰ Ἰνδία ἐπείσθη στήν ἀντίληψή μας, τὸ ἴδιο καὶ γιὰ τὸ Μεσογειακὸ χῶρο ὅπου ἡ κίνηση ἦταν ὑποτονική.

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

AEGEAN OCEANIC S.A.

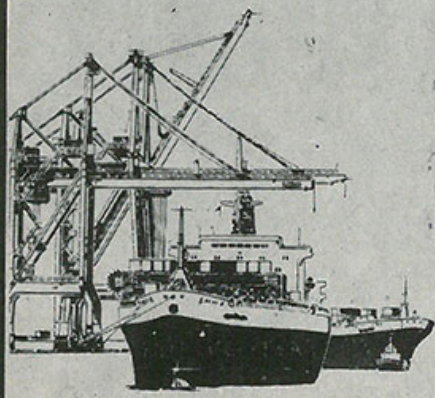
12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEAEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

NAFTIKA CHRONIKA



BRIBERY

During the public meeting of the Transport Committee on customs formalities, the President of the International Union of Truck Drivers claimed that customs officers were being bribed, mainly on the borders of France, Italy and Spain, and on a smaller scale, on the Greek border.

The President of the Transport Committee, Mr. G. Anastasopoulos, and the committee's rapporteur, asked the President if he could be more specific in this claim while the delegates of the Road Transport Unions and of the International Union of Road Transport declared they had no knowledge of such bribery.

During the public hearing, the differences were noted in border crossings in the North and in the South. In the South it sometimes took from one to three days to cross a border. Also referred to were the high costs that resulted from such delays. The experts who had been called to the public hearing conceded that some progress had been made in the last five years but stressed that formalities should be further simplified.

WE MUST MAKE HASTE

Following the visit to London of the Norwegian minister of merchant marine to promote the new Norwegian registry (NIS) the Norwegians have embarked on an extensive campaign to attract foreign ships to the new register.

Already, a Norwegian delegation composed of government officials and shipowners has visited New York and Hamburg and is expected in Tokyo, Hong Kong and Singapore.

But the Norwegian campaign has not been limited to such visits alone. Recently, shipping offices in Piraeus have been deluged with promotional literature on NIS which proves that the Norwegians are eager to attract Greek owned ships as well.

The question that arises from these efforts and those of the "traditional" convenience flag countries such as Panama and Liberia is what are we doing to attract Greek owned and not foreign owned ships to our own registry, although we should be able to attract foreign owned ones as well, considering our managerial skills in this field.

In order to reduce the running costs of Greek flag ships and make Greek registry an attractive proposition, it is this journal's opinion that the following measures should be taken:

First, there should be a further reduction in minimum crew complement requirements as in other traditionally maritime countries. In Sweden, for instance, after a Swedish company has successfully operated 10,000 ton ships with a crew of 15-16, it is now trying out a crew of 10-12 persons on a ship of more than 50,000 dwt.

Secondly, no extra money should be paid for work accomplished during the regular 8 hour day and overtime should apply only to work done beyond the 8 hour limit.

Thirdly, the compensation for being signed off at home and abroad should be the same, considering that no seaman is more than three days away from home anywhere in the world after he has been discharged.

Fourthly, new shipboard regulations should be established and the concept of a multi purpose crew introduced.

Fifthly, tax concessions should be made and the problems concerning the taxation of large vessels resolved.

We must make haste if we really want this country to remain one of the principal maritime powers of the world and it would be futile for us to try and conceal our anxiety in this respect. First of all, because many foreigners who have cooperated with or been employed by Greek shipping firms have learnt a great deal about Greek methods of ship management and are either using them for their

own benefit or for the benefit of foreign shipowners. Our second worry is the fact that efforts are being made to set up a new registry to be used by EEC member countries.

We must make haste, now that shipping is being viewed as a non-partisan issue by the government and by the opposition, to apply the suggested measures that will make the national register so attractive that it will take in all Greek owned tonnage.

HOPE FOR THE GREEK REGISTER

At a recent press conference, Mr. Stathis Gourdomichalis, President of the Greek Shipowners' Union, expressed his optimism with regard to the fate of the Greek register and the future of Greek shipping. Replying to questions he remarked on the substantial improvement of the freight market, the continuing confidence of foreign banks in Greek shipowners, the halt in the transfer of Greek owned ships to other flags and the change in the attitude of the country's political parties towards shipping. He also pointed out the problems arising from Law 1711/87 on NAT and referred to the need of reforming maritime training.

On the subject of the Greek register, Mr. Gourdomichalis said that the latest data indicated a halt in the precipitous flight from the Greek flag and that the improvement in the freight market has created conditions in which the Greek owned fleet can be increased to the benefit of the national register.

OBJECTIVITY

Britain's National Union of Seamen has decided to place the election of its new deputy secretary - general to an independent body - Unity Balloting Service which will undertake to conduct the election and count the votes. Two of the union's top officials are candidates for the post.

It should be noted that the election had been scheduled for the beginning of the year but was postponed at the last moment because certain members of the Union complained of fraud in the 1986 election of the union's executive council. An investigation was held and no evidence of fraud was uncovered but it was thought that further complaints would be silenced by having the next election conducted by an independent body.

This new method of holding elections, which reflects the anxieties of the British unions, will ensure objectivity both in the eyes of union members and of the public in general.

FRENCH POLLED ON "CHUNNEL"

Following the exchange of ratification documents of the treaty covering the Channel tunnel between President Mitterand and Mrs. Thatcher, which took place at the end of July, a public opinion poll was commissioned by EUROTUNNEL in France.

It was conducted in August among 809 persons chosen as a sampling of the total population of France. The results were the following:

47% of the French people believe in the Channel tunnel while 77%, mainly young people, believe the tunnel will eventually be built. Only 14% of those queried knew that the tunnel was scheduled for completion in 1993. 27% believe that there are still many difficulties in the way, mostly economical but also political and technical. 48% had heard of EUROTUNNEL. As for the financing of the project only 12% knew it would come from private sources while 47% believed it was state-supported and 15% that it was entirely state-sponsored.

EIGHT MONTHS LATER

Eight months after the tragic loss of the ferry "Herald of Free Enterprise" the memory of the drama remains alive. British justice came down heavily on some and more lightly on others while the blackened name of Townsend-Thorsen was replaced by that of P & O European Ferries.

The exact number of dead has not yet been ascertained since the 189th body was recently washed up. According to Belgian estimates there are four more persons missing, to make the total 193.

As for the technical conclusions, it has been remarked that it is extremely doubtful whether they are nothing more than superficial suggestions while, in fact, nothing was done with regard to the safety problem. Indeed, beyond the open bow doors and the faulty ballasting, which were deemed the main,

combined causes of the sinking, the basic problems of the rapid overturning and sinking because of the absence of watertight doors on the car deck remains unanswered.

ENHANCED RECORDER SYSTEM OFFERS "BLACK BOX" FUNCTIONS

A successful manoeuvring recorder system is being further developed by Moland Automation of Norway to approach the recording functions incorporated in the "black box" carried by today's aircrafts.

Based on the company's KIM order printer, the first of these extended solutions has been ordered by Rauma-Repola of Finland for use in a series of vessels being built for the Soviet Union.

Enhancements include recording of voice communication via VHF on a special tape as well as registration of such events as navigation lights on/off, radar on/off and the like.

Designed as a stand-alone system, KIM already offers a significantly safer and more reliable alternative to integrating such recording functions in a large vessels computer system.

It accordingly avoids the possibility of losing the logging function due to technical failure of the main remote control system, just when it might be most required.

THE LAURO DEFICIT

According to the Neapolitan authorities, the final deficit of the Lauro empire was assessed at 99 billion lire. In fact, the Lauro debts had originally been assessed at 299 billion lire but the personal fortune of the patriarch of the Lauro family (villas, houses, vineyards, olive groves, paintings, cars, yachts, etc) offset the large part of the debt. Involved in the collapse of the Lauro empire are his children, Ercole and Laura, a nephew and three members of the company's board of directors.

FIFTY YEARS AGO

— Although it puts us in an awkward position, we feel duty bound in publishing crew complaints on insufficient victualling.

— The Belgian motorship "Prince Albert", recently placed on the Ostend-Dover cross-Channel run, broke the speed record at 25.5 knots and has been hailed as the fastest diesel powered vessel in the world.

— The cargo ships "Athanassios" of 4,278 grt., "Mina" of 6,607 grt., "Oros Ossa" of 5,201 grt. and "Fotis" of 5,307 grt. have been sold to foreign owners and have been transferred from the Greek register.

— Freight rates have dropped in all sectors and more so in the Plate than elsewhere. It is fortunate that shipowners in London, both British and foreign, have applied their "gentlemen's agreement" to hold fast to a minimum freight level. Indeed, on October 25, a minimum of 30/- was agreed upon for cargoes for the Plate to certain British ports.

(Naftika Chronika, No. 165/1.11.1937)

ASRY AGREEMENT WITH KVAERNER FOR CARGO ACCESS EQUIPMENT

The Arab Shipbuilding & Repair Yard in Bahrain has signed an agreement with Kvaerner (UK) Ltd. to provide specialist services for the repair and maintenance of cargo access equipment for the many bulk carriers and ro/ro vessels in the Arabian Gulf.

Kvaerner Ships Equipment is one of the world's leaders in the design and supply of ships' cargo access equipment for all types of vessels notably for hatch covers and ro/ro access equipment.

ASRY's key location in the Arabian Gulf is ideal for servicing the many bulk carriers trading to the area, a number which can be expected to increase sharply in the years ahead.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANCLERS • 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

RESERVED OPTIMISM FOR THE FUTURE OF THE SHIPPING MARKET

HIGHLIGHTS FROM THE FIFTH ANNUAL INTERNATIONAL MEETING ON WORLD ECONOMY AND SHIP FINANCE

Better times are foreseen for the shipping industry in the years ahead but shipowners worldwide are advised to follow a "wait and see" attitude and not disregard the tangible oversupply of tonnage still persisting.

Above can briefly summarize the conclusions of the two day seminar held at the Piraeus Marine Club with eighteen well known academics and maritime professionals attending as speakers, panelists and moderators.

The event was attended by about 120 persons, members of the shipping, banking, insurance and legal professions and was organised by the Marine Club with the cooperation of the widely acknowledged International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School in London.

In his opening speech, Greek Merchant Marine Minister **Mr. E. Yannopoulos** pledged that the Greek Government will support the Greek fleet as it believes shipping is one of the most important sectors of the national economy and the only one which supplied foreign currency revenues without any demands. The Minister told the seminar that he will spare no efforts to assist shipowners in parallel to the improved conditions of the freight market so that the Greek fleet would be maintained and necessary conditions would be created for all Greek owned ships to operate under the national flag.

Speaking at the opening session of the seminar, Britain's ambassador to Greece, **Sir Jeremy Thomas** appealed to all Britain's allies to safeguard the interests of the international shipping community in the Persian Gulf and underlined that for world trade to continue it is essential to secure a stable international

climate and the freedom of the high seas.

Professor Grammenos, director of the International Centre for Shipping, Trade and Finance analysed major issues in world economy and their effects on shipping.

Prof. Grammenos stated that high rates of gross national product per capita and gross domestic product could create the basis for sustained import growth, having a positive effect on shipping in conjunction to the growth of Manufactured exports.

Using World Bank statistics Prof. Grammenos focused attention to the high levels of economic growth experienced by countries in the Pacific and especially those in Asia which he attributed to the benefits of cheap oil and raw materials thus enjoining a low cost of inputs for their manufactures.

He underlined that outward countries, having a larger volume of trade benefit shipping and perform better economically than countries with an inward economy and advocated that progressive liberalisation of inward economies would boost shipping and the development of those countries economies.

Prof. Grammenos counselled shipowners to consider changing patterns of world trade before investing in new tonnage, noting that despite the possible influence of macro-economic parameters on the international framework within shipping operates, the interpretation of the framework remained up to the "famous gut feeling" of the Greek shipowners, which in most cases, certainly entails implicit analysis of macro and micro-economic factors and is not mere speculation.

Examining trends in interest and exchange

rates in the international market, **Mr. Christian Frigast**, chief executive of Privatbanken in London, said that following the latest summit of the Group of Seven in London there has been a general consensus that currencies should be stabilised and although there is not a new fixed rate exchange system, he feels that certain target zones have been established for the major currencies.

Mr. Frigast underlined that there is still some uncertainty as to the future exchange trends, while concerning interest rates he claimed that although rates are still very high he could not foresee an actual fall of levels in the near future.

"1987 can be defined as the year which the freight market recession ends after five very difficult years, and if another year or two of restraint was achieved then we can look back to 1987 as the year when shipowners attitudes finally aligned themselves with market forces to begin a sustained turnaround in the tanker and dry bulk markets." These conclusions belong to **Mr. Peter Douglas**, senior shipping economist of the Chase Manhattan Bank, who told the seminar that the real measure of whether or not 1987 proved the turning point for the bulk market would be the degree of realism manifested from now on by owners and their bankers.

According to Mr. Douglas, the best counsel bankers can give to their shipowners clients today is to wait, wait, wait, until today's optimistic atmosphere is validated by the supply-side development which is the only factor to insure the future profitability of the shipowning industry.

Mr. Douglas warned his audience that

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

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

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

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

PIRAEUS OFFICE:

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

they must distinguish between the psychological factors which have pushed upwards freight rates and market values sharply this year and the persistent oversupply which exists beneath the present veneer of optimism.

If the rate rebound of 1987 is not just another false pregnancy concluded Mr. Douglas, then period employment arrangements will begin to appear in the market with a frequency approaching that which was witnessed 15 years ago.

With respect to current policy for shipfinancing, Mr Bruce Lambie, deputy managing director Den Norske Credit Bank London, analysed for conference participants the policy of this bank which includes the close monitoring of vessels financed, monthly retentions of freight earnings and efforts to persuade owners to sell tonnage which cannot perform satisfactory.

Mr. Lambie noted that the combination of asset value and cash flow is fundamental in any shipping loan and the management of the two elements form the basic security of a shipping portfolio.

Contrary to Mr. Lambie's views on shipfinancing, Mr Evangelos Melis, vice president, area manager for shipping Europe, Africa & Middle East of the Chase Manhattan Bank, underlined that shipping loans should be primarily based on the name and track record of shipowners who in the future must not develop a sentimental link with their vessels and must be prepared to sell whenever market conditions are favourable.

Shipping companies with a good name in the market could benefit by going public and issue shares to raise funds to help their company grow. These views were expressed by Mr. Nicholas Triantafyllakis, who is a student of the



International Centre for Shipping, Trade and Finance and a member of the research group of the Centre, told the seminar that a number of shipping groups quoted in the world's stock markets show varying degrees of success.

Examining two examples — the Majestic Shipping Co. Ltd., which was obliged to withdraw its share offer in the second half of 1986 and the recent venture by Anangel American Shipholding, Mr. Triantafyllakis concluded that the mentality of investors, timing, choice of stock market and other factors could play a decisive role in the success or otherwise of such ventures.

It is interesting to note for our readers that the vessels of both above shipping companies are managed by well known Greek operators.

Other speakers of the 5th Piraeus international meeting included Mr. John Smith senior partner of Constant and Constant, London and Mr. Anders Ulrik

of Assurance Shuld, Copenhagen who covered various aspects of the security of ship financing.

Pointing out to conference participants the pitfalls of ignoring the proper procedures in registering security documents, Mr. Smith said that it should be born in mind that a mortgage document often had to be argued by a court some where other than in the country under whose flag the vessel was registered.

In examining the question of whether to refinance Mr. Smith stressed that legal options had to be governed by practical considerations.

Both speakers referred to the fact that the 1926 and 1967 conventions on maritime liens had not been successful in bringing international agreement as to the order of priority between such liens and other rights against a vessel.

Mr. Iqvar Lilja, vice president — head, South East Europe of Det Norske Veritas, in examining classification as a key



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

HELLENIC DAY AT LLOYD'S REGISTER



The Greek flag was flying outside, Lloyd's Register's headquarters in London to mark October 28 - the Greek Ochi Day - when the world's leading classification society was playing host to the London-based Greek shipping community. The Greek Ambassador Stephanos G. Stathatos (centre) and John A. Hadjipateras (left), Chairman of the Greek Co-operation Committee pictured with Lloyd's Register's chairman Roderick MacLeod (right) at LR's Hellenic Day celebrations on October 28. Some 80 members of the London-based Greek shipping community attended the technical seminar held at LR to mark the Greek Ochi Day.

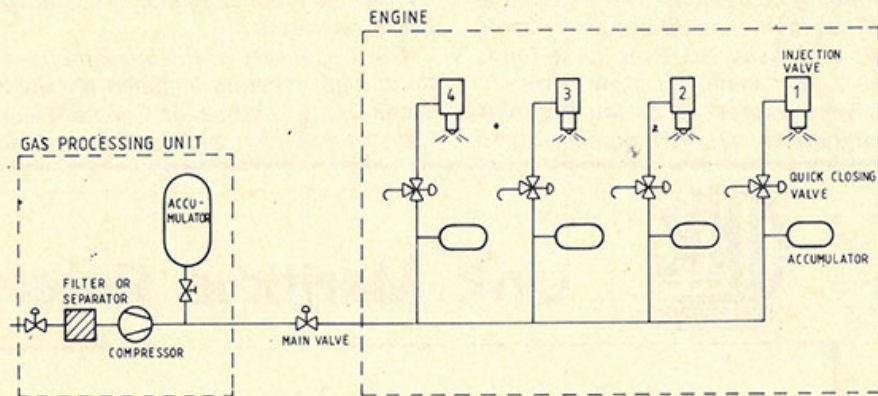
WARTSILA DIESEL INTRODUCES A NEW GAS DIESEL ENGINE

The latest achievement in the development of the Wartsila Diesel engine range is the Wartsila Vasa GD, a new gas-diesel engine that can operate on a wide variety of fuels, from poor quality heavy fuel to high quality hydrocarbon gases.

The Vasa GD is a multifuel engine well suited for a number of different installations: land-based and offshore power plants, pumping and compressor stations. Thanks to flexibility in fuel selection, the Vasa GD engine permits minimizing of operating costs. The gas-diesel concept permits instant switchover to the most economical fuel available. The risk of disruptions in fuel supply can also be minimized since back up fuel is always available.

As the Vasa GD has the same output range and basic design as the Wartsila Vasa 22 and 32 diesel engines, existing installations with these models can also be easily rebuilt for multifuel operation. Rebuilding does not alter the maximum engine output.

The Vasa GD engine can shift from a gaseous to a liquid fuel and back without interruption. Thermal efficiency is not affected by fuel type, and use of the optimal diesel process in combustion keeps it above 45%. Full advantage can



thereby be taken of a diesel engine operating as a gas engine, because the output needs not be deated. A conventional gas otto engine does not exploit the full potential of a modern diesel engine because of combustion related factors such as detonation and high thermal load, which also reduce engine efficiency drastically. Wartsila Diesel has therefore chosen to develop the Vasa GD gas diesel engine, which eliminates these obstacles with high pressure gas injection.

Wartsila Diesel has made extensive development tests on a Vasa 4R22 me-

Mr. Iivar Lilja, vice president — head, South East Europe of Det Norske Veritas, in examining classification as a key element for financing, noted that classification remained the cornerstone on which the condition monitoring of the ship's hull and machinery is based, both in order to obtain finance either for a new building or a secondhand purchase and in order to arrange insurance.

Rules and requirements for periodically unmanned, automated engine rooms were, he said, representative of setting international standards capable of reducing operational costs at the expense of higher initial capital costs, a trade-off which has to be considered when the financial risk came into the picture.

In conclusion, we wish to underline the interesting topics raised by the qualified speakers and panelists the coordination of discussions held by the chairman of the Meeting, Mr. Gregory Hadjilefteriadis, vice president of Eletson Corporation.

Also it should be noted that, although the Club's staff spared no effort to facilitate attendants, the large number of participants and the small available space created some minor problems which we feel can be avoided if the next, sixth International Meeting of Piraeus is staged at the Eugenides Planitarium.

dium-speed diesel engine using high pressure gas injection. The engine has operated at 1000 rpm and a load range of 20 to 110%. The rated output is 162 kw per cylinder, which corresponds to a BMEP of 21.2 bar. The initial tests started with a pilot fuel amount of 10%. A very stable combustion process resulted in further reduction of pilot fuel to 5%, without any loss in efficiency. No tendency towards detonation was observed during tests with different pilot oil levels. The same high efficiency was recorded during both gas operation and diesel oil operation at all loads.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησε - δ. = δηλώθηκε - ε. = έφθασε)
(β. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μκτόν)

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGIA GALHNH	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA XEPIH	68	9031
AGIA OΦIA	85	24500
AGIAS A Σ	85	23074
AGIAZOS	82	36000
AGIOS ANΔPEAS	77	10815
AGIOS ΓEPACIMOΣ	70	8978
AGIOS KYPIPIANOΣ	70	10469
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOS MATΘAIOΣ	72	5580
AGIOS ΦANOPYPIOΣ	69	14029
AΔEΛΦOTHΣ	73	30486
AΔPATOIKH (δ.)	63	30648
AETOΣ	72	3065
ANΓIANNHΣ	77	30427
AΘNHAI	67	9443
AΘΛON	79	10428
A'I BAI	70	8898
AIGAION	77	14274
AIKATEPINH	64	5931
A'I ΛANT MAPINEP	74	16006
A'I ΛANT SKA'Y	76	11684
A'I ΛANT EKIPEP	84	16800
A'I ΛANT TZEM	85	16800
AIOIIAN KAPPIEP	68	16715

πρός Σιγκαπούρη 7/6
πρός Ίαπωνία 30/8
α. Μασαλία 4/9
πρός Κονακού 14/8
α. Τενερίφη 15/9
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρουέν 9/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Όιτα 28/8
ε. Γιουρπορτ 22/9
δ. Κων/πολη 15/9
ε. Κολόμπο 21/9
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κπέμε 20/9
α. Καραϊσι 16/9
δ. Γιβραλτάρ 5/9
α. Μανζανίλο 31/8
στο Άμστερνταμ
πρός Σάο Σεαστιάο 26/6
α. Πειραιά 14/9
πρός Λάζαρο Καρντένας 27/8
πρ. «Κίναρος»
ε. Σάν Άντόνιο 6/9
ε. Λάγος 13/8
πρός Μπαντάρ Άμπας 21/8
αργεί Χαλκίδα
πρός Κάντλα 29/8
δ. Παναμά 1/9
πρός Σιγκαπούρη 5/9
πρός Σμύρνη 30/8
α. Πειραιά 16/9

A'I PHNΣ ΓKAIΦ	68	9441
A'I PHNΣ EMEPAN	77	9083
A'I PHNΣ NTA'I MONT	81	10714
A'I PHNΣ ΣAΦA'I P	77	10153
AITZIAN ΓOY'I NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I ON	77	38484
AITZIAN NTOLFIN	83	35000
AITOLIOΣ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOYAPIOYΣ (δ.)	72	19869
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTAIA	75	23785
AKBOPAA	77	5868
AEΞANΔPEIA	75	22575
AEΞANΔPOΣ II	77	1598
AEΞANΔPOΣ III	77	1584
AEΞ. Γ. TCBABIPHΣ	78	15688
AEΞANTEP	57	4365
AEΞION XOOYΠ	68	9084
AEΘAIA	74	23757
AEIAΣ	82	4180
AEIKPATOP	83	15857
AEINE	63	10383
AEINTA	73	23218
AEKAIIOΣ	77	11213
AEKIMIOΣ	85	24700
AEKMAN	77	14530
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIS	73	13631
AEKYONIS (δ.)	87	17612
AEKYON	73	8224
AEMA	80	11584
AEMAP	69	10373
AEMI SKA'Y	74	22246
AEMPETA	84	17882
AEONHCOΣ (δ.)	72	17355
AEΣ CTPEHΓKO	86	12963
AEITIZ	79	11000
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA TΣAΛEHTZ	85	10511
AEΦA ΦE'I TΘ	84	22000
AEΦA ΦE'I T M	82	32320

μετ. «Μπελλγκάλο» (λ.)
δ. Σουέζ 20/9
ε. Βομβάη 27/8
πρός Άκραμα 17/9
πρός Χάμιτον 7/9
στο Σασόμπο 11/8
πρός Νιουκαστλ 31/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντόρ ές Σαλαμί 6/9
πρός Πουέρτο Ρίκο 31/8
πρός Ίαπωνία 4/9
αργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 14/9
πρός Γκερσίκι 27/8
αργεί Πειραιά
πρός Βιτόρια 19/8
α. Τζέντα 21/9
πρός Άγγλα 3/9
μετ. «Λάγκα» (ε.)
αργεί Χαλκίδα
στο Μπαντάρ Άμπας
α. Τζακάρτα 5/9
πρ. «Yukse Güler»
ε. Λοριέντ 10/9
πρός Ντακάρ 3/9
ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 17/8
στη Μπαγκκόκ 6/9
πρός Όρν 11/9
πρός Ίαπωνία 6/9
πρός Άλεξάνδρεια 2/9
πρός Μενταβάι 19/8
ε. Μαυρίκιο 15/8
αργεί Πειραιά
ε. Βομβάη 20/9
πρός Λονδίνο 3/9
πρός Άμβέρσα 13/9
ε. Γλασκώβη 24/8
α. Λάμπε Μπ. 21/9
πρός Ντάρμπαμ 17/9
ε. Ν. Όρκη 15/9
α. Πόρτ Άλμπερνι 13/9
πρός Σάν Χουάν 7/9
ε. Σέτε 3/9
ε. Ν. Όρλεάνη 13/9

AMILLA	72	13631
AMOPPOΣ	83	34000
AMOTPIPIH	78	10995
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATΛAZ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA BKTOPY	74	13633
ANAGΓEA ΓKPETHNEΣ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'I CTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTBOPO	78	13889
ANAGΓEA EEPPEΣ	82	29487
ANAGΓEA HΓKA	83	20432
ANAGΓEA INTEΛITZENΣ	82	24655

ANAGΓEA ΛHNTEP	85	14400
ANAGΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'I T	78	13889
ANAGΓEA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I Σ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAΞEΣ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTELITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEΣ	73	13631
ANAGΓEA XAPMOHY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOYΠ	74	13633
ANAGΓEA XOPATIZON	77	15378
ANAMEAI	77	14584
ANAZTAZIA	80	15688
ANAZTACIΣ (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPIOTHS	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOC	85	34500
ANAPPOC APIEΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOC ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOC ΓEOPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPPOC MEATEMI	73	32781
ANAPPOC OKΦA'NI	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOTPIPIH	76	16646
ANΘO	79	11000
ANIMAP	72	10527
ANNA A	79	12214
ANNOYIA	71	9826
ANATIOΣ	71	16379
ANEBENTCIOYPI	54	5383
ANTEIINA	77	16356
ANTEIINIK ΓKPETHΣ	71	30193
ANTEIINIK ΠAOYEP	87	25169
ANTEIINIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTEIINIK CΠIPIT	84	36353
ANTEIINIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTEIINIK XOOYΠ	85	25300
ANTEIINAMAP	72	6666
ANTZOYAEITTA	78	24941

ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXEIA	72	11931
ANTIPAPPOC (δ.)	86	18000
ANTIPOLIS (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AZIOΣ (δ.)	79	19463
AOPYPOPA ΠEPA	76	6051
APEE	73	16397
APHAIOTHS	75	35716
APHOA	75	34409
APOLLONIA XII	66	1506
APAMPPEAIA	82	13800
APAN	80	10428

ε. Βομβάη 1/9
δ. Ντόβερ 2/9
ε. Πειραιά 7/9
ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 24/8
πρός Π. Καμπέλο 1/9
πρός Όρδανία 7/9
ε. Χόγκ Κόγκ 10/9
ε. Μπρέικ 21/9
πρός Τζέντα 17/9
πρός Νάπολη 17/9
πρός Τόλνα 17/9
J. Κολούμπια Ρίβερ 15/9
ε. Κουινχουαγκντά 9/9
ε. Σίμιζου 15/9

πρός Ίαλία 12/9

πρός Ν. Καληδονία 3/9
πρός Άντεν 29/8
α. Κολούμπια Ρίβερ 12/9
πρός Γιοκοχάμα 28/8
α. Τής 12/9
πρός Μόντρεαλ 11/9
α. Ν. Όρλεάνη 3/9
α. Ρόττερταμ 2/9
πρός Μακίο 5/9
πρός Μπαρκελόνα 11/9
δ. Σουέζ 14/9
α. Ν. Όρλεάνη 29/8
α. Κάδιξ 6/9
ε. Λαντακρόνα 16/9
πρός Σιγκαπούρη 23/9
α. Τόκιο 29/8
α. Ντάρμπαμ 24/8
ε. Βανκούβερ 16/9
ε. Άμβέρσα 12/9
δ. Πόρτ Σαϊδ 19/9
πρός Άμβέρσα 9/9
α. Μαλά 4/9
ε. Ν. Όρλεάνη 11/9
δ. Σουέζ 18/9
πρός Πειραιά 10/9
πρός Όρν 5/9
πρός Τσινχάε 29/8
πρός Κουανγκιάγκ 18/7
ε. Τάραντα 12/9
αργεί Τάραντα
δ. Ντόβερ 8/9
πρός Όναχάμα 8/8

α. Καραϊσι 21/9
δ. Ντόβερ 22/9
πρός Ταϊβάν 13/9
α. Λύττελτον 8/9
ε. Μπάρ 2/9
πρ. «Dacebank»
πρός Σουέζ 6/8
ε. Χόγκ Κόγκ 24/7
αργεί Πειραιά
στο Φάλασιγκ 24/9
πρός Τόκιο 23/8
πρός Τόκιο 13/9
α. Άμστερνταμ 5/9
ε. Κασσιούγκ 6/9
δ. Σουέζ 7/9
δ. Παναμά 22/8
ε. Σχέζιν 12/9
ε. Τζακάρτα 9/9

α. Μπρισμαπλίν 15/9
δ. Παναμά 1/9
στο Κουβέιτ 16/9
πρός Άρούμα 6/9
πρός Μπαντάρ Άμπας 26/6
πρός Κόρπους Κρίστι 28/8
πρός Λάγος 28/8
ε. Γκερλάντον 6/9
α. Σ. Ευστάθιος 11/9
πρός Λένινγκραντ 4/9
ε. Πειραιά 12/9
α. Καέν 3/9
πρός Ίαπωνία 17/9

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOΣ	80	10996
AMAPYΛIΣ	83	13600
AMEOYCT	78	13889
AMEPKA XIII	64	4986

α. Σιγκαπούρη 20/9
πρός Λός Άντζελες 2/9
ε. Άμβέρσα 21/9
στο Ντάρμπαμ 19/9
στο Σασόμπο 18/9
μετ. «Έμα» (ε)

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗ	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
ΑΣΤΕΡΙΣ	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 ΚΟΥΗΝ	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΛ'ΑΟΡ	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
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΒΕΛΣ	76	11802
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ 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'Ν 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'ΙΛ (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

α. Φρημάντλ 17/9 *	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/9	
στη Σαγκάη 6/9	
προς Κέρτς 1/8	
ε. Σάν Νικόλας 13/9	
δ. Παναμά 1/9	
προς Βιτόρια 31/8	
προς Βενεζουέλα 7/9	
προς Λά Γκουέρα 26/8	
ε. Καλκούτα 15/9	
ε. Σιγκαπούρη 18/9	
προς Χόγκ Κόγκ 3/9	
προς Κουίγκχουκντάο 18/8	
προς Εϊβονμαουθ 9/9	
α. Σέβεν Άιλαντ 12/9	
α. Παροντίπ 3/9	
ε. Χόγκ Κόγκ 13/9	
προς Μπρουναμπουτέλ 10/9	
προς Ντάρμπαρ 19/9	
προς Ιαπωνία 16/9	
ε. Καοσιούγκ 19/8	
α. Άμβούργου 15/9	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
προς Μπουκάναν 25/8	
προς Γκλάντστον 10/9	
προς Βενεζουέλα 24/8	
α. Μπωμόν 9/9	
προς Μπατάγκας 4/9	
ε. Λομέ 20/9	
προς 'Αρούμα 16/9	
στον Πειραιά	
προς βενετία 15/9 *	
α. Ντὸς 'Αϊλαντ 1258	
υπέστειλε κυπριακή	
προς 'Ιαπωνία 27/8	
ε. Κομά Μπαί 2/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σαβόνα 27/8	
ε. Ντάρμπαρ 16/9	
α. Σιγκαπούρη 18/9	
μετ. «Νήσος Κεφαλλονιά» (Μ.)	
προς Νανζίγκ 31/8	
ε. Λορίντ 13/9	
προς Βαλαραϊζο 8/9	
προς Βενεζουέλα 10/8	
προς Ντουμπάι 16/8	
στήν Καλκούτα 3/7	
ε. Βαλέντια 13/9	
προς Ν. 'Ορλεάνη 3/9	
προς Ρίο 'Αντίρο 3/9	
δ. Π. Σαϊό 18/9	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 16/8	
δ. Σουέζ 6/9	
α. Γιούροπορτ 14/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/9	
μετ. «S.V. Ερτα» (μ.)	
προς Χάμπτον 19/9	
πρ. «Gaasterland»	
προς Κίνα 7/9	
ε. Κολόμπο 16/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κόμπε 2/9	
α. Φιλαδέλφεια 14/9	
ἀργεί Πειραιά	
στο 'Αϊζιέρ 17/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί	
ε. Ναγκόνια 16/9	
ἀργεί Στουλίδα	
ἀργεί Στουλίδα	
ε. Ρότερνταμ 20/9	
ε. Μοντεβιδέο 11/9	
προς 'Αλεξάνδρεια 28/8	
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 2158	
προς Φουτζέιρα 28/5	
α. Πειραιά 12/8	
α. Κουβέιτ 20/9	
δ. Γιβραλτάρ 15/9	
α. 'Αγ. Ευστάθιο 13/9	
προς Μαρόκο 28/8	
α. Κόρπους Κρίστι 9/9	
ε. Μοντεβιδέο 3/9	
α. Ρίο 'Αντίρο 5/9	
ε. Γκνάντο 16/9	
α. Ντάρμπαρ 18/9	
ε. Αύγουστα 16/9	
προς Περισκό 11/9 *	
προς Λιβύη 16/7 *	
προς Κορέα 14/8	
ε. Πειραιά 30/6	
προς Λός 'Αντζελες 7/9	
ε. Κριστομάλ 9/8	
προς Πουέρτο Καμπέλο 21/8	
ε. Μπουναβεντούρα 29/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/8	
προς Βιτόρια 7/9	
προς Μανίλα 12/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πουέρτο Καμπέλο 2/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/8	
προς Πουέρτο Καμπέλο 3/9	
υπέστειλε κυπριακή	
α. Τάυν 12/9 *	

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕΙ'Σ Λ.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	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 ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΡΕΙΣ	83	3343
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΑΡΝΣ	85	22208
ΕΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΛΗ	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
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

προς Περισκό 20/7 *
προς 'Αλγέρι 23/8
α. 'Οστ Λόντον 10/9
προς Λισαβόνα 11/9
ε. Κόμπε 12/9
δ. Σουέζ 17/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
προς Ντάρμπαρ 18/8
προς 'Ιντσόν 10/8
α. Φιλαδέλφεια 11/9
προς Μπουσάν 6/8
ε. Ουλσάν 20/8
ε. Κέμ 15/9
προς 'Ακαμπα 19/9
ε. Σιγκαπούρη 20/9
προς Κορέα 29/8
ε. 'Εϊβονμαουθ 17/9
προς 'Αλεξάνδρεια 10/9
προς Σάντος 1/9
α. Ρότερνταμ 22/9
ε. Μπαχαράν 19/9
α. Μπαχαράν 14/9
προς Νάπολη 12/9
α. Σαβόνα 17/9 *

προς Ν. 'Υόρκη 6/9 *
στον Περισκό 18/9
προς 'Ιταλία 6/9
μεσογειακές μεταφορές
α. 'Υμουίντεν 2/9
α. Γιούροπορτ 19/9
ε. Καλλό 12/9
προς Λουάντα 18/8
προς Ν.Κορέα 1/9
ε. Καοσιούγκ 8/9
πρ. «Αίγις Μπάτικ»
προς Καναδά 5/9
στο Σουέζ 14/9
ε. Χόγκ Κόγκ 21/8
ἐπώληθη
α. Κόρπους Κρίστι 2/9
μεσογειακές μεταφορές
προς Κεϋχόν 13/9
δ. Δαρδανέλια 12/9
ε. Τόρος Γκούμπρε 2/9
α. Γιβραλτάρ 13/9,

ἀργεί Βασίλεια
ε. Σικάγο 3/9
παρέμεινε στη δύναμη
ε. Πόρτ 'Αντζελες 27/8
ε. Τεργέστη 4/8
προς Βομβάη 13/9
στη Σιβιταβέτσια
προς Θεσσαλονίκη 24/8
προς 'Ακαμπα 5/9
ἐπώληθη 'Ελληνες
ἀργεί Πειραιά
προς Γιβραλτάρ 28/8
α. Σαβόνα 15/9
ε. Φιλαδέλφεια 16/9
προς Μπαγκόγκ 27/5
προς Ρότερνταμ 5/9
α. Τέξας Σίτυ 12/8
στήν Πάχη (ἀποθήκη)
στις Μπίτερ Λέικς
ε. Μαρούτο 22/8
στη Μπαγκόγκ
προς 'Ιαπωνία 6/9

ε. Λίβερπουλ 17/9
ὤψωσε Λιβερτιανή
ε. Πόρτ Τάμπος 20/9
ε. Κασίμα 13/9
προς Βραζιλία 17/9
α. Γιοκοχάμα 15/9
ε. Γουέστερμπορτ 12/9
προς Μίνα αλ Φαχάλ 3/7
προς Καοσιούγκ 24/5
προς Φρημάντλ 12/9
προς Θήρα 21/8
προς 'Αλγερία 24/8
ε. Γουκαματάσου 31/7
προς Λαούρο 3/9
πρ. «Bandama»
προς Μπαγκόγκ 20/8
προς Κεμπέκ 2/9
προς 'Ιαπωνία 2/9
προς Κοοσιούγκ 5/8
προς Γιάνμπου 7/8
δ. Π. Σάιτ 16/9
στήν Πάχη (ἀποθήκη)
ε. Φρεντερίσια 15/9
ε. 'Αμπερσα 20/9
ε. Γάνδη 20/9
ε. Ντάρμπαρ 21/9
α. Χιούστον 4/9
α. Σιγκαπούρη 27/8
α. Χιούστον 26/8
α. Κοντονού 12/9
ἀργεί Στιλβία
α. Κόμπε 8/9
προς Γκουαγιακούιλ 5/9
προς Δ. 'Αφρική 3/8 *

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZHNOBIA	68	15841
ZHNQ	81	23100
ZIM KAOYIOYFK	72	15952
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ZIM ΣΥΔΝΕ'Υ'	72	13098
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYGOΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'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
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΝΩ (δ.)	71	1599
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΥ	85	34400
ΙΟΥΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

α. Άσωντι 22/9	•
πρός Ίαπωνία 19/8	
πρός Μπουεναβεντούρα 5/9	
πρός Νουνουκάν 26/8	
πρός Κολόμπο 21/9	
ε. Πειραιά 16/9	
α. Μπρισμπίην 12/9	
ε. Μπόταν Μπαίη 14/9	
ε. Κοτόν 3/9	
ε. Κουίγκουαντάνο 24/8	
πρός Περισκό 15/9	
πρός Άμβούργο 12/9	
πρός Χιούστον 10/9	
πρός Κεμπέκ 8/9	
πρός Έλλάδα 5/9	
πρός Κέρτε 26/8	
α. Φόξ 9/9	
ε. Λά Πλαζα 23/7	
πρός Βραζιλία 26/8	
α. Σκόλνιτς 18/9	
ε. Πόργκρουπ 31/7	
πρός Ίαπωνία 5/9	
επιβλήθη Κύπρο	
ε. Χιούστον 12/9	
δ. Σουέζ 17/9	
πρός Περισκό 18/9	
πρ. «Smara»	
πρ. «Bore»	
πρός ΗΠΑ 25/8	
πρός Κωνσταντίνα 10/9	
επιβλήθη	
πρός Βενεζουέλα 21/7	
ε. Κινούρα 15/9	
δ. Π. Σαϊδ 8/9	
πρός Άγ. Θεόδωροι 1/9	
ε. Βαλτιμόρη 15/9	
ε. Ν. Υόρκη 15/9	

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	3598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

πρός Χορμούζ 19/9	
πρός Άγ. Θεόδωροι 31/8	
α. Χιούστον 29/8	
α. Βαρκελώνη 17/9	
ε. Κέυχον 7/9	
ε. Σάντος 12/9	
στον Πειραιά	
ναυπηγ. Σπλίτ	
πρός Καλλό 11/9	
ε. Πειραιά 26/8	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
α. Χοντίντα 1/9	
πρός Γιβραλτάρ 8/9	
ε. Ντεμεράρα 2/9	
πρός Τζέντα 11/9	
ε. Ρότερνταμ 21/9	
ε. Γιβραλτάρ 10/9	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
πρός Πουέρτο Καμπέλο 1/9	
δ. Π. Σαϊδ 16/9	
πρός Μαρακάμπο 1/9	
πρός Γιάννου 21/9	
α. Καράτοι 16/9	
πρός Μαυρίκιο 4/9	
δ. Σουέζ 20/9	
α. Φουτζέιρα 31/8	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ε. Πειραιά 29/7	
α. Άσωντι 13/9	
πρός Μαγιόν 19/9	
πρός Σούβα 7/9	
α. Δαμίστα 4/8	
αργεί Πειραιά	
διάλυση Ταϊβάν	
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 18/9	
στη Ζελλάντε 16/9	
δ. Παναμά 15/9	
πρός Μπουσάν 7/9	
α. Φρημάντλ 16/9	

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΩΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	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 ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

α. Ίντσόν 9/9	
ε. Ρότερνταμ 11/9	
πρός Μαρακάμπο 17/8	
πρός Άπω Ανατολή 11/9	
α. Χοντίντα 3/9	
πρός Χοντίντα 24/8	
πρός Σ. Τζών 15/9	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
ε. Μαντράς 16/9	
πρός Λός Άντζελες 4/9	
α. Ν. Όρλεάν 16/8	
στο Όυμ Κουάορ	
πρός Καράτοι 8/9	
α. Σάν Φραντίζκο 12/8	
πρός Πόρτ Άλφρεντ 15/9	
πρός Πειραιά 8/9	
πρός Ίαπωνία 26/8	
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 8/9	
πρός Π. Σαϊδ 4/9	
πρός Λισαβώνα 13/9	
αργεί Πειραιά	
α. Μπρέικ 11/9	
πρός Άμβέρσα 18/9	
α. Λέγκχορν 10/9	
ε. Ρότερνταμ 4/8	
μετ. «Arcadia» (Μηχ.)	
πρός Ταρτούς 12/9	
στον Πειραιά 17/9	
πρός Ν. Όρλεάν 20/9	
δ. Σουέζ 1/8	
αργεί Ρίβερ Φώλ	
ε. Άμβέρσα 20/9	
πρός Γαλλία 22/9	
δ. Κων/πολη 13/9	

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

ε. Πειραιά 9/9	
ε. Λισαβώνα 6/9	
α. Βομβάη 13/9	
α. Άμβέρσα 12/9	
α. Σιγκαπούρη 19/9	
πρός Άκαπούλκο 10/9	
ε. Τσιτακόγκ 20/9	
πρός Ίαπωνία 21/8	
πρός Πειραιά 17/8	
α. Γάνδη 23/8	
αργεί Σετούμπάλ	
πρός Γιβραλτάρ 14/9	
α. Ρουέν 18/9	
στη Φορτολέζα	
ε. Πειραιά 16/9	
ε. Μαντράς 27/8	
πρός Περισκό 9/9	
πρός Μαρακάμπο 5/9	
δ. Γιβραλτάρ 8/9	
ε. Σιήνρες 21/9	
α. Γιοκοχάμα 9/9	
ε. Τέμα 18/9	
αργεί Βασώρα	
δ. Κων/πολη 11/9	
α. Σιγκαπούρη 16/9	
πρός Ρότερνταμ 8/9	
α. Ν. Όρλεάν 9/9	
πρ. «Μεσοσαρία»	
πρός Καβέλα 12/9	
πρ. «Jarama»	

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'Ι'Σ	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ	73	62311
ΚΙΓΚ ΛΑΕΣΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙ	71	2963
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500

ε. Πειραιά 6/7	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. Χόγκ Κ-ογκ 4/9	
αργεί Πειραιά	
πρός Πόρτο Άγκοστίνιο 22/7	
πρός Τζακάρα 1/9	
α. Τζέντα 16/9	
πρός Κολομβία 13/8	
μετ. «Ήφαιστος»	
μετ. «Πάνκας Θεόδωρος»	
μετ. Πάνκας Ίντομινταμπ	
πρός Σεπετιέμπα 15/9	
ε. Σ. Τζών 14/9	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Πάνκας Ρέζολιουτ»	
ε. Πειραιά 15/9	
πρός Μίνα Φαχά 19/9	
πρός Βαλτιμόρη 11/9	
πρός Σάντος 2/9	
α. Ν. Όρλεάν 14/9	
πρός Πειραιά 6/9	
πρ. «Φόρουμ Κάφτμαν»	
πρός Μομπάσα 31/8	
ε. Βισκαπατάνι 17/9	
ε. Μ. Μαγκάνουι 11/9	

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80.	33500
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΓΟ 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 Νακόντια 15/7 •
πρός Βηρυτό 12/9
πρός Ν. Υόρκη 31/8
ε. Ρεσίφ 7/9
α. Σιγκαπούρη 21/9
ε. Πουέρτο Καμπέλο 10/8
πρός Λένινγκραντ 24/8
μετ. «Μαρακάμπο Ρήφερ»
δ. Π. Σαϊδ 16/9
α. Άλγκελρας 9/9
πρός Λά Γκουαίρα 1/9
ε. Πειραιά 11/7
α. Κολόμπο 26/8
δ. Ντιόβερ 22/9
δ. Παναμά 31/8
ε. Θεσσαλονίκη 31/8
ε. Λε Χάβρη 9/9
ε. Κων/πολη 19/7
πρός ΕΣΣΔ 25/8
ε. Πειραιά 5/9
πρός Βραζιλία 8/9
α. Βανκούβερ 28/8
ε. Άμβέρσα 20/9
πρός Στάνφοου 7/9
ε. Ρίο Τανέριο 9/9
πρός Μαρόκο 29/8
ε. Γιούροπορτ 29/8
ε. Μοντεβιδέο 3/9
α. Καζαμπλάνκα 8/9
πρός Ν. Υόρκη 4/9
ε. Λας Πάλμας 19/9

MARIANNA VII(δ)	75	68411	ε. Πειραιά 4/8
MARIG	72	9824	πρόξ Πακιστάν 12/9
MARIETTA	65	8344	α. Πειραιά 10/9
MARILY	71	16269	πρόξ Αίγυπτο 31/7
MARINA (δ)	80	40000	στόν Πειραιά 21/9
MARINIKH	73	85367	όλική άπώλεια
MARITZINH	73	30077	ε. Βρεσθή 27/8
MARITSA	68	29324	α. Σάν Λορέντζο 15/9
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Χιούστον 12/9
MARKA Λ.	75	14785	α. Λισαβώνα 5/9
MARKIZ	75	28082	ε. Κόμπε 19/9
MARCOZ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Π. Σάϊδ 12/9
MAROUΔΙΩ	78	19974	ε. Αμβέρσα 16/9
MARQ Λ.	85	25000	ε. Ντάρμπαχ 21/9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Φάρο 30/8
ΜΑΧΑΡΑΝΗ	79	15688	πρ. «Κλαρίη Α. Τσαβλίρη
ME'I'TZOP ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Κάντλα 30/8
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρόξ 'Ισπανία 10/9
MENTITEP KAPPIEP	62	14483	ε. Πειραιά 21/8
MENTSHMENT KAPPIEP	62	11940	άργει Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρόξ Ν. Κορέα 1/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	πρόξ Περσικό 15/9
ΜΕΓΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	ύψωσε λιβεριανή
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Τσιβιταβέκλια 14/9
ΜΗΛΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρόξ Βενεζουέλα 13/8
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Αντίγκουα 16/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	α. Ν. Όρλεάνη 16/9
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 2/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 4/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	ε. Πόρτ ά Πρίνς 1/9
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Βαλτιμόρη 15/9
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	πρόξ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	πρόξ Μανάρε 14/8
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 31/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρόξ Βενεζουέλα 8/9
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Μπαγκακούλια 26/8
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρόξ Χαλκίδα 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	ε. Γκιτζάν 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΑΡΑ	70	1592	α. Πειραιά 14/8
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρόξ Νουακτοσίτ 18/9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	δ. Παναμά 16/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ντεμεράρα 7/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 13/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ντεμεράρα 12/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Πόρτ Άρθουρ 14/8
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Πόρτ άφ Σπαιην 13/9
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άργει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 30/8
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Γιούροπορτ 16/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρόξ Γιβραλτάρ 13/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ρίο Γκράντε 4/9
ΜΙΧΑΗΛ (δ)	76	51977	α. Ντότζες 8/9
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	α. Μίλφορντ Χάβεν 18/9
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρόξ Τάμπο 12/8
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	55204	πρόξ Φουτζέιρα 18/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κόμπε 14/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	α. Κολούμπια Ρίβερ 31/8
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σιγκαπούρη 17/9
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Ν. Όρλεάνη 17/9
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	πρόξ Πειραιά 18/9
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Τζουμαϊλά 18/9
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Πειραιά 8/8
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρόξ Άλγερία 1/9
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Φατέχ Τέρμινάλ 17/9
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ε. Μαμονάλ 21/8
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ)	69	63357	στή Βομβάη 18/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	ε. Φωλεύ 22/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Ρόττερνταμ 17/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρόξ 'Ισπανία 21/9
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	ε. Ν. Όρλεάνη 4/9
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άργει Πειραιά
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ε. Έλευσίνα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΘ	77	13382	πρόξ Ρόττερνταμ 13/9
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρόξ 'Ινδία 12/9
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	ε. Τζέντα 18/9
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρόξ Πόρτ Άρθουρ 2/9
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	πρόξ Κίνα 9/9
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	άργει Κεντρά
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	έπωλήθη Έλληνες
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Τζουμαϊλά 17/9
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Θέροντεν Άϊλαντ 14/9
			ε. Ντάρμπαχ 20/9

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	α. Τσάρλεστον 8/9
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	άργει Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	άργει Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Κάντλα 2/9
ΝΕΝΑ	74	39866	πρόξ Άνναμπα 10/9
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	άργει Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Ούμ Σάϊδ 20/9
ΝΕΦΕΑΝ	83	39773	πρόξ Γάνδη 13/9
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χαλκ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ)	75	44605	πρόξ Φουτζέιρα 29/7
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ)	76	64631	διάλυση Τσίβαν
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ)	78	29972	πρόξ Όδησσό 13/9
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ)	73	18494	α. Τενερίφη 18/9
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ)	76	44689	α. Βενετία 10/9
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)	75	44601	α. Φόξ 11/9
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	άργει Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ)	80	33769	α. Τερνέστη 13/9
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699	ε. Γένοβα 15/9
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	στό Γκντάνοκ 28/9
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άργει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16112	ε. Πειραιά 5/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Όρλεάνη 25/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ)	74	56960	ε. Σάουθ Ρόιτνγκ Πόιντ 21/7
ΝΙΚΥ	73	14667	πρόξ Δακάρ 10/9
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Μοντοίρ 2/9
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Μπαβναγκάρ 21/8
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	δ. Ντόβερ 22/9
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΘ	54	7701	άργει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	πρόξ Γιοκοχάμα 13/8
ΝΟΡΘ ΝΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Ροζάριο 12/9
ΝΟΡΘ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρόξ Σάν Φρανσίσκο 5/9
ΝΟΡΘ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρόξ Ρεσίφ 18/9
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Θέουτα 9/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	πρόξ Λά Γκουέρα 21/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Πειραιά 15/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Τζώρτζταουν 14/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Χάμπτον 8/9
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Φουτζέιρα 11/9
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Παρανάγουα 12/9
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Κόπερ 16/9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	71	17704	α. Φρεντερίτσια 11/9
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ρουέν 13/9
ΝΤΩΦΙΝ (δ)	68	999	πρ. «Oakwell»
ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	ε. Γιουροπόρτ 15/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Πόρτ Κέμπλα 6/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	α. Τζέντα 17/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	α. Κλέμε 3/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	πρόξ Σάντος 29/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρόξ Σιγκαπούρη 4/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	ναυπηγ. Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	δ. Γιβραλτάρ 9/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρόξ Ρόττερνταμ 4/9
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	ε. Σμιζού 8/9
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	έπισκευές Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	α. Βενετία 3/9
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Τζένταν 11/9
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ)	76	178808	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ)	82	35417	πρόξ Βραζιλία 23/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Τόροντο 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	δ. Παναμά 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρόξ Χόμπιτ 5/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	πρόξ Βραζιλία 2/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204	α. Ν. Χάβεν 8/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	ε. Κληβελαντ 10/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	ε. Φόξ 17/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259	α. Τέξας Σίτυ 28/8
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	πρόξ Μαπούτο 27/8
ΟΡΑΜΑ (δ)	73	20768	α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/9
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Άμβέρσα 23/9
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Τέμα 17/9
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ)	70	17485	στό Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος 1/7
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ)	76	81106	πρόξ Μέναρα 7/9
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρόξ Βιτόρια 7/8
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Σιγκαπούρη 11/9
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	στή Πούντα Άρένας 17/9
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	πρ. «Αράμπιαν Σάν»
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	ε. Ν. Όρλεάνη 8/9
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ)	74	20784	α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/9
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρόξ Κίνα 22/8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	πρόξ Μπελαγουάν 3/9
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Σπλίτ 21/6
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ)	86	17800	α. Πόρτ Τζερόμ 18/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 5/9
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ)	80	42236	α. Πειραιά 15/9
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ)	78	198163	ε. Άνγκρα ντός Ρέϊς 9/9
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Άμβέρσα 10/9
ΠΑΡΙΣ (δ)	78	198163	άργει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Σιγκαπούρη 21/9
ΠΑΡΟΣ (δ)	73	17355	πρόξ Λά Σκίρα 14/9
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ)	67	45127	ε. Χάλιφαξ 14/9
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρόξ Κόμπε 24/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	πρόξ Ρεσίφ 27/8
ΠΑΤΜΟΣ (δ)	69	3585	πρόξ 'Ηράκλειον 12/9
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	στο Τζιμπουτί Ντάνα 12/4
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	77	125947	α. Τζέμπελ Ντάνα 12/4
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	πρόξ Μπράνσβικ 1/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ)	58	12297	πρόξ 'Ιταλία 10/8
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Άνκónα 17/6
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Τσιότσια 17/9
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Χιούστον 15/9
ΠΕΛΛΑ	71	1594	έπωλήθη
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586	πρόξ Ραβέννα 16/9

ΠΕΛΑΓΙΑΤ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	71	5084
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	16847
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ε. Πειραιά 26/8	
ύψωσε κυπριακή	
άρχει Τάιγουνκ	
α. Ντόρμαν 3/9	
πρός Κορέα 14/9	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 3/9	
ε. Πειραιά 3/5	
δ. Ντόρμαν 15/9	
μεταφορές Τζέντας	
άρχει Πειραιά	
μεταφορές Τζέντας	
μεταφορές Τζέντας	
πρός Ναμικάτα 12/9	
α. Ρότερνταμ 11/9	
πρός Πειραιά 20/8	
α. Πειραιά 16/9	
α. Τσίμπα 5/9	
έπωληθη	
πρός Χόγκ Κόγκ 8/9	

άρχει Λομπίτο	
ε. Τέμα 20/9	
μετ. «Malandrinon» (κ.)	
πρός Ντουλούθ 3/9	
άρχει Γαλαξείδι	
ε. Χόμπτον 15/9	
ε. Πόρτ Γουόλκοντ 14/9	
ε. Παναμά 29/8	
ε. Δαμιέττα 2/9	
α. Σμύρνη 9/9	
πρ. «Papura»	
α. Γιοκοχάμα 11/9	
άρχει Πειραιά	
υπέστειλε λιβεριανή	
ε. Ν. Όρλεάν 6/9	
στο Σουέζ (άποθήκη)	
μετ. «Walvii Bay» (κ.)	
α. Σάντος 3/9	
α. Φιλαδέλφεια 12/9	
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 20/9	
ε. Φουτζέιρα 12/7	
πρός Βόλο 15/9	
α. Χιούστον 13/9	
δ. Κων/πολη 12/9	
α. Πειραιά 15/9	
πρός Μέγαρο 15/9	
πρός Μέγαρο 5/8	
ε. Κόρνερ Μπρούκ 31/8	
πρός Χαλκίδα 7/9	
α. Θέουτα 22/8	
α. Πειραιά 26/8	
πρ. «Palmyra»	
πρ. «Ρέντ Στόουν»	
στο Κολόμπο 23/9	
άρχει Πειραιά	
α. Μουτσούρε 5/9	
α. Ρότερνταμ 23/9	
ε. Λονδίνο 20/9	
πρός Χιούστον 20/9	
α. Άμστερνταμ 22/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κοντοού 1/9	

α. Κίγκστον 8/9	
πρός Γιοκοχάμα 5/9	
α. Λός Πόλας 3/9	
δ. Παναμά 14/9	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 24/8	
δ. Σουέζ 8/9	
πρός Χιούστον 24/8	
πρός Έλλαδα 24/8	
πρός Σαγκάη 21/9	
α. Λός Άντζελες 11/8	
άρχει Λομπίτο	
πρός Άγκόλα 29/8	
δ. Παναμά 23/8	
ε. Πειραιά 6/9	
πρός Ν. Αμερική 29/8	
πρός Αίγυπτο 30/7	
ε. Ρεσίφ 11/8	
πρός Λά Γκουέρα 13/9	
πρός Γιβραλτάρ 13/9	
πρός Σαουδική Άραβία 26/8	
άρχει Χαλκίδα	

α. Ντάρ ες Σαλάμ 16/9	
α. Χιούστον 12/9	
δ. Παναμά 16/9	
δ. Παναμά 13/9	
α. Ήντ Λόντον 16/9	
πρός Γιοκοχάμα 28/8	
α. Σιγκάγκ 9/9	
α. Σικάγο 9/9	
πρός Άκαμα 21/8	
άρχει Πειραιά	
πρός Μαράκκιμπο 31/8	
α. Ρότερνταμ 23/9	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Σιγκάγκ 24/8	
α. Ν. Όρλεάν 31/8	
ε. Άρζού 26/8	
α. Σιγκαπούρη 13/9	
ε. Μπρουκμπελ 23/8	
πρός Ίαπωνία 4/9	
δ. Παναμά 12/9	
α. Ν. Όρλεάν 15/9	
ε. Τζέντα 18/9	
ε. Ν. Όρλεάν 14/9	
πρός Βενεζουέλα 27/8	
α. Άμβέρσα 9/8	

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΜΙΛΙΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.7)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
Τ Ο Ξ Ο Τ Η Σ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΛΑ	85	28000
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΥΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΥΣ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΑΛΟΙΣ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	77	48938
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΙΚΑΕΙΑ	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

ε. Χίμπε 12/9	
πρός Γιοκοχάμα 31/8	
ε. Βαρκελώνη 17/9	
πρός Μπαχαράιν 12/9	
πρ. «Transocean Pioneer»	
πρός Ρίτσαρντ Μπαίη 11/8	
πρός Σίδνεϊ 4/9	
α. Ν. Όρλεάν 30/9	
στο Λά Λιμπερντάντ (άποθήκη)	
α. Ρουέν 16/9	
πρός Χοντίνια 4/9	
α. Ρίο Ίανέιρο 4/9	
ε. Πόρτ φ Σπαίν 6/9	
στο Νιούκαστλ 7/9	
α. Άμβέρσα 18/9	
πρ. «Κίσαμος»	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 5/9	
πρός Αίγυπτο 2/9	
ε. Πόρτ Άρθουρ 5/9	
μετ. «Omniwin Pride» (κ.)	
ε. Λορέντ 19/9	
πρός Κίελο 5/8	
δ. Δαρδανέλλια 14/9	
α. Ριγίεκα 9/8	
ε. Τζέντα 10/9	
στο Γκιζάν (άποθήκη)	
ε. Γιβραλτάρ 26/7	
δ. Ντόρμαν 14/9	
δ. Κων/πολη 6/9	
πρός Πακιστάν 15/8	
ε. Κουϊγκντάο 7/9	
άρχει Πειραιά	
πρός Βραζιλία 27/7	
δ. Σουέζ 11/9	
πρός Βραζιλία 31/8	
α. Ν. Όρλεάν 13/9	
ε. Λάγος 9/8	
ε. Πειραιά 17/7	
δ. Π. Σαίτ 20/9	
ε. Σεβίλλη 9/9	
ε. Βρέστη 12/9	

ε. Άμβέρσα 21/9
 α. Ν. Όρλεάν 12/9
 προς Άκαμα 1/9
 α. Πειραιά 6/9
 ε. Χόγκ Κόγκ 10/9
 προς Τοκιοσίλα 27/8
 ε. Μπιλμπάο 16/9
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Μανζανίλο 6/8
 α. Μπολν Μπ. 18/8
 προς Περισκό 5/7
 προς Κάντλα 13/7
 προς περσικό 6/7
 προς Σιγκαπούρη 4/9
 μεσογειακές μεταφορές
 ναυπηγ. Ουλσάν
 α. Λός Πάλμας 13/9
 α. Σιγκαπούρη 16/9
 προς Ίστανβού 27/8
 προς Μπαγκλαντές 1/9
 α. Γιβραλτάρ 14/9
 προς ΗΠΑ 3/9
 δ. Σουέζ 12/9
 προς Μομπάσσα 21/9
 προς Ν. Ύορκη 13/9
 δ. Παναμά 2/9
 ε. Πειραιά 6/8
 στη Ν. Ύορκη (άποψήκη)
 α. Ραβέννα 10/9
 δ. Σουέζ 22/8
 ε. Βαλτιμόρη 12/9
 έπωλήθη
 δ. Γιβραλτάρ 11/9
 προς Πειραιά 27/8
 ε. Σάφι 16/9
 προς Μπετζάνια 13/8
 πρ. «Daiei Maru»
 α. Νταμάμ 8/
 προς Κύρε 17/8
 στον Περσικό 3/9
 α. Μπρέικ 18/8
 στο Χωρ άλ Ζουμπαίρ
 ναυπηγ. Ουλσάν
 στον Πειραιά 30/8
 προς Γκάδζεστομ 30/8
 προς Βουβάη 25/8
 α. Σιγκαπούρη 12/9
 α. Τζουέμα Τέρμιναλ 16/8
 ε. Τόκιο 12/9
 ε. Πειραιά 26/8
 α. Βανκούβερ 18/8
 α. Πειραιά 15/9
 προς Σιγκαπούρη 15/8
 ύψωση κυπριακή
 ε. Μοργμουγκάο 16/9
 α. Μαλάγα 24/8
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 προς Κέυ Γουέστ 8/9
 προς Ταμπικό 18/9
 προς Σουραμπάνγια 21/9
 προς Σουραμπάνγια 16/9
 έπωλήθη
 ε. Ντακόρ 6/9
 μεταφορές Περσικού
 ναυπηγ. Ταμάνο



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = πανοραμική
Μ = Μάλατος
Λιβ = Λιβανού

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομασθηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18257
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΩΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΛΑΣ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΪΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	66	16048
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

πρ. «Άνα Δρακοπούλου»
α. Ντόρμαν 1/9
δ. Γιβραλτάρ 16/9
ε. Μακείο 6/9
ε. Τζουμπάι 20/9
α. Ρίο Γκράντε 6/9
επώληθη
α. Τζουμπάι 20/9
ε. Κίγκστον 2/9
α. Τσαγκουαράμας 4/9
ε. Π. Μπαρίος 2/9
πρ. «Hampton Lionδ»
ε. Τέξας Σίτυ 6/9
α. Μπελέμ 8/9
ε. Σαλβατόρ 8/9
α. Κερμπέ 10/9
α. Χάμπτον 11/9
ε. Άουβόρνο 19/9
πρ. Περσικό 24/7
πρ. Σουάο 20/8
ε. Μαυφρεντόνια 12/9
μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 14/9
πρ. Ιταλία 24/8
δ. Σουέζ 8/9

α. Μπαχραϊν 19/9
δ. Σουέζ 17/9
πρ. Γιάκμπου 7/9
α. Γιάκμπου 20/9
πρ. Άντεν 31/8
α. Γιάκμπου 19/9
α. Μαυφρεντόνια 4/9
δ. Κων/πολη 16/7
ε. Πειραιά 19/8
α. Γένοβα 15/9
πρ. Σιγκαπούρη 22/8
πρ. Σαγκάη 10/8
πρ. Σάντος 30/8
στο Ταμπίκο
α. Κερμπέ 1/9
αργεί Πειραιά
δ. Καϊμάν Μπράκ 1/9
α. Σιγκαπούρη 22/9
πρ. Έλλάδα 25/8
ε. Τζέντα 11/9
πρ. Δ. Άφική 26/8
α. Ν. Όρλεάν 23/8
ε. Ν. Υόρκη 5/9
α. Άμστερνταμ 4/8
ε. Σκουάμις 16/9
επώληθη Έλληνες
ε. Ρουέν 11/9

στο Σάλλου Βόε 21/9
ε. Πειραιά 28/6
πρ. Β. Κορέα 13/7
πρ. Έλλάδα 14/9
ε. Πειραιά 2/9
ε. Πειραιά 16/9
α. Παντάγνη 11/8
πρ. Λάγος 6/9

πρ. Φουντζάιρα 4/9
πρ. Κίνα 21/9
στο Μαμονάλ 28/8
ε. Πειραιά 1/9
πρ. Μπελέμ 3/9
ε. Ιστών 9/8
πρ. Άλγέρι 8/8
α. Άγκρα ντος Ρέις 1/7
ε. Σάν Φρανσίσκο 8/9
α. Πειραιά 14/9
ναυπηγ. Τόκυο
πρ. Τουρκία 4/9
ε. Μιλάτζο 4/9
δ. Κων/πολη 6/9
α. Χιούστον 22/8
α. Λισαβόνα 17/9
ε. Ν. Όρλεάν 13/9
πρ. «Τζάκου»
πρ. Πειραιά 18/7
δ. Π. Σαϊό 9/9
πρ. Δανία 10/9
α. Γκουάμ 13/9
ε. Βαγκαρέ 16/9
ε. Λισαβόνα 10/9
α. Άντοραγκάστα 16/9
α. Ταραγκόνα 2/9
α. Λας Πάμας 17/9
α. Πειραιά 15/9
μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15359
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ (κ.)	81	30820
ΑΞΙΟΝ ΕΞΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Χ (κ.)	74	1546
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΑΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32241
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λβ.)	74	9844

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΖΜΑΝ (κ.)	78	20328
ΒΕΛΟΣ I. (π.δ.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	10654
ΒΙΤΑΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430

πρ. Προγκρέσο 13/8
ε. Λας Μίνας Μπ. 1/9
πρ. Όιτα 31/8
δ. Παναμά 2/9
ε. Χονολουλού 31/8
αργεί Πειραιά
ε. Βενετία 14/9
α. Τζέντα 15/9
α. Άμπιτζάν 26/8
ε. Ντόβερ 16/9
πρ. Ιαπωνία 23/8
ε. Πενσάκολα 12/7
πρ. Άλεξάνδρεια 26/7
πρ. «Ακί»
πρ. «Αναο»
ε. Μιλγουόκι 31/8
πρ. Σέμπου 23/7
πρ. Γδύνια 22/9
ε. Άμβούργο 1/9
ε. Σάντος 8/9
πρ. Βανκούβερ 14/9
πρ. «Εκτωρ»
στο Σουέζ
πρ. Κούρε 5/9
δ. Παναμά 16/9
α. Τζέντα 21/9
ε. Βουβάν 12/9
ε. Τσάρλεστον 16/9
ε. Άρκα 27/9
πρ. Τρίπολη 23/7
μετ. «Mark Linerδ(κ.)»
πρ. Ισπανία 22/9
πρ. Όρν 12/9
πρ. Ικόνιο 20/8

πρ. Ν. Όρλεάν 10/9
ναυπηγ. Τόκυο
ε. Σάντος 14/9
ε. Πόρτ Στανβάκ 14/9
ε. Βαλένθια 15/9
στο Σάντος 16/9
δ. Παναμά 5/9
πρ. Νάντη 30/8
α. Λας Άντζελες 10/9
πρ. ΗΠΑ 2958
ε. Πειραιά 22/5
α. Καρντέγιεβο 14/9
πρ. «Γουίνερ»
πρ. «Venus Islandδ»

πρ. Β. Εύρωπη 11/8
επισκευές Πειραιά 15/9
α. Τεχεράνη 11/9
ε. Λας Πάμας 9/9
πρ. Κάμπος 19/7
αργεί Πειραιά
ε. Άμβούργο 14/9
πρ. Άλεξάνδρουπολη 29/8
α. Άμβούργο 22/9
ε. Βουβάν 1/9
πρ. Αϊνμπο 31/8
ε. Νταμύμ 19/9
πρ. Μπαντίρ Άμπας 14/2
πρ. Γκιζόν 18/8
ε. Πειραιά
πρ. Λενινγκραντ 27/8
πρ. Ντόρμαν 29/8
α. Φιλανδία 30/5
πρ. Γιοκαχάμ 10/9
στη Ναγκόγια 16/9
πρ. Όζακα 25/8
ε. Άμβούργο 17/9
πρ. Πόρτ Άλφρεντ 4/9
α. Σιγκαπούρη 8/8
πρ. Γάνδη 31/8
α. Τερνέστι 3/9
α. Πειραιά 16/9
αργεί Πειραιά
πρ. Μουκάλλα 31/8

πρ. Ρόδο 16/9
ε. Ιστών 9/9
α. Ν. Όρλεάν 12/9
πρ. Ιράν 17/7
πρ. «Ειρήνη Κ.»
α. Τζέντα 10/8
ε. Σαγκάη 4/9
ε. Σιγκαπούρη 9/9
α. Χιούστον 9/9
στο Χάργκ
ε. Πειραιά 22/7
ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστίλα 5/9
πρ. Άπω Ανατολή 2/9
πρ. Γιβραλτάρ 9/8
α. Λας Πάμας 13/9
πρ. Κίνα 9/9

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΚΙ (κ.)	76	16023
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039

ΓΙΟΥΝΑΪΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	13161
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΔΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΖΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μηχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪ ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	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 ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ	70	56799
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΟΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΓΙΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
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 ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣΣ (Μηχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083

ε. Ριγικήκα 13/9	
α. Σεβίλλη 3/9	
πρός Αίγυπτο 24/8	
ε. Πειραιά 13/9	
α. Κόρπους Κρίστι 19/7	
δ. Σουέζ 11/9	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 17/9	
άρχει Πειραιά	
πρός Βραζιλία 9/9	
ε. Πειραιά 16/9	
πρός Σουέζ 15/8	
πρός Ντουλούθ 12/9	
ε. Πειραιά 10/9	
ε. Πειραιά 7/7	

πρ. «Λακωνία II»	
α. Ρότερνταμ 4/9	
ε. Μπαγκόκ 6/9	
πρός Κλήβελαντ 5/9	
δ. Ντόμπερ 25/7	
ε. Πειραιά 16/9	
πρός Μπριντζί 4/9	
πρός «Ελλάδα 12/9	
α. Ραβέννα 1/9	
δ. Παναμά 13/9	
ε. Σουέζ 16/9	
α. Ρας Σουκχέιρ 17/8	
ε. Σουέζ 21/9	
πρός Μπριντζί 4/9	
πρός Ρευνιόν 17/9	
ε. Πειραιά 7/9	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ροστόκ 30/8	
ε. Ρας Τανούρα 10/9	
έπισκευές Σαλβαντόρ 24/8	
α. Σιγκαπούρη 8/8	
ε. Ντεμεράρα 4/9	
πρός Κονακρά 13/9	
α. Ν. Όρλεάν 26/8	
ε. Ρίο Γκράντε 12/9	
α. Τσάρλεστον 12/9	
πρός Σιγκαπούρη 17/9	
πρός Ν. Υόρκη 10/9	
ε. Ταμπέκο 2/9	
πρός Αλγερία 28/8	
ε. Δαμιάτα 3/9	
πρός Ν. Όρλεάν 30/8	

δ. Παναμά 3/9	
ε. Πόρτ Καμπέλλο 2/8	
α. Ν. Όρλεάν 28/8	
ε. Μανζανίλο 20/8	
δ. Παναμά 3/9	
πρός Πόρτο Καμπέλλο 14/8	
ε. Πειραιά 9/9	
ε. Πειραιά 4/9	
πρός Ιράν 26/8	
πρός Ρίο Χάινα 28/8	
πρός Ρίο Ίανέιρο 11/9	
ε. Καλκούτα 15/9	
πρός Μαπούτο 12/9	
μετ. «Μαγουσέβ» (κ.)	
α. Άγ. Βικέντιο 6/9	
πρός Μ. Ανατολή 3/9	
ε. Σάντος 9/9	
πρός Λονδίνο 19/9	
πρός Μπαχραϊν 15/9	

πρός Μαϊμά 16/8	
διεύθυν. Ταϊβάν	
πρός Περσικό 5/9	
πρός Γιουγκοσλαβία 21/9	
πρός Ρότερνταμ 13/9	
α. Τζέντα 12/9	
πρός Λούι Τέρμιναλ 24/8	
πρός Σουέζ 7/8	
ε. Σάντος 14/9	
πρός Μπανιάς 17/9	
πρός Παναμά 5/9	
α. Τζέντα 19/9	
έπωληθή	
πρός Κωνσταντίνα 10/8	
στό Ντόρμπαν 21/9	
μεσογειακές μεταφορές	
έπωληθή	
α. Τραμαντάι 18/9	
α. Νταμμά 11/9	

προσάρξε 24/11/86*	
α. Χιούστον 12/9	
μεσογειακές μεταφορές	
μετ. «Απτερα» (κ.)	
ε. Ούμ Σάιντ 10/9	
πρός Σουραμπάγια 3/9	
δ. Γιβραλτάρ 16/9	
πρός Κωνσταντίνα 16/8	
έπωληθή	
πρός Λάγος 25/8	
ε. Γκουαγιακούλ 6/9	
α. Σιγκαπούρη 16/9	
α. Τζέντα 17/9	
ε. Κωνσταντίνα 18/9	
πρός Φός 15/9	
πρός Άρούμα 24/8	
ε. Ντόττες 19/9	
πρός Άγκόλα 19/9	
α. Γκντάνσκ 16/9	
πρός Τζουμάιλ 1/8	
πρ. «Σάο Πάολο»	
ε. Ν. Όρλεάν 1559	
α. Μονρόβια 21/8	
στό Χορμούζ (αποθήκη)	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 12/9	
α. Λάρνα 15/9	
πρός Καραϊβική 7/9	

ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΑΪΖ I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΑΪΖ II (π.)	73	10058
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΓΙΝΑ (κ.)	73	15478
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	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
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516
ΖΕΥΣ I (π.)	71	77443
ΖΕΥΣ II (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10357
ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	72	6721
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
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
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΑΝΟ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296
(κ.)	71	16276
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	70	1467
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	55032
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	78	16893
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ II (κ.)	72	20432
ΘΕΤΙΣ (κ.)	65	1000
ΘΕΜΑΣ Γ. (κ.)	71	41961
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	69	9333
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	75	39995
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΔΕΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	70	3971
ΙΟΣ (π.)	70	5278
ΙΡΙΣ (κ.)	81	31000
ΙΣΤΡΙΑ	69	10524
ΙΩΝΙΑ (κ.)	72	11171

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΟ (δ.κ.)	68	40110
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098
(Μ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	80	30649
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	73	11954
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	74	17135
(κ.δ.)		
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)		

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605
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
ΚΕΪ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9842
ΚΕΪ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862

74	16006
71	17355
74	13687
73	10058
77	19253
75	16247
78	39814
76	20412
74	44608
73	15478
86	15952
81	15178
68	19044
74	6042
68	11434
84	22629
85	22980
69	9985
69	9162
67	1199
72	129216
73	1598
76	1595
79	29875
77	29875
80	13035
76	9651
77	15356
77	15355
69	8676
84	24310
76	20546
76	21360
70	18734
77	16366
77	69338
75	176008
71	20516
71	77443
60	17447
68	48058
77	18838
79	16379
79	16390
57	2875
76	17129
68	10357
72	6721
79	12214
85	25076
84	25063
76	37650
78	11003
77	15660
74	55425
77	64070
76	16873
63	3293
74	35540
69	10650
72	22866
72	28021
82	15296
71	16276
70	1467
70	55032
78	16893
72	20432
65	1000
71	41961
69	9333
75	39995
58	3993
70	3971
70	5278
81	31000
69	10524

ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝ ΣΗ (π.)	74	9288
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΝ (π.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	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
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μηχ.)	78	9862
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΚΟΥ (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 (Λιβαν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ε. Χιούστον 30/9	
πρός Καλλάο 9/8	
πρός Μαασαλία 16/9	
πρός Τρίπολη 9/9	
ε. Χάφι 17/9	
μετ. «Mistral» (κ.)	
πρ. «Ken Grove»	
πρ. «Jeda Cement»	
αργεί Ρίβερ Φάλ	
πρός Ίνδονησία 5/9	
πρός Κουβέιτ 14/9	
στο Πόρτ Κελάγκ 10/9	
ε. Άιλατ 16/9	
πρός Κιούγκ 18/5	
ε. Γένοβα 2/9	
ε. Δαμιά 25/8	
ε. Γκάδρεστον 1/9	
α. Φός 17/8	
δ. Γιβραλτάρ 16/9	
αργεί Πειραιά	
δ. Σκώ 15/9	
επισκευές Σύρο 12/9	
πρός Ν. Ζηλανδία 2/9	
πρός Βαλτιμόρη 26/8	
δ. Παναμά 7/9	
πρός Τουρκία 8/8	
πρός Ντουμπί 23/8	
α. Ν. Πλούμπε 17/9	
α. Φορντ 16/9	
α. Φός 17/9	
πρός Κωνσταντίνα 12/9	
α. Βομβάρ 31/8	
ε. Σιγκαπούρη 21/9	
ε. Ταλκαχουάν 3/9	
πρός Ντιτρόιτ 1/9	
πρός Ίταλια 10/9	
επιπλήθη	
πρ. «Mη Ρόουζ»	
πρός Ματσαδόρ 17/9	
ε. Σιγκαπούρη 21/9	
ε. Τσάνα 18/9	
πρός Πειραιά 14/9	
ε. Σαντάντερ 31/58	
ε. Μπιζέρτα 1/9	

ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΙΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
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
ΜΠΙΛΑ (κ.)	67	11407
ΜΠΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ' 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
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΔΙ I (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΕΛΗ I (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λιβ.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	-73	9842
ΝΙΜΟΝΥ (δ.κ.)	74	126413
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	86	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
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ I (κ.)	74	5932
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	18779
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098

ε. Ντάρμπαν 14/9	
πρός Αμβούργο 1/9	
α. Βαλλέττα 14/9	
α. Σάρροχ 12/9	
α. Σιγκαπούρη 1259	
πρός Σιγκαπούρη 12/9	
πρός Τσίμα 27/7	
α. Φουτζέιρα 29/6	
πρ. «Maria B.»	
ε. Τζουμπάι 20/9	
α. Ρίο Γκράντε 4/9	
πρός Πάτρα 9/9	
πρός Λονδίνο 8/9	
δ. Παναμά 30/8	
ε. Σαλβαδόρ 7/9	
πρός Γισσού 24/8	
α. Ν. Όρλεάν 25/10/86	
αργεί Ν. Όρλεάν	

πρός Άλγερ 10/8	
πρός Αλεξάνδρεια 28/7	
α. Φιλαδέλφεια 16/9	
ε. Σιγκαπούρη 12/9	
α. Γάνδη 21/8	
πρός Περσικό 3/7	
πρός Αίγυπτο 24/7	
πρός Σουραμπάγια 2/9	
πρός Κεμπέκ 26/8	
μεταφορές Ίνδονησίας	
ε. Τσιταγκόνγκ 20/9	
δ. Γιβραλτάρ 22/9	
α. Λας Πάμας 11/8	
α. Λεούς 13/9	
επιπλήθη Έαληνες	
στο Σαλέρο 17/8	
πρός Τούρκο 6/8	
αργεί Άστακό	
ε. Πειραιά 18/6	
πρός Ρίο Γκράντε 29/8	
αργεί Νέτλεϋ	
α. Ν. Όρλεάν 4/8	
πρ. «Iskar II»	
ε. Φορντ 14/9	
ε. Ρας Τανούρα 11/9	
ε. Σχίζειν 19/9	
α. Κολόμπο 15/9	
ε. Πειραιά 26/7	
στο Μπουσίρ	
ε. Πειραιά 5/9	
πρός Αμπικζάν 18/9	
πρός Τσίμα 16/9	
πρός Βενεζουέλα 26/8	

πρός Φλάσσιγκ 3/8 *	
πρός Σουγκέι Ραζάγκ 31/8	
ε. Σάν Φραντζίσκο 14/9	
πρός Αμπικζάν 31/8	
πρός Βιτόρια 28/8	
πρός Ν. Ζηλανδία 3/9	
ε. Κοπερ 16/9	
πρός Σίντι Κερίρ 4/9	
ε. Χοντίντα 2/9	
διαγραφεται	
διάλυση Κίνα	
αργεί Δουνκέρκη	
δ. Σουέζ 16/9	
πρ. «Κωνσταντίνος V»	
πρός Τσιλάνδη 3/9	
ε. Λας Πάμας 10/9	
πρός Χαλκίδα 26/8	
ε. Πειραιά 7/9	
ε. Π. Άρθουρ 8/9	
α. Ν. Όρλεάν 1/9	
αργεί Αμβούργο	
δ. Γκάδρεστον 14/9	
α. Χαλκίδα 22/6	
μεταφορές Περσικού	
πρός Ακάμα 28/8	
δ. Μπρίεζαμ 14/9	
πρός Κασσιούπη 3/9	
δ. Κωνίπολη 6/9	
πρός Φιλαδέλφεια 18/9	
επιπλήθη	
πρός Μπαλονγκάν 26/8	
ε. Πειραιά 13/6	
ε. Βενετία 16/9	
πρ. «Πρόφρεσσ»	
πρός Καλλάο 19/8	
πρός Άγκερ 5/8	
πρός Ρ. Πλάτε 20/8	
πρ. «Στέφανος»	
πρός Αργεντινή 10/9	
στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	
ε. Ίτακού 11/9	
πρός Σάο Σεμπασιτίο 31/8	
α. Λας Πάμας 12/9	
ε. Κόρπους κρόσι 11/9	
δ. Παναμά 6/9	
δ. Π. Σαίδ 13/9	
α. Κορούνα 11/9	
ε. Ντάρμπαν 21/9	
ε. Π. Σαίδ 3/9	
α. Φουτζέιρα 11/8	
ύψωσε ελληνική	
α. Σάντος 14/9	
πρός Ρότερνταμ 24/8	
πρός Λούπη Τέρμιναλ 8/8	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 4/9	
ε. Πόρτ Σαίδ 1/8	
ε. Λύμε Μπαίτ 20/8	
πρός Άγγλια 5/9	
ε. Ρότερνταμ 20/9	
μεσογειακές μεταφορές	

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑΤ'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΣ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΞΕΑΝ ΒΟΤ'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΕΑΝ ΛΕΙ'Κ (κ.)	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΜΕΙ'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑΤ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΤ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'ΤΟ (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΖ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'ΝΤ (Βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μηχ.)	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
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
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
ΠΕΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΘΟΣ (κ.)	68	44842
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΣ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
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
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
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
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΡΕΑ (π.)	71	9025
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.Κε.)	67	2838
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑΥ'Ν (κ.)	71	9646

ἀργεί Πειραιά
προς Τζιζέλ 27/8
προς Αφρική 21/9
προς Αϊντο 14/9
ε. Σιγκαπούρη 1/9
στο Τζιμπουτί
προς Σκίλντα 2/9

α. Σάν Φραντσκο 26/8
προς Ακαμπα 4/9
ε. Σετομπάλ 9/9
α. Σιγκαπούρη 21/9
πρ. «Νερόιδα»
α. Μπρέμερχάβεν 9/9
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
προς Ιαπωνία 23/9
προς Κιουγκά 8/5
προς Σιγκαπούρη 15/9
προς Φός 7/9
α. Τζάκσονβιλ 29/8
α. Καζαμπλάνκα 7/9
προς Αλεξάνδρεια 18/8
προς Ποντάνκ 7/9
στο Χορμούζ
ε. Ρουέν 9/9
προς Γιοκοχάμα 5/9
πρ. «Soblem»
ε. Δαμιάτα 9/9
επιβλήθη δαλοδαπούς
προς Άλγερια 19/7
α. Πόρτ Σαϊδ 12/8
προς Ίμπιτούμα 25/8
α. Βανκούβερ 24/8
προς Καρατί 20/9
προς Αρούμα 19/8
προς Κούβα 25/8
στη Μπαγκκόκ 29/8
προς Ισπανία 1/9
προς Μερσίνα 12/9
ε. Ντάρμαν 12/9
προς Ρότερνταμ 10/9
προς Ταϊβάν 13/9
προς Κιουρασάο 3/9
πρ. «World Nisseki»
ε. Λάγος 3/8
προς Πρόβιντενς 18/9
προς Κίνα 7/8
ε. Γιβραλτάρ 15/9
διάλυση Ταϊβάν
δ. Μπουναμπουτέλ 17/9
α. Χάμπτον 14/9
ε. Πειραιά 11/8

προς Δουκέρκη 22/9
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κάσιμ 19/9
α. Μπρέικ 10/9
α. Πόρτ Σαϊδ 14/9
μετ. «Vine» (κ.)
προς Αλεξάνδρεια 17/8
προς Φουτζέιρα 17/9
προς Βόλο 19/8
προς Σάο Σεμπαστιάο 7/8
προς Ρας Ταούρα 5/9
προς ΗΠΑ 17/8
ε. Πειραιά 8/9
πρ. «Ζίρκον»
στο Κολόμπο 19/9
ε. Σιγκαπούρη 5/9
πρ. «Fairfield Sunrise»
α. Γιοκοχάμα 29/8
α. Ν. Όρλεάν 11/9
α. Αμπτινάν 7/8
προς Βερακρούζ 19/9
ε. Γιουρκατό 22/9
ἀργεί Κίμωλο
στο Χόγκκ
προς Βαλτική 14/9
α. Φουτζέιρα 30/7
ε. Γάνδη 19/9
πρ. «Alkyonika»
προς Λάγος 20/8
α. Γιουρκατό 13/9
προς ΗΠΑ 23/8
ε. Ντάρμαν 16/9
μετ. «Luck» (π.)
προς Παρί Γκουντάγκ 9/7
ε. Σάουθεντ Άνκορ. 23/9
α. Σιγκαπούρη 20/9
ἀργεί Πειραιά
προς Ν. Αφρική 15/8
ε. Μπουναβεντούρα 2/9
προς Κοτονού 8/9
ε. Ραγκού 25/8
δ. Π. Σαϊδ 19/9
α. Κόμπε 15/9
πρ. «Santa Ocean»
α. Τζέντα 30/8
στην Κουτούμπνια 14/9
προς Ντά Νάγκ 29/6
α. Κεμπέκ 11/9
α. Χάμπτον 10/9
στο Κοτονού 14/9
προς Ταμπικό 15/9
πρ. «Μοντρόμα»
α. Ντηνρόϊ 10/9
προς Ρουέν 10/9
δ. Π. Σαϊδ 18/9
α. Λας Πάλμας 5/9
πρ. «Θία Πίλασος»
πρ. Νουαντίμπο 8/9
πρ. Δ. Αφρική 11/7
πρ. «Μαραθών»
α. Τενερίφ 18/8
α. Τζέντα 18/8
ὕψωση ἑλληνική
πρ. Καλκούτα 31/8
πρ. Ταϊβάν 3/9

ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 77 10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.) 69 16229
ΡΟΖΑ (κ.) 68 24893
ΡΟΥΖΜΠΛΑΝΤ (κ.) 72 16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.) 67 37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.) 64 4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.) 71 2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑΓΚΡΕΣ (Β.Γ.)	65	10053
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	68	10339
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
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
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558
ΣΗΕΣΠΡΕΣ (κ.)	75	17203
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704
ΣΙΑΒΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ 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
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617

προς Κίνα 5/9
προς ΕΞΣΔ 8/6
ε. Άμστερνταμ 18/9
ε. Νικόσσα 22/8
ε. Τεργέστη 8/9
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/9
προς Τρίπολη 13/9

στη Τζέντα (ἀποθήκη)
α. Τέξας Σίτυ 6/9
πρ. «Provide»
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ε. Ντάρ ες Σαλάμα 1/9
α. Ντάρμαν 19/9
ε. Πειραιά 5/9
προς Ούλαν 7/8
α. Φός 10/9
πρ. ΗΠΑ 20/9
ε. Γκάσσα 1/9
ε. Πειραιά 10/9
πρ. Αλεξάνδρεια 27/8
πρ. Πειραιά 11/9
ἀργεί Πειραιά
πρ. Βαλένσια 25/8
δ. Παναμά 28/7
στο Ντάρμαν 21/9
μεσογειοκτικές μεταφορές
μεσ. «Γιούλιον» (κ.)
πρ. «Lucky Refiner»
επιβλήθη
πρ. Μπαντάρ Άμπας 17/9
πρ. Κων/πολη 8/9
πρ. «Επος»
ε. Αύγουστο 7/9
πρ. Άντεν 14/9
ε. Μπαγκκόκ 5/7
ε. Καζαμπλάνκα 9/9
ε. Πειραιά 13/9
πρ. Περαικό 8/8
πρ. Βενεζουέλα 20/7
ε. Λάγος 18/8
ε. Ν. Χάβεν 9/9
πρ. Ιταλία 16/9
πρ. Μπ. Άμπας 7/8
στο Μπαντάρ Άμπας 24/8
πρ. Ιαπωνία 27/8
πρ. Νιγηρία 11/8
ε. Χάιφα 21/9
πρ. Πειραιά 17/9
πρ. Βενεζουέλα 13/9
πρ. Ικόνιο 13/9
πρ. Μαρόκο 12/9
μετ. «Victoria Idown»
ὕπεστειλε πανομαϊκή
πρ. Λάγος 27/8
πρ. «Mt. Harvard»
α. Ρουέν 14/8
α. Γκάσα 3/9
α. Γουίλελμσχάβεν 17/9
πρ. Γιβραλτάρ 16/9
ε. Καζαμπλάνκα 11/9
πρ. «Western Express»
ε. Σιγκαπούρη 16/7
πρ. Βενετία 13/9
πρ. Αργεντινή 1/9
ε. Νταμμού 13/9
πρ. Κουβέιτ 14/9
πρ. Άλγερια 8/9
στο Άσσάμπ
ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 3/9
μετ. «Σεα Μαγίφ» (Μ.)
ε. Τζουμπάι 15/9
πρ. ΗΠΑ 4/9
δ. Γιβραλτάρ 6/9
πρ. Πουέρτο Όρνταζ 31/8
α. Ριγίκα 29/8
ε. Ροζάριο 31/8
πρ. Πειραιά 13/9
πρ. «Reynolds»
πρ. Άσντον 18/8
πρ. Γιβραλτάρ 10/9
ε. Φουτζέιρα 23/9
α. Ρεσίφ 5/9
ε. Άμβέρσα 20/9
δ. Μάλτα 15/9
ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάϊ 30/8
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/9
στο Μπ. Άμπας 19/8
ε. Άσντον 19/9
στη Βομβάη
α. Πόρτ Τάμπος 28/8
ε. Γκντάνοκ 1259
ἀργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 22/9
α. Μοντεβιδέο 10/9
α. Άμβούργο 8/9

πρ. Γιοκοχάμα 9/8
ε. Καρατί 14/9
πρ. Μεξικό 3/9
α. Άμβέρσα 23/9
α. Τσαρλεστον 5/9
στο Μπ. Άμπας 16/8
ε. Σουέμα 20/9
ε. Γάνδη 19/9
στην Αλεξάνδρεια
α. Ν. Όρλεάν 15/9
πρ. Σκίλντα 16/8
στο Μπαντάρ Χομείνι

ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑ'Υ' ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΥΡΤΕ	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
ΣΤΑΡΛΑΙ'Τ (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 (Ο'νδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	1462
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.κ.)	65	41195
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615
ΤΖΕ' ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋλ.)	69	8812
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΞΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋλ.)	68	9627
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	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

δ. Σουέζ 17/9	
προς Μπαγκκόκ 19/8	
έγκαταλείφθηκε	
α. Νιούπορτ 7/9	
έπισκευές Βαλέττα 25/8	
δ. Γιβραλτάρ 4/9	
προς Ακαμπα 2/9	
δ. Π. Σάδ 17/8	
προς Αλμέρια 8/9	
α. Λας Πάλμας 30/8	
ε. Τζέντα 11/9	
α. Λας Πάλμας 13/9	
α. Πόιντ ω Πιέρ 23/7	
προς Χωρ Φακάν 4/9	
ε. Σκάλβεστον 25/8	
ε. Ρουέν 3/9	
α. Ν. Όρλεάνη 7/9	
α. Τζέντα 1/9	
α. Πειραιά 30/8	
α. Λειξόες 8/9	
ε. Σαγκάη 5/9	
στο Μπαντάρ Άμπας 6/9	
στο Τζέμπελ Άλι 19/9	
στην Κωνσταντινού	
αργεί Πειραιά	
ε. Κολομβία Ρίβερ 16/9	
στον Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 10/9	
μετ. «Al Oasis» (Β.Γ.)	
α. Ντάς Άιλαντ 31/8	
ε. Αμβέρσα 15/9	
ε. Ταϊτάνα 18/9	
α. Καϊμάν Μπαρ 25/8	
προς Γιβραλτάρ 3/9	
α. Ασταμπούλα 10/9	
δ. Μπουνοπούλε 17/9	
προς Κίνα 28/8	
ε. Καράτσι 13/9	
προς Βενεζουέλα 27/8	
διαγράφεται	
στο Τζέμπελ Άλι 25/7	
προς Περισκό 19/9	
προς Ταϊβάν 5/8	
αργεί Αστακό	
πρ. «Σορόκος»	
α. Ντουλούβ 24/6	
α. Χάμπτον 15/9	
ε. Ντάρμπαν 17/9	
προς Μομπάσα 26/8	
ε. Σακάνιτε 11/9	
α. Αμβέρσα 1/9	
α. Πειραιά 1/9	
έπισκευές Πειραιά 19/9	
προς Λά Γκουέρα 30/7	
α. Λας Άντζελες 10/9	
α. Κολόμπο 22/9	
α. Βενετία 11/9	
μετ. «Tel Star» (Κεϋλ.)	
α. Βρέμη 21/9	
πρ. «Fagnet»	
α. Τενερίφ 19/9	
προς Ταϊβάν 8/8	
ε. Χάλιφα 30/8	
α. Βρέμη 16/9	
ε. Μπ. Άιρες 14/9	
ε. Μαντράς 13/9	
προς Βερακρούζ 15/8	
α. Σιγκαπούρη 12/9	
α. Σάντος 14/9	
α. Τζέντα 16/9	
προς Περισκό 16/2	
α. Κεμπέκ 15/9	
ε. Κόπερ 9/9	
αργεί Χαλκίδα	
στο Μπ. Άμπας 3/9	
ε. Γιοκοχάμα 12/9	

ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΑΡΝΙΚ (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
ΦΕΡΕΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ο'νδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΞ (κ.)	72	16441
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΑΤΣΕΣΚΟΣ (κ.)	70	14095
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΦΡΙΟ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	78	7572
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΣ (Ο'νδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΑΡΙΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	87	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΦΑΘΙ (κ.)	54*	1596
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

α. Χιούστον 12/9	
α. Άλγκεθίρας 2/9	
ε. Φουτζέιρα 20/9	
α. Μπελέμ-7/9	
α. Χιούστον 15/9	
έπωληθη	
προς Μαρακάμπο 22/8	
μετ. «Transporter»	
α. Τζέντα 15/9	
α. Λούπ Τέρμιναλ 30/8	
α. Ρουέν 4/9	
προς Περισκό 10/11/86	
α. Κοτονού 28/8	
προς Ναϊμίμπια 19/9	
στο Γιαντσί 3/9	
έπωληθη	
α. Φός 16/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λάρνακα 4/9	
στο Κεμκέν 5/9	
α. Πόρτ Έμπεδόκλε 8/9	
στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)	
προς Τάμπα 15/9	
ε. Βόλο 18/8	
δ. Κων/πολη 9/9	
στη Μπετζάγια (άποθήκη)	
ε. Πειραιά 29/6	
ε. Άμπιτζαν 25/8	
δ. Σουέζ 20/9	
α. Τζουμπάι 20/9	
προς Ρίο Τανέιρο 5/8	
έπωληθη	
α. Σινγκάπ 30/7	
ε. Βομβάη 8/9	
α. Λός Άντζελες 6/9	
α. Ντάρμπαν 21/8	
δ. Ντόβερ 22/9	
πρ. «Νεφέλη»	
προς Δ. Άφρικη 14/8	
στο Μπαντάρ Άμπας 13/8	
προς Χόγκ Κόκ 10/8	
προς Μπάγια Μπλάνκα 19/9	
ε. Πειραιά 20/6	
α. Λας Πάλμας 18/9	
αργεί Άμβούργο	
αργεί Μόσκο	
α. Βίγκο 15/9	
προς Σαλβαντόρ 31/8	
ε. Μπράουνσβιλ 3/9	
α. Φιλαδέλφεια 4/9	
έπωληθη	
ε. Πειραιά 3/7	
προς Μπουσάν 5/9	
ε. Χιούστον 15/9	
προς Καοσιούγκ 12/8	
α. Γουέστερνπορτ 10/9	
στο Ντουμπάι 12/9	
ε. Ταμπικό 31/8	
προς Τράν 1/9	
πρ. «Osean Happiness»	
πρ. «Ολύμπι Χίστορ»	
στον Πειραιά	
στη Βηρυττό 15/9	
πρ. «Δέσποινα»	
προς Άλεξάνδρεια 25/8	
ε. Σαμαρίνα 29/8	
α. Ν. Όρλεάνη 29/8	
ε. Άμβούργο 18/9	
ε. Πειραιά 2/7	
προς Άλγερια 30/8	
πρ. «Κασκίος»	
προς Φιλιππίνες 25/6	

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτερά 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

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

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836, TELÉX: 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