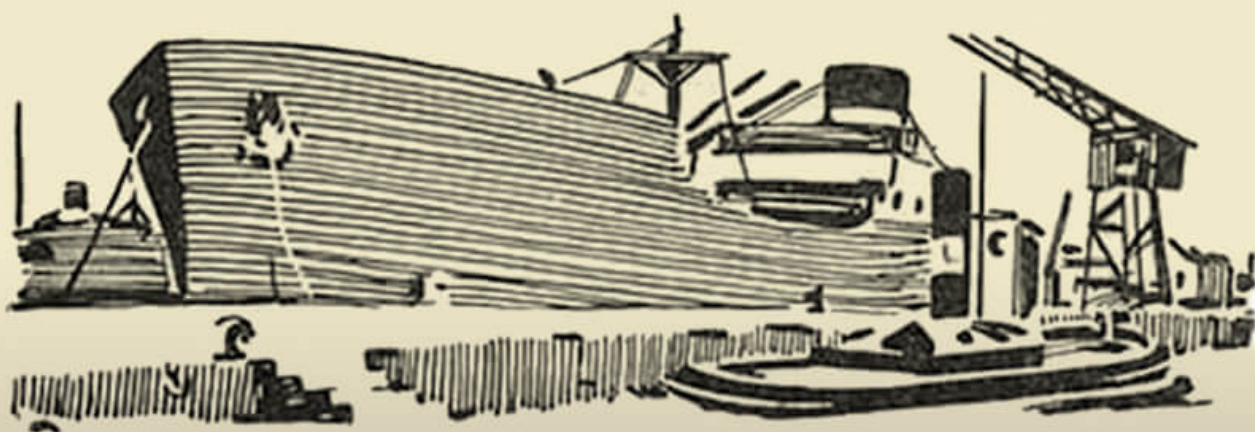


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1988
Αρ. Φύλλου 1282/1040

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1282/1040
1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

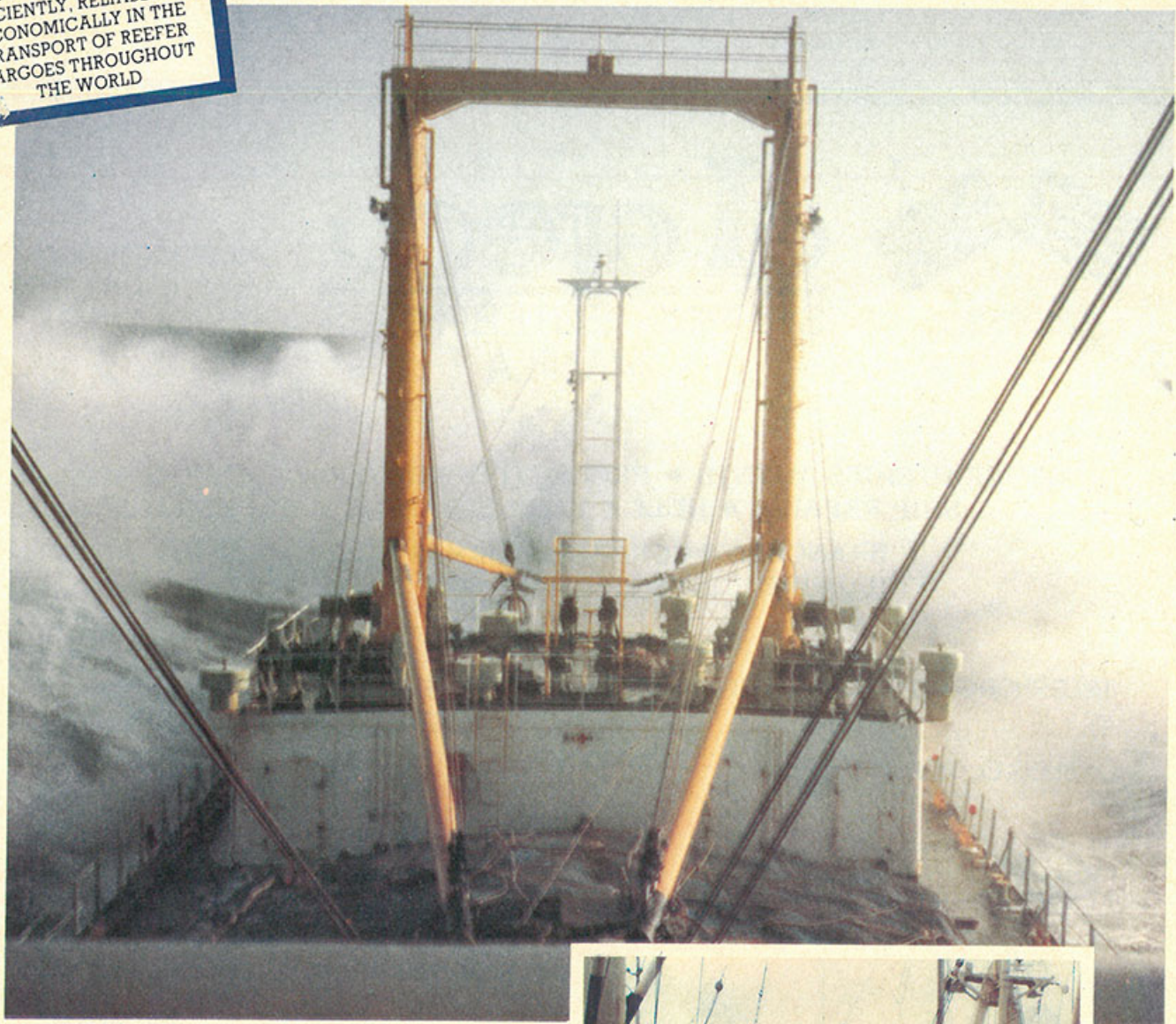
60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

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 21-3876/21-1690 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
SUFLNORSA S.A.
C/ ARENAL, 104 8D
36-201 VIGO/SPAIN
PHONES (986)-224657/7
TELEX 83674 SFNS E
FAX (986)-430001



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

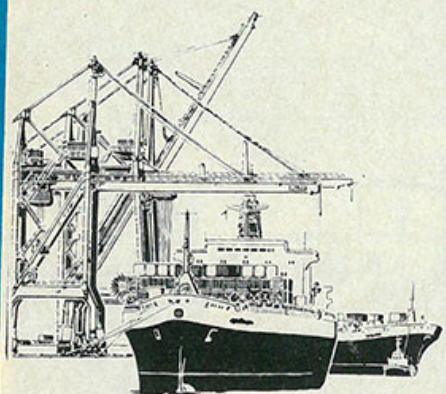
"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 57ο

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1282/1040

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. 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. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1282/1040, November 1st, 1988

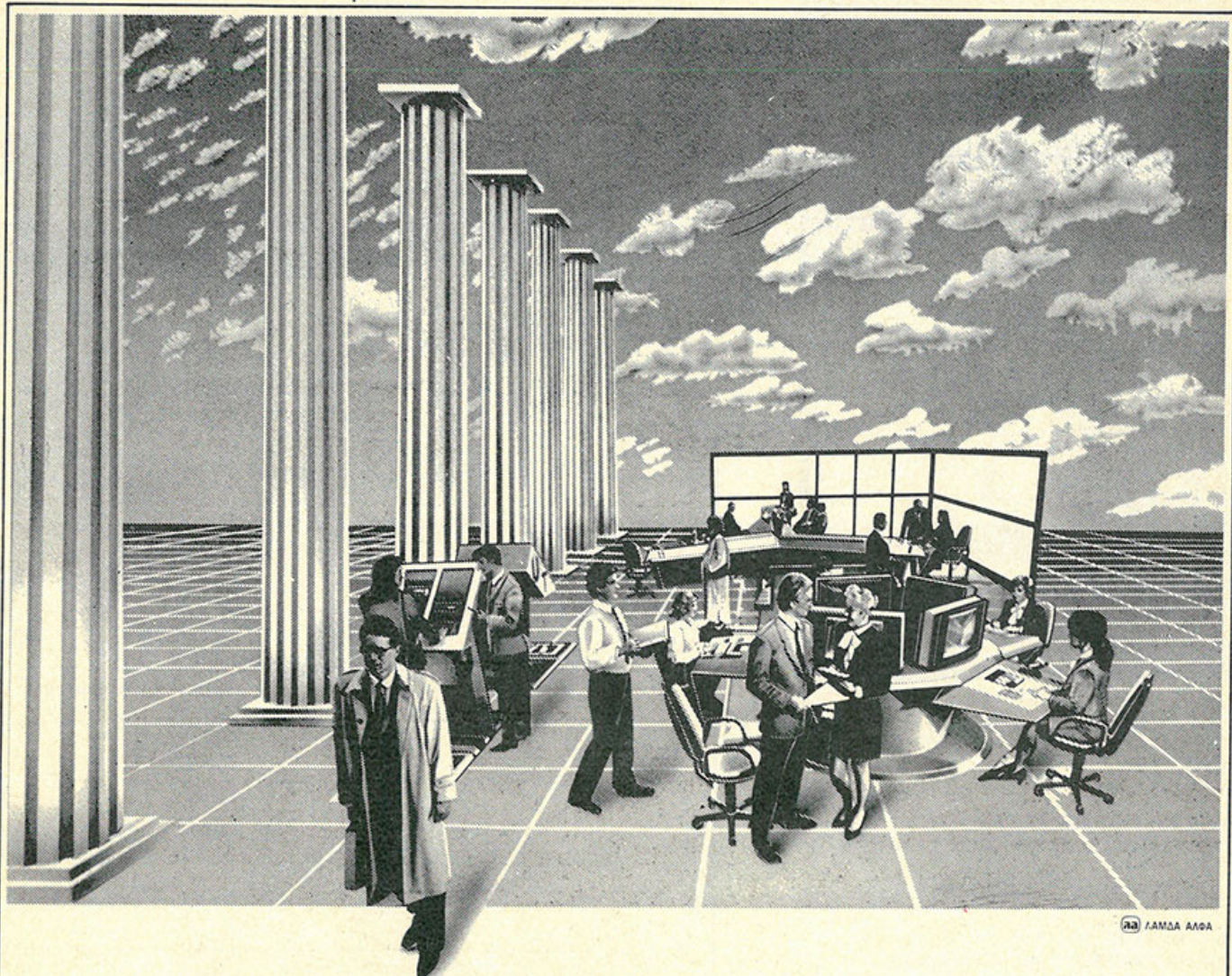
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185.35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 'Η Έλληνική ναυτωσύνη απέσβησε την καταστροφή. Το ναυάγιο του κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ».
- 15 Προβληματισμοί και άπορίες.
Άρθρο του κ. Γερ. Άλ. Άγουδήμου.
- 18 'Η Ναυτιλία της Λατινικής Αμερικής.
Αναλυτική παρουσίαση της ναυτιλιακής δυνάμεως των 16 χωρών της Νότιας Αμερικής.
- 21 Τό Πλήρωμα πολλαπλής χρησιμότητας.
Τί προβλέπει η έγκύκλιος του ΥΕΝ για τη καθιέρωση του νέου θεσμού και στην Έλληνική Ναυτιλία.
- 22 Έφετειακή Απόφαση περί αναγκαστικού πλειστηριασμού πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου έξωτερικού. Έννοια τελευταίου λιμανιού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 25 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 40 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

Ελάτε στον κόσμο της μεγαλύτερης Ελληνικής Τράπεζας. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου. Εδώ και 147 χρόνια, πρωτοπορεί σε κάθε μορφή τραπεζικής δραστηριότητας. Δημιουργεί τον κόσμο του αύριο.

Με την κοινωνική προσφορά της στο Έθνος, το κύρος της, το ανθρώπινο δυναμικό της, τη σιγουριά που προσφέρει, την προσπάθειά της να παραμείνει ανθρώπινη παρά το μέγεθός της, κέρδισε την εμπιστοσύνη 6.000.000 Ελλήνων που συναλλάσσονται μαζί της.

Τα 500 καταστήματα στην Ελλάδα, τα 55 στο εξωτερικό και η συνεργασία με χιλιάδες ξένες τράπεζες στις 5 ηπείρους, της επιτρέπουν να καλύπτει δυναμικά τον εθνικό και διεθνή χώρο. Είναι η ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ.

Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και να στηρίξει, όπως πάντα, την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας, η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός. Είναι η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου.

“Ένα έρώτημα πρός τούς ναυτικούς μας

Πρίν προλάβει νά στεγνώσει τό μελάνι του προηγούμενου τεύχους, ή πρόβλεψη των «Ναυτικών Χρονικών» ότι μετά την καταγγελία των συλλογικών συμβάσεων από την ΠΝΟ οι ναυτεργατικές οργανώσεις θά άρχισουν νά δείχνουν τό «ένδιαφέρον» τους υπέρ των ναυτικών μας εξακοντίζοντας και υπερακοντίζοντας αιτήματα που δέν είναι έφικτά και δέν έχουν καμμία σχέση με τή σημερινή πραγματικότητα, επαληθεύτηκε πλήρως.

Τήν επαλήθευση τήν πρόσφερε ή περί πολλά τυρβάζουσα και πολυπράγμων διοίκηση τής Ένώσεως Ναυτών ή οποία ούτε λίγο ούτε πολύ, όπως αναφέρεται σέ σχετική ανακοίνωσή της, ζητεί:

«— Αύξησεις στους βασικούς μισθούς 30% στά πλαίσια της ενιαίας ΣΣΕ παίρνοντας σαν βάση τήν κατηγορία των Φ.Γ. άνω των 4.500 τον. d.w. με ανάλογη κλιμάκωση προς τά κάτω για τις άλλες κατηγορίες πλοίων.

— Καθιέρωση επιδόματος βαριάς, άνθυγιεινής και επικίνδυνης εργασίας ίσο με 8% του βασικού μισθού.

— Καταβολή των μισθών σέ συνάλλαγμα, για τά συναλλαγματοφόρα πλοία με τιμή ασφάλειας.

— Κατοχύρωση τής δουλειάς και υιοθέτηση των προτάσεων μας που διασφαλίζουν στο άκέραιο τήν υλοποίηση αυτής τής θέσης μας.

— Νά αύξηθεί ή έφοπλιστική είσφορά στο ύψος των εργοδοτών τής στεριάς.

— Νά καταργηθεί ή υποχρέωση των ναυτεργατών για παρράκτηση των εισιτηρίων του άντικαταστάτη και νά προ-

σθεθεί σχετική διάταξη στην ΣΣΕ.

— Νά αύξηθεί ή καταβαλλόμενη αποζημίωση».

Αυτά είναι τά κύρια αιτήματα, υπάρχουν όμως και κλαδικά τά όποια δέν αναφέρονται στην ανακοίνωση αλλά και διακηρύξεις τής διοικήσεως τής Ένώσεως Ναυτών ή οποία άξιώνει:

— Νά διεκδικηθούν με αποφασιστικότητα και χωρίς τις γνωστές υποχωρήσεις τό σύνολο των ναυτεργατικών αιτημάτων και νά αποक्रουστεί κάθε έφοπλιστική προσπάθεια για κωλυσιεργία και σκόπιμη καθυστέρηση στην υπογραφή των ΣΣΕ. — Τό διεκδικητικό πλαίσιο των αιτημάτων που θά διαμορφωθεί νά συνδυαστεί με τέτοιες ενέργειες και πρωτοβουλίες ώστε νά εξασφαλίζεται ή δραστήρια παρέμβαση των ναυτεργατών για τήν στήριξη των αιτημάτων και τήν αγωνιστική επίλυσή τους, έφ' όσον οι έφοπλιστικές ένώσεις επιδειξουν τήν γνώριμη σέ όλους άδιαλλαξία.

Αυτή είναι ή αρχή. Θά υπάρξει και συνέχεια, θά δείξουν και άλλοι τό «ένδιαφέρον» τους υπέρ των ναυτικών εξακοντίζοντας και υπερακοντίζοντας αιτήματα μη δυνάμενα νά ικανοποιηθούν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν επιχαίρουν για τήν επαλήθευση τής προβλέψεώς του, επαναλαμβάνουν μόνο για μία ακόμη φορά τό βασανιστικό έρώτημα που απευθύνεται βεβαίως στους ναυτικούς μας και όχι σέ εκείνους που έχουν αναλάβει νά τούς εκπροσωπούν μονίμως σαν νά είναι θεόπνευστοι: Σέ ποιά πλοία θά εφαρμοσθεί ή νέα σύμβαση;

Η ΚΟΙΝΗ ΣΤΑΣΗ ΑΠΟΔΙΔΕΙ

Υπάρχουν ήδη ένδείξεις ότι ή κοινή στάση του ελληνικού έφοπλισμού που υποδείχθηκε από τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών για νά άποτραπεί ή έφαρμογή των νέων όρων ασφάλισης των πλοίων που επιδίωξαν νά επιβάλλουν οι Βρεταννοί ασφαλιστές άρχισε νά αποδίδει.

Ανεξάρτητα πάντως από τήν τελική έκβαση του ζητήματος που έχει ανακύψει — ήδη εκφράζονται έλπίδες για τήν εξεύρεση μιάς κοινής θέσεως — εκείνο που έχει σημασία έν προκειμένω είναι ή διαπίστωση ότι με τήν κοινή στάση ό ελληνικός έφοπλισμός μπορεί νά επιτύχει πολλά — μπορεί και πρέπει νά δώσει σέ όλους νά καταλάβουν, όπως φαίνεται ότι κατάλαβαν οι Βρεταννοί ασφαλιστές, ότι υπάρχουν και άλλοι πορτοκαλιές που κάνουν πορτοκαλία και ότι κανένας δέν μπορεί νά διατηρεί πλέον προνόμια που είχε κατακτήσει από μονοπωλιακές καταστάσεις.

Οι Βρεταννοί ασφαλιστές υποστηρίζουν ότι οι νέοι όροι αποβλέπουν στη βελτίωση της ναυτασφάλειας και στον περιορισμό των πάσης φύσεως ζημιών, τό «χάπι» όμως δέν γίνεται αποδεκτό και ήδη έχει καταστεί σαφές ότι οι Έλληνες έφοπλιστές είναι προετοιμασμένοι νά μεταφέρουν άλλο τό σύνολο τής ασφαλιστικής καλύψεως που έχουν στους ασφαλιστές του Λονδίνου εάν οι τελευταίοι επιμείνουν.

τά ναυτιλιακά τους συμφέροντα. Τό τελευταίο παράδειγμα άφορά τή βύθιση του «Τζούπιτερ» — τό ιταλικό Υπουργείο Ναυτιλίας υιοθέτησε με έπίσημη ανακοίνωσή του τή θέση του πλοιάρχου του «Αντίτζε» που έμβόλισε τό «Τζούπιτερ», σύμφωνα με τήν όποία τό πλοίο του είχε σταματημένες τις μηχανές αναμένοντας πιλότο και ότι τό «Τζούπιτερ» επέπεσε στο σκάφος του. Έκτός από αυτό, τό ιταλικό Υπουργείο Ναυτιλίας έστειλε στελέχη του στον Πειραιά για νά παρακολουθήσουν από κοντά τήν υπόθεση.

Έμεις σέ περιπτώσεις που ελληνικά πλοία αντιμετώπιζουν άνάλογα ή άλλα προβλήματα συνήθως δέν κάνουμε τό παραμικρό και άν γίνει κάποια κίνηση, αυτή γίνεται μέσω του Υπουργείου Έξωτερικών και τις περισσότερες φορές δέν φέρνει κανένα αποτέλεσμα.

Επαναλαμβάνοντας ότι ή υποστήριξη με κάθε μέσο του ελληνικού πλοίου είναι έξ ύσου αναγκαία με τήν εξασφάλιση τής ανταγωνιστικότητάς του, επαναφέρουμε τήν πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για τή δημιουργία στο Υπουργείο Ναυτιλίας θέσεως μονίμου ύφυπουργού ό όποιος θά άσχολείται με τά διεθνή θέματα και με τήν άμηση και επί τόπου, έν ανάγκη, αντιμετώπιση των προβλημάτων των ελληνικών πλοίων, ώστε οι πάντες νά γνωρίζουν εκ των προτέρων ό τι ή υποστήριξη του πλοίου και των ανθρώπων του από τήν Έλληνική Πολιτεία είναι συνεχής και άδιάλειπτη.

βουλευτών κ.κ. Στρατή Στρατήγη τής ΔΗΑΝΑ και Διαμ. Μαυροδόγλου του ΚΚΕ σχετικά με τήν οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ έπείχερησε νά απαλλάξει διοίκηση του Ταμείου από τις ευθύνες της για τήν κατάντια του ΝΑΤ.

Ό κ. Γιαννόπουλος, με τή θητεία του ενός έτους στο YEN, είναι φυσικό νά άγνοεί πολλά πράγματα και πρέπει νά γνωρίζει ότι για τήν κατάντια του ΝΑΤ δέν φταίει μόνον ή πολύχρονη ναυτιλιακή κρίση. Φταίνε όλες οι προηγούμενες διοικήσεις του ΝΑΤ, οι όποιες, τους καλούς καιρούς, δέν πήραν κανένα ουσιαστικό μέτρο για τήν αξιοποίηση υπέρ του ΝΑΤ των σέ συνάλλαγμα διαθεσίμων του Ταμείου — από τά πρακτικά του Δ.Σ. προκύπτει ότι κατά τή λήξη των προσημασμένων καταθέσεων των σέ συνάλλαγμα διαθεσίμων παρακαλούσαν (έτσι ακριβώς αναφέρεται — «νά παρακαλέσουμε») τήν Τράπεζα τής Ελλάδος νά εξασφαλίσει τό καλύτερο δυνατόν επιτόκιο και άγνόησαν συστηματικά προτάσεις όρισμένων φωτισμένων ανθρώπων για τήν ίδρυση, λόγου χάρη, μιάς Τράπεζας των Ναυτικών. Φταίνε όλες οι προηγούμενες διοικήσεις του ΝΑΤ γιατί μετέβαλαν τό Ταμείο σέ “Άγιο Παντελεήμονα που φρόντιζε για τούς πάντες και τό γέμισαν με «άλεξιπτωτιστές» που έπαιρναν και εξακολουθούν νά παίρνουν συντάξεις χωρίς νά έχουν εισφέρει ούτε μιά δραχμή, όπως είναι οι Δωδεκανήσιοι, οι όμογενείς από τήν Αίγυπτο, τήν Τουρκία και τή Ρουμανία, οι προερχόμενοι από άλλα Ταμεία που έπωφελούνταν — έπειδή οι παντοειδείς φωστήρες δέν είχαν φροντίσει νά βάλουν κάποιον φραγμό — από τις διατάξεις περί διαδοχικής ασφάλισης, οι όποιοι δέν είναι μόνον 13.500, ό-

ΜΟΝΙΜΟΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Τό έχομε πεί και άλλοτε: “Όλες οι άλλες χώρες προασπίζουν με κάθε δυνατό μέσο

ΟΧΙ ΚΑΙ ΣΥΓΧΩΡΟΧΑΡΤΙ

Ό Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος κατά τή συζήτηση στη Βουλή έρωτήσεως των

πως ανέφερε στη Βουλή ο κ. Γιαννόπουλος αλλά τό λιγότερο διπλάσιοι.

Η σημερινή διοίκηση του NAT φταίει όχι μόνον γιατί δεν πήρε κανένα μέτρο για την αναμόρφωση, αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση του NAT αλλά και έπειδή με τα γνωστά σε όλους παροικούν την Ίερουσαλήμ νομοσχέδια της ανάγκασε πολλές χιλιάδες ναυτικών μας να σπεύσουν να συνταξιοδοτηθούν διαταράσσοντας έτσι τη σχέση συνταξιούχων και εργαζομένων. Φταίει ακόμη η σημερινή διοίκηση του NAT γιατί τα δύσκολα χρόνια της ναυτιλιακής κρίσεως δεν κατόρθωσε να εξαλείψει τις αιτίες που οδήγησαν πολλά πλοία εκτός του εθνικού νηολογίου λόγω NAT.

Για την κατάντια του NAT φταίει όμως και η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Όχι, βέβαια, γιατί δεν απέτρεψε τη ναυτιλιακή κρίση — κανένας δεν μπορούσε να την αποτρέψει, ούτε έδω, ούτε αλλού — αλλά γιατί δεν πήρε όλα τα μέτρα που επέβαλαν οι καιροί ώστε τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο να κινείται υπό τις δυσχερέστερες συνθήκες της ναυλαγοράς — δυστυχώς, έλειψε η δυνατότητα προσαρμογής στις συνθήκες και τα πλοία για να επιζήσουν αναγκάστηκαν — μάλιστα, αναγκάστηκαν — να αναζητήσουν άλλες λύσεις τις οποίες βρήκαν στις χώρες εκείνες που ένω δέν διαθέτουν ναυτιλία κερδίζουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των άλλων και κυρίως των Έλλήνων.

Τέλος για την κατάντια του NAT φταίει και οι ίδιοι οι ναυτικοί και για να ακριβολογούμε, φταίει οι εκπρόσωποί τους, οι οποίοι δέν δέχθηκαν την πρόταση του έφοπλισμού για την επιδότηση του NAT για κάθε άλλοδαπό ναυτικό που θα χρησιμοποιούσαν — τελικά οι ξένοι χρησιμοποιήθηκαν αλλά τό NAT δέν κέρδισε τό παραμικρό — αλλά και γιατί ανέχθηκαν να φορτωθεί τό NAT με τις δεκάδες χιλιάδες των «άλεξιπτωτιστών» σε βάρος των πραγματικών ναυτικών, τά συμφέροντα των οποίων υποτίθεται ότι προσπί-ζαν.

ΕΜΕΙΣ ΤΙ ΚΑΝΟΜΕ;

Στό διεθνές συνέδριο που όργάνωσαν στις 19-20 Οκτωβρίου στη Νέα Υόρκη οι Lloyds of London Press με θέμα «Which Register, which flag... now;» ο Πρόεδρος του Κυπριακού Νηογνώμονα κ. Μάριος Ήλιάδης που είχε προσκληθεί να μιλήσει για τό θεσμό του εύρωπαϊκού νηολογίου, διατύπωσε την άποψη ότι μόνο με τη δημιουργία ενός ενιαίου νηολογίου, που να προσφέρει στό εύρωπαϊκό πλοίο δυνατότητες ανταγωνιστικής

λειτουργίας θα άνακοπεί ή κατιούσα του κοινοτικού στόλου και ή κοινοτική ναυτιλία θα όδηγηθεί σε σταδιακή άναζωογόνηση. Καί ύποστήριξε ότι, έν όψει των ύπαρχουσών συνθηκών στην Εύρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και στό κράτη μέλη, ή πιο ένδεδειγμένη έπιλογή για την έδρα του εύρωπαϊκού νηολογίου θα ήταν ή Κύπρος, της όποίας ή Ναυτιλία που συγκροτεί έφοπλισμός εύρωπαϊκών συμφερόντων έχει σημειώσει άξιόλογη άνάπτυξη στό 25 χρόνια ύπάρξεώς της.

Είναι άδηλο αύτή ή στιγμή κατά πόσο θα καρποφορήσει ή πρωτοβουλία που άνέλαβε ο Κυπριακός Νηογνώμονας, άλλωστε στή συγκεκριμένη χρονική περίοδο ύπάρχει ένα ουσιαστικό έμπόδιο — ή Κύπρος συνδέεται με την ΕΟΚ με συμφωνία τελωνειακής συνδέσεως που θεωρείται βεβαίως προστάδιο της πλήρους εντάξεως, αλλά δέν είναι μέλος της Εύρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και από την άποψη αύτή ήταν όπωσδήποτε λαμβασμένη ή άρνηση του Προέδρου Βασιλείου να ζητήσει την ένταξη της Κύπρου στην ΕΟΚ, όπως συνέστησε επίμονα ή έλληνική κυβέρνηση. Έν πάση περιπτώσει, έκείνο που έχει σημασία είναι ότι με την άνάπτυξη πρωτοβουλιών, όπως αύτή του Προέδρου του Κυπριακού Νηογνώμονα κ. Ήλιάδη, ή Κύπρος όπωσδήποτε κερδίζει, τό γεγονός δέ αύτό μας κάνει να άναρωτηθούμε για μία άκόμη φορά: Έμεεις, ή χώρα με ή μεγαλύτερη Ναυτιλία στόν κόσμο, τί κάνομε;

ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ

Γνωστοί Έλληνες έφοπλιστές και πάλι στό διεθνές προσκήνιο:

Και πρώτα πρώτα ή εταιρία Ν. J. Goulardis ή όποία ίδρυσε από κοινού με τη Σίτιμπανκ, τον μεγαλύτερο τραπεζικό όργανισμό του κόσμου, την εταιρία International Tankers Ltd, με στόχο την επένδυση 200 εκατομ. δολλαρίων στην άπόκτηση δεξαμενοπλοίων, είτε από την άγορά των μεταχειρισμένων, είτε προσφεύγοντας στό ναυπηγεία.

Η International Tankers είναι ή δεύτερη μεγάλη κοινή ναυτιλιακή επιχείρηση στην όποία μετέχει ή Σίτιμπανκ. Η πρώτη ήταν εκείνη που ίδρυσε από κοινού με τον Φρέντ Όλσεν και ή όποία όδήγησε στή δημιουργία της Φέρστ Όλσεν Τάνκερς.

Έφ' όσον ή ITL προσελκύσει τό ένδιαφέρον των επενδυτών και άποδειχθεί επιτυχής ή λειτουργία της, ή Σίτικορπ ένδέχεται να ιδρύσει παρεμφερείς εταιρίες οι όποιες θα δραστηριοποιούνται στόν τομέα των επεν-

δύσεων για σκάφη άλλων κατηγοριών.

Τό κεφάλαιο που θα συγκεντρώσει ή νέα εταιρία από τους επενδυτές, θα τό χρησιμοποιήσει για την άγορά VLCC και ULCC, ένώ πιθανότητα θα χρηματοδοτήσει και την κατασκευή νέων σκαφών.

Η διαχείριση του στόλου της ITL θα γίνεται από την εταιρία Ν. J. Γουλανδρής του Λονδίνου και προβλέπεται έκκαθάριση της μετά πάροδο επτά ετών.

Στό διεθνές προσκήνιο όμως και ο κ. Σταύρος Νιάρχος ό όποιος με την ίδρυση νέας εταιρίας που έδρεύει στις Βερμούδες μπαίνει και στό χώρο των ασφαλιστικών εργασιών.

Η έν λόγω εταιρία, με την επωνυμία Bristol Reinsurance και της όποίας ή ίδρυση άνακοινώθηκε πρό ήμερών στό Χάμιλτον, πρωτεύουσα των Βερμούδων, είναι ή πρώτη ασφαλιστική εταιρία του Όμίλου Νιάρχου.

Η Bristol Reinsurance που έχει μετοχικό κεφάλαιο 20 εκατ. δολάρια, κατά βάση θα άσκει συνασφαλιστικές δραστηριότητες, θα μετέχει δηλαδή από κοινού με άλλες ασφαλιστικές εταιρίες στην άνάληψη τμήματος εϋθύνης.

Η «ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΟΣΕΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡΣ»

Μία άκόμη νέα επενδυτική εταιρία στό ναυτιλιακό χώρο, ή όποία να ειδικευθεί στή διαχείριση μεγάλων πλοίων χύδην φορτίου, άντλώντας κεφάλαια και από την Άμερικανική κεφαλαιαγορά, είδε τις ήμέρες αυτές τό φώς της δημοσιότητας.

Πρόκειται για τη «Γκλόμπαλ Όσεαν Κάρριερς», ή όποία έλπίζει στην έξεύρεση επενδυτικών κεφαλαίων ύψους 70 εκατ. δολλαρίων μέσω της Merrill Lynch και έχει ήδη δεσμευθεί για την άγορά έξι πλοίων, τριών μάλκερς handy size, δύο πάναμαξ και ενός μικτού πλοίου 113.000 τόν. d.w.

Πρόεδρος και έντεταλμένος διευθυντής της νέας εταιρίας είναι ο δημοφιλής κ. Μάικλ Τζόλλιφ, πρόεδρος επίσης του γκρούπ Manley Hopkins, ό όποιος επίσης θα είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση των πλοίων που θα γίνεται από τον Πειραιά με την ύποστήριξη δύο καταξιωμένων ναυτιλιακών εταιριών, της έλληνικής Tsakos Shipping και του συγκροτήματος Wah Kwong του Χόγκ Κόγκ.

Στό διοικητικό συμβούλιο της Γκλόμπαλ συμμετέχουν πολλές έπιφανείς προσωπικότητες της διεθνούς ναυτιλίας, όπως οι κ.κ. Άλαν Κένεντυ, πρώην διευθυντής της Κιουνάρντ, Τζίμ Ντέιβις πρόεδρος του IMIF, Τζούλ Γιόρκενσεν, αντιπρόεδρος του γκρούπ MAN — B & W και ο τραπεζίτης Έρλ Κόλεϋ.



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

Η ΑΘΕΑΤΗ ΠΛΕΥΡΑ

Οι αθηναϊκές εφημερίδες περιέγραψαν με πηχιάους τίτλους το ναυάγιο του μικρού ψυγείου «Αγιος Νεκτάριος» με παναμαϊκή σημαία που βυθίστηκε στις 20 Οκτωβρίου ανοικτά από το Μαρόκο χωρίς, όμως, εύτυχως να υπάρξουν θύματα από το πλήρωμά του που αποπελούσαν από πέντε Έλληνες και δέκα ξένους ναυτικούς. Παρ' όλα αυτά το ναυάγιο του πλοίου είχε μία τραγική, θα μπορούσε να πει κανείς, κατάληξη για τους τέσσερις πλοιοκτίτες του σκάφους, που είναι ναυτικοί ή προέρχονται από ναυτικές οικογένειες, οι οποίοι ουσιαστικά και αισιράφθηκαν και έχουν βυθισθεί στην απελπισία — αναφέρεται σχετικά ότι η ασφάλεια του σκάφους δεν καλύπτει ούτε κατά προσέγγιση την αξία των αλιευμάτων που μετέφερε το πλοίο, μέρος των οποίων ανήκε και στους πλοιοκτίτες.

Αυτή την άθεατη πλευρά κάθε ναυτικού ατυχήματος οι πάντες, και κυρίως οι ελληνικές εφημερίδες, την αγνοούν συστηματικά και κανένας δεν έχει μετρήσει και υπολογίσει το ρίσκο που εμπεριέχει το κατά θάλασσα εμπόριο και όλα αυτά δυστυχώς σε μία καί εξοχική ναυτιλιακή χώρα όπως είναι η Ελλάδα.

Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ

Από δημοσιεύματα αθηναϊκών εφημερίδων προκύπτει ότι καταβάλλεται μία συστηματική προσπάθεια να φανεί ότι η επικείμενη απελευθέρωση των τεσσάρων Ελλήνων ναυτικών που κρατούνται στις Αιγυπτιακές φυλακές οφείλεται στις ενέργειες και τις προσπάθειες της διοικήσεως της Ένώσεως Ναυτών.

Η αλήθεια εν προκειμένω είναι ότι για την απελευθέρωση των ναυτικών μας αυτών υπήρξαν επανειλημμένες ενέργειες της Ναυτικής Όμοσπονδίας, ο γεν. γραμματέας της οποίας μετέβη επανειλημμένως μαζί με τον Καπετάν Γιάννη Λιόκουρα, διευθυντή της εταιρίας Kassian Navigation και εκπρόσωπο της Ένώσεως Πλοιάρχων, στην Αίγυπτο όπου είχε επανειλημμένες συναντήσεις με τους εκεί εκπροσώπους της Ελλάδος και επί πλέον επισκέφθηκε τους κρατούμενους ναυτικούς μας στις φυλακές και τους ενημέρωσε για τις ενέργειες που γίνονταν για τη μεταφορά τους στην Ελλάδα.

Βεβαίως δεν είναι αληθές αυτό που ανα-

φέρθηκε σε σχετική ανακοίνωση της Ναυτικής Όμοσπονδίας ότι τα χρήματα που δόθηκαν στους εκπροσώπους της Ελλάδος στην Αίγυπτο για την εξαγορά των χρηματικών προστίμων που έχουν επιβληθεί στους ναυτικούς μας, την εξόφληση των δικαστικών εξόδων και την αξία των εισιτηρίων επιστροφής τους στην Ελλάδα καταβλήθηκαν από την ΠΝΟ. Τα χρήματα αυτά — 30.000 - 35.000 δολάρια — τα κατέβαλαν, όπως είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, οι έφοπλιστές κ.κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, Γεώργιος Άντ. Παπαδάκης και Γεράς. Άλεξ. Άγουδήμογ.

Αυτά για την ιστορία και για να αποδοθούν τα του Καίσαρος τῷ Καίσαρι.

• Σε μία ανακοίνωση της Ένώσεως Ναυτών γινόταν έκκληση για την συγκέντρωση ποσού 20.000 δολλαρίων «που απαιτείται για να αποφυλακισθούν οι ναυτικοί μας» και, όπως λέγεται στην Άκτι Μιαούλη, κάποια ποσά, το ύψος των οποίων δεν μπορεί να προσδιορισθεί, έχουν καταβληθεί. Ανακύπτει λοιπόν ένα ερώτημα: Άφου το απαιτούμενο ποσόν για την αποφυλάκιση και την επιστροφή των τεσσάρων ναυτικών έχει καταβληθεί από τους προαναφερθέντες έφοπλιστές, πώς πρόκειται να χρησιμοποιηθεί το ποσό που συγκέντρωσε η Ένωση Ναυτών; Θά επιστραφεί σε εκείνους που έδωσαν ή θά εφαρμοσθεί στην προκειμένη περίπτωση το «ούδεν λάθος αναγνωρίζεται μετά την απομάκρυνση από το ταμείο».

Άπό τα ανωτέρω προκύπτει ότι μία διευκρίνιση είναι απολύτως αναγκαία.

ΣΥΣΤΗΜΑ VTS ΣΤΟΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟ

Το πρόσφατο ατυχέστατο ναυάγιο του κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ» έφερε στο προσκήνιο, με τον πιο τραγικό τρόπο, την ανάγκη έλεγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας στις προσβάσεις του λιμένα του Πειραιά και γενικότερα στην ευρύτερη περιοχή του Σαρωνικού Κόλπου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στο άμεσως προηγούμενο τεύχος της 15ης Οκτωβρίου, δημοσίευσαν την προμελέτη για την εγκατάσταση Συστήματος Έλεγχου της κινήσεως των πλοίων (VTS) στις προαναφερθείσες θαλάσσιες περιοχές, ανάλογο με αυτό το οποίο χρησιμοποιείται στα αεροδρόμια για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

Άπό πληροφορίες γνωρίζουμε ότι έχει ήδη υποβληθεί στο ΥΕΝ προσφορά για τη δοκιμαστική λειτουργία ενός τέτοιου συστήμα-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Επιδάλλεται εκ των περιστάσεων, ανάγκη είναι ζωτική, να περιορισθεί το κόστος των δαπανών κινήσεως του Έλληνικού φορτηγού. Ούτω μόνον θά ήμπορεση η Ναυτιλία μας να επανεύρη την προτέραν μαχητική της συναγωνιστικότητα και θά δυνθεθούν τα σκάφη μας να εγκαταλείψουν τα άγκυροβόλια της άργιας.

— Το Υπουργικόν Συμβούλιον απέκλεισε την υπό τύπον μονοπωλίου προνομιακήν ανάθεσιν εις ιδιωτικήν επιχείρησιν του αποκλειστικού δικαιώματος της μεταξύ ελληνικών λιμένων και δι' ελληνικών ατμοπλοίων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

— Κατόπιν επιτυχών εξετάσεων έλαβον δίπλωμα α' πλοιάρχου του Ε.Ν. οι κ.κ. Μιχ. Άγγελικουδης, Σπ. Βλασσόπουλος, Θεόδ. Γλύπτης, Παν. Δρακάτος, Βρ. Ζεργάνης, Άν. Θαλασσινός, Σ. Καραντζής, Ίω. Κουρεντής, Δημ. Κουτσούκος, Δημ. Κολοιός, Άντ. Κορκόδειλος, Κωνστ. Λειβαδάς, Δημ. Λιοσάτος, Μαρ. Μαβιάς, Άγγ. Μαθιάσος, Δημ. Μπελεσιώτης, Γεώργ. Μπίστης, Κωνστ. Παπαλιός, Λεων. Πολέμης, Δημ. Πατέρας, Δημ. Ρούσσος, Στ. Σαρίδης, Άντ. Στρατής, Άν. Σασόγλου και Λάμπρ. Διοφής.

— Το φορτηγόν μας «Όρος Ίθώμη» συνεκρούσθη μετά του Άγγλικού «Aulsebury» την 5.25 πρωινήν ώραν της 13ης Οκτωβρίου εις θέσιν πλάτους 33-40 Ν. και μήκους 53-13 Δ. Η σύγκρουσις ώφειλετο εις την επικρατούσαν πυκνήν ομίχλην. Η πρύμνη του α/π «Όρος Ίθώμη» έβλάβη άνωθεν της ισάλου γραμμής, τό φορτηγόν όμως έξεκκολούθησε τόν πλοῦν του διά Μαδέρας.

— Το α/π «Πίνδος» έναυλώθη εκ Σάντερλαντ και Χάλλ 5.000 τον. γαιανθράκων διά Μοντεβιδέο 11/6 και 1.500 τ. κώκ 13/-, καντσέλο 12 Νοεμβρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 189/1.11.1938)



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

351-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

τος VTS και ελπίζουμε ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες, υπό τη πίεση του πρόσφατου περιστατικού, θα επιταχύνουν τις σχετικές διαδικασίες για τη δοκιμαστική λειτουργία του.

ΝΑ ΜΗΝ ΑΝΑΚΟΠΕΙ ΤΟ ΕΡΓΟ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τη βαθύτατη λύπη τους για την αποχώρηση του φίλου κ. Θωμά Ρηνιώτη από τη θέση του Διευθυνόντος Συμβούλου του Έλληνικού Νηογνώμονα από την οποία πρόσφερε ουσιαστικές — πολύτιμες τις χαρακτηρίζει το Δ.Σ. του Ε.Ν. — υπηρεσίες και στο Νηογνώμονα και στη Ναυτιλία.

Μάνατζερ και άνθρωπος της Ναυτιλίας με θαυμάσιες σπουδές στη Δυτική Γερμανία στα οικονομικά και το μάρκετινγκ ο κ. Ρηνιώτης αφιέρωσε την προσπάθειά του στα θέματα δομής και οργανώσεως του Έλληνικού Νηογνώμονα, ενώ ταυτόχρονα είχε αρχίσει μία συστηματική προσπάθειά για την ενημέρωση, από πόρτα σε πόρτα, του ελληνικού εφοπλισμού γύρω από τις δυνατότητες και τις υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει ο εθνικός Νηογνώμονας στο ελληνικό πλοίο και στην Έλληνική Ναυτιλία γενικότερα, ή όποια είχε αρχίσει να αποδίδει καρπούς και θα αποδώσει πολύ περισσότερους στο άμεσο μέλλον.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ελπίζουν ότι ο επανελθών στη θέση του Γενικού Τεχνικού Διευθυντού κ. Διον. Μελισσηνός θα συνεχίσει με τον ίδιο ζήλο την προσπάθεια για να μην ανακοπεί το έργο που είχε αρχίσει ο κ. Ρηνιώτης επ' ωφελεία και του Νηογνώμονα, και της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και του τόπου.

Η ΛΟΓΙΚΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Φίλος συνταξιούχος πλοίαρχος μας μετέφερε τον προβληματισμό που επικρατεί μεταξύ των συνταξιούχων μας αναφορικά με το πρόβλημα της αποκτήσεως αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσεως χωρίς την καταβολή εισφορών, όπως γίνεται με τους εν ενεργεία συναδέλφους τους.

Συγκεκριμένα, ο εν λόγω συνταξιούχος υπογράμμισε ότι η Έλληνική Πολιτεία παρέχει στον οποιονδήποτε Έλληνα — ακόμη και στους υπαλλήλους του Δημοσίου — που θα εγκατασταθεί ή θα μεταναστεύσει για δύο χρόνια σε οποιοδήποτε χώρα το δικαίωμα να φέρει μαζί του κατά την επιστροφή του στην Ελλάδα ολόκληρη την οικοσκευή του καθώς και ένα αυτοκίνητο χωρίς την καταβολή δασμών και φόρων. Το δικαίωμα αυτό παρέχεται ανεξάρτητα από το συνάλλαγμα που έχει στείλει ο μετανάστης κατά την παραμονή του στην ξένη χώρα ή που φέρνει κατά την επιστροφή του στην πατρίδα, δηλαδή, μπορεί να υπάρχουν μετανάστες που δεν

έφεραν στη χώρα ούτε ένα δολάριο διατηρώντας τις αποταμιεύσεις τους στις χώρες όπου είχαν εγκατασταθεί, και εν τούτοις η Πολιτεία τους παρέχει το προαναφερθέν δικαίωμα, το οποίο επίσης παρέχει στους υπαλλήλους του Δημοσίου (πολιτικούς και στρατιωτικούς) και των ποικιλώνυμων οργανισμών που ζουν στο εξωτερικό με συνάλλαγμα του Έλληνικού Δημοσίου και ταυτόχρονα παίρνουν και εδώ το μισθό τους σε δραχμές! Η Έλληνική Πολιτεία όμως αρνείται αυτό το δικαίωμα στους συνταξιούχους ναυτικούς που στη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους έφεραν σημαντικότητα ποσά συναλλάγματος για την πρόσκτηση των οποίων το Κράτος δεν έκανε την παραμικρή δαπάνη.

Ο φίλος συνταξιούχος ζήτησε από μας να εξηγήσουμε αυτή τη λογική του Κράτους και η μοναδική έρμηνεία που μπορέσαμε να δώσουμε στο φαινόμενο είναι ότι η εκπροσώπηση των εν ενεργείων ναυτικών, με τις εξαιρέσεις που υπάρχουν πάντοτε σε κάθε κανόνα, δεν ενδιαφέρεται για τα προβλήματα και τα αιτήματα των συνταξιούχων ναυτικών — οι φραστικές διακηρύξεις που εξαπολύονται εκάστοτε, που ούτε στοιχίζουν αλλά ούτε και ενοχλούν, γίνονται μόνον για το θεαθήναι, άλλωστε οι άνθρωποι έχουν λύσει τα δικά τους προσωπικά προβλήματα και έχουν ικανοποιηθεί κατά τον καλύτερο τρόπο τα δικά τους συμφέροντα. Γιατί, λοιπόν, υπογραμμίσαμε στον φίλο συνταξιούχο πλοίαρχο, το Κράτος, η Πολιτεία, να μην έχει τη λογική που έχει; Ποιος θα πείσει; Οι στιμμένες λεμονόκουπες;

ΤΟ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ»

Σε όσα αναφέραμε στο προηγούμενο τεύχος για τη νέα προσφορά του ιδρυτή και δημιουργού του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου με τη διάσωση του παραδοσιακού μυκονιάτικου ιστοφόρου «Ευαγγελίστρια» προσθέτουμε σήμερα και τα εξής λόγια της ιδιαίτερης σημασίας που παρουσιάζει το θέμα αυτό για την προβολή της ναυτικής μας ιστορίας και της παραδόσεως.

Το σκάφος παραχωρήθηκε από τον πλοίαρχο Κωνσταντή Μπόννη, γιό του αρχικού ιδιοκτήτη του, στο Ναυτικό Μουσείο και στον Δήμο Μυκόνου και η πρώτη φάση για την επισκευή και αποκατάσταση του «Ευαγγελίστρια» (οι εργασίες έγιναν από τους παραδοσιακούς καραβομαραγκούς Άδελφούς Μαυρίκου στο ίδιο καρνάγιο όπου ναυπηγήθηκε) που άρχισε τον Αύγουστο του 1987 τελείωσε στο τέλος Ιουλίου, όποτε το σκάφος κατελκύθηκε και μεθορμίστηκε στη θέση «καρνάγιο» της Σύρου από όπου ρυμουλκίστηκε στο ναυπηγείο Ψαρρού στο Πέραμα για την τοποθέτηση της μηχανής και των ιστίων τα οποία είναι δωρεά των πλοίαρχων

της Μυκόνου κ.κ. Ίωάν. Π. Δρακοπούλου, Δημ. Απεσάκη, Νικ. Άλαφασού, Άντ. Φούσκη, Νικ. Μ. Βούλγαρη, Μιχ. Φ. Κοντιζά, Ίωάν. Δ. Δρακόπουλου, Δημ. Π. Δρακόπουλου, Νικ. Κουσαθανά, Πάτρ. Έπ. Χατζηθανασίου, Δημ. Γ. Νάζου, Ίωάν. Μ. Σαμιωτάκη, Ίάκ. Ίωάν. Κουτσούκου, Γεώργ. Δ. Ξανέριου, Κων. Γερ. Ζουγανέλη και Άνδρ. Κ. Νάζου (Καγιάφα), οι οποίοι καλύπτουν και τα έξοδα για την δημιουργία μονίμου άγκυροβολίου του σκάφους στη Μύκονο.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου συνεργάστηκε με εμπειρογνώμονες και ειδικούς επιστήμονες όχι μόνον για την αποκατάσταση και επισκευή του «Ευαγγελίστρια» αλλά και για τη μελλοντική αξιοποίηση του δεδομένου ότι, όπως έχει αναγνωρισθεί από Έλληνες και ξένους ειδικούς και έρευνες, είναι μοναδικό στο είδος του από πλευράς ναυπηγικής γραμμής και παραδοσιακής τεχνικής.

ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΟΥΣ

Ο κ. Άλξ. Γερ. Αγουδήμος που διευθύνει τον τομέα Ακτοπλοΐας του Συγκροτήματος Αγουδήμου μας διευκρίνισε ότι η έκπτωση που αποφάσισε να παρέχει το συγκρότημα στους εν ενεργεία και συνταξιούχους ναυτικούς, έπεται από σχετική επιθυμία του Υπουργού κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου, όφωρα και τα προστατευόμενα μέλη των οικογενειών τους. Από τη διευκρίνιση αυτή προκύπτει ότι οι γυναίκες και τα παιδιά των εν ενεργεία ναυτικών θα ταξιδεύουν με τα πλοία της εταιρίας Αγουδήμου στις ακτοπλοϊκές γραμμές με έκπτωση 50% και οι γυναίκες και τα παιδιά των συνταξιούχων ναυτικών μας με έκπτωση 75%. Προκύπτει επίσης ότι ο νεαρός κ. Άλξ. Αγουδήμος θεωρεί, όπως και ο ιδρυτής του Συγκροτήματος κ. Γεράσιμος Άλξ. Αγουδήμος, συνεργάτες και φίλους τους Έλληνες ναυτικούς, με τη βοήθεια των οποίων κατόρθωσε να ξελιχθεί από ιζόβενο σε επιτυχημένο πλοιοκτήτη, γι' αυτό και σπεύδει να τους ανταποδώσει, τι και όσα μπορεί.

• Τα επιβατηγά - όχημα-αγώγα «Μηλένα» και «Νταλιάν» που αγόρασε το Συγκρότημα Αγουδήμου στην Ιαπωνία αναμένεται να καταπλεύσουν το Σάββατο στον Πειραιά όπου θα υποστούν όρισμένες μετασκευές πριν δρομολογηθούν στις ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες έχουν ήδη παρασχεθεί άδειες σκοπιμότητας.

Ο ΣΩΣΤΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

Είμαστε βέβαιοι ότι όσοι πραγματικά ποθούν για την ελληνική ναυτιλία θα επικροτήσουν και θα ενισχύσουν τα μέτρα για την επαναφορά των δημοσίων ναυτικών σχολών



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 · Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

στό αναγκαίο και επιθυμητό επίπεδο όργανων και αποδόσεων.

Η ιδέα και η πειθαρχία στο εμπορικό ναυτικό δεν είναι απλώς χρήσιμη αλλά είναι κυριολεκτικά απαραίτητη. Όχι μόνο για την εξοικείωση των σπουδαστών στις συνθήκες του επαγγέλματος αλλά ακόμα και για αυτή καθεαυτή την ανύψωση του μορφωτικού επιπέδου των νέων αξιωματικών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύγχρονης τεχνολογίας και των επί του πλοίου εφαρμογών της. Όσοι καλόπιστοι διατηρούν κάποιες αμφιβολίες, δεν έχουν παρά να συγκρίνουν τα αποτελέσματα. Έδώ δεν πρόκειται για απλές σκέψεις ή θεωρητικές κατασκευές ούτε μιλούμε για τα άφθονα παραδείγματα των άλλων χωρών. Πρόκειται για τον δικό μας τόπο και για την επί σειρά ετών εφαρμογή στην πράξη ενός αντίθετου συστήματος του οποίου οι αδυναμίες — παρά τις οιασδήποτε καλές προθέσεις — οδήγησαν σε αδιέξοδο και δημιούργησαν πρόβλημα υπάρξεως των σχολών. Γιατί η ασυδοσία και η ανευθυνότητα οδήγησαν στην εξάρθρωση της σχολικής τάξεως και επέφεραν την έλλειψη παρακολούθησης, τις απουσίες, την αδιαφορία. Με τελικό αποτέλεσμα την υποβάθμιση των σπουδών, την υποτίμηση των ναυτικών σχολών και σε τελική ανάλυση την αναίρεση του δικαιολογητικού λόγου της υπάρξεώς τους.

Είναι καιρός λοιπόν, χωρίς ακρότητες και υπερβολές, να ξαναβρούμε το σωστό δρόμο στη ναυτική μας εκπαίδευση.

ΤΑ ΔΙΠΛΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Ένα θέμα από τα πιο επίμαχα θέματα της σύγχρονης ναυτιλίας αποτελεί ασφαλώς το θέμα των διπλών νηολογίων, το οποίο και απασχολεί συνεχώς περισσότερο τον διεθνή τύπο. Οι λόγοι της δημιουργίας τους είναι πολύ γνωστοί: Υψηλό κόστος εκμεταλλεύσεως των πλοίων (μισθοί και χρηματοδότηση) σε σύγκριση με τα πλοία όρισμένων χωρών, με αποτέλεσμα τη μείωση της ανταγωνιστικότητας και την επιταχυνόμενη συρρίκνωση του εθνικού στόλου. Αναγνωρίζεται γενικώς ότι εφόσον μία παραδοσιακή ναυτική χώρα θέλει να διατηρήσει εθνική ναυτιλία, πρέπει να της παράσχει και τα αναγκαία μέσα. Το σύστημα του διπλού νηολογίου παρέχει στον έφοπλισμό οικονομικά πλεονεκτήματα και το δικαίωμα ναυτολογήσεως ενός αριθμού ξένων ναυτικών με τα μισθολογικά επίπεδα της πατρίδας τους, γεγονός που έχει βέβαια και όρισμένες αρνητικές επιπτώσεις στις συναλλαγματικές εισπράξεις του κράτους καθώς και κάποιο κοινωνικό κόστος κυρίως σε βάρος των ανειδικευτών κατωτέρων πληρωμάτων.

Το πρόβλημα αφορά το σύνολο των ανεπτυγμένων χωρών, εκτός των Η.Π.Α. και της ΕΣΣΔ, για ειδικούς, διαφορετικούς κατά περίπτωση, λόγους. Έτσι παρακολουθούμε από έτων το νηολόγιο της Isle of Man της Μ. Βρεταννίας, του Kerguelen της Γαλλίας, του NIS της Νορβηγίας, του DIS της Δανίας, του αναμενομένου SIS της Σουηδίας, των υπό μελέτη της Ισπανίας (Κανάριοι) και της Πορτογαλίας (Μαδέρα) και ακόμα των υπό συζήτηση της Ιταλίας, Γερμανίας και Ιαπωνίας. Τα διπλά αυτά νηολόγια είναι δύο κυρίως τύπων: Τα «έγχωρια» που είναι έγκυρα στην χώρα τους και τα «υπερπόντια» έγκυρα εκτός του μητροπολιτικού εδάφους. Η επιλογή εξαρτάται από την εθνική νομοθεσία, αλλά τα αποτελέσματα είναι τα ίδια. Τυπικό παράδειγμα το DIS της Δανίας, το οποίο σε μερικές εβδομάδες συγκέντρωσε το 90% του εθνικού στόλου και ξανάφερε στο «μαντρί» τα σκορπισμένα σε διάφορα νηολόγια επιβλητικά σκάφη των μεγαλύτερων έφοπλιστών της χώρας.

Μία γενικότερη λύση ίσως να περικλείει η κατά τον τελευταίο καιρό όλο και συχνότερα προβαλλόμενη σύσταση ενός Κοινοτικού Ευρωπαϊκού νηολογίου και κατά προτίμηση του LIS του Λουξεμβούργου. Αλλά είναι φανερό ότι η πραγματοποίηση της ιδέας αυτής δεν είναι όπωσδήποτε του παρόντος.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευή οποιουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

«ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ»;

Θέλωμε να ελπίζουμε ότι αυτή η απόφαση της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων με την οποία επεκτείνονται οι πιστωτικές διευκολύνσεις της υπ' αριθ. 353/13/4.5.87 απόφασης και για την αγορά ήμιτελών σκαφών, σκαφών, δηλαδή, ή κατασκευή των οποίων δεν έχει ολοκληρωθεί, δεν αποτελεί «φωτογραφία». Και φυσικά περιμένουμε κάποια διευκρίνιση.

ΤΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Πολύ ενδιαφέροντα τα στοιχεία που παρέχει ο οργανισμός Shipping Research Bureau του Άμστερνταμ για τον πετρελαϊκό έφοδιασμό - αποκλεισμό της Μ. Αφρικής. Μέσα στους όκτω πρώτους μήνες του 1987 πραγματοποιήθηκαν 17 παραδόσεις πετρελαίου, δηλαδή 4,3 εκατ. τόννοι, που αντιπροσωπεύουν το 45% των υπολογιζόμενων αναγκών της χώρας σε πετρέλαιο. Ός υπεύθυνοι διασπάσεως του αποκλεισμού θεωρούνται οι χώρες παραγωγής, άσχετα αν τελούν εν γνώσει του τελικού προορισμού του, οι εταιρίες ή οι μεσίτες πετρελαίου και οι ναυτιλιακές εταιρίες.

Ός προς τις χώρες παραγωγής, όλες οι παραδόσεις του 1987 προέρχονται από τις χώρες του Κόλπου (Εμιράτα, Ομάν κ.λ.π.). Κύριες προμηθευτικές εταιρίες ήταν η International Transportation της νήσου Cayman, η γερμανική Marimpex και η Transworld Oil της Βερμούδας. Ός προς τη μεταφορά, τον κύριο ρόλο είχαν οι Νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες και παρέδωσαν περί 2,1 εκατ. τόννων μέχρι τον Ιούλιο του 1977, όποτε η Νορβηγική κυβέρνηση απαγόρευσε στους υπηκόους της την παράδοση πετρελαίου στη Νοτιοαφρικανική Ένωση.

Η μεταφορά και παράδοση καλύπτεται από τη μεγαλύτερη μυστικότητα. Κανένα πετρελαιοφόρο δεν δηλώνει τον τελικό του προορισμό. Διαπιστώθηκαν περιπτώσεις διπλών ναυλοσυμφωνιών, ψευδών πιστοποιητικών προορισμού, και πλαστών έγγραφων για την απόκρυψη του πραγματικού εισαγωγέως.

Όπως είναι φυσικό η Νοτιοαφρικανική Ένωση πληρώνει πολύ ακριβά το πετρελαϊκό εμπόργκο και όλες αυτές τις μυστικές αποστολές. Υπολογίζεται ότι για την περίοδο 1979-1987 το κανονικό κόστος των πετρελαϊκών εισαγωγών της είναι της τάξεως των 25 δις. δολαρίων, το δε επί πλέον κόστος που οφείλεται στον αποκλεισμό φθάνει τα 20 δις. εκατομμύρια, δηλαδή τα 2,2 δις. το χρόνο.

Είναι παράξενο ότι η Ν. Αφρική παρά τον μεταλλευτικό πλούτο του υπεδάφους της στερείται κοιτασμάτων πετρελαίου. Δεν εγκαταλείπει ωστόσο το όραμα της αυτάρκειας και από 20ετίας ήδη προβαίνει σε έντα-

τικές έρευνες στις πηγές πετρελαίου του εδάφους της, διαθέτοντας κεφάλαια που ξεπερνούν τα 800 εκατ. ράντ. Εξάλλου η μετατροπή του γαιάνθρακος σε πετρέλαιο παρέχει ενέργεια σε κόστος πολύ υψηλότερο, ενώ τα απόθεμα ασφαλείας που αναγκάζεται να διατηρεί άκίνητο τεράστια ποσά που παραμένουν έντελως στείρα. Το ύψος των αποθεμάτων αυτών αποτελεί βεβαίως κρατικό μυστικό. Σύμφωνα πάντως με όρισμένες εκτιμήσεις ανέρχονται σε 16-17 εκατ. τόννων και απαιτούν δεκαπεντάμηνο περίπου διάστημα εισαγωγών, ενώ άλλοι υπολογισμοί τα υποβιβάζουν σε 7-8 εκατ. τόννων.

Δεν είναι λίγοι εκείνοι που αμφιβάλλουν αν τα πολυάριθμα προβλήματα που θέτει η νοτιοαφρικανική πολιτική, είναι δυνατό να βρουν τη λύση τους μέσα στο στενό πλαίσιο των θαλασσίων μεταφορών. Οι διαπιστώσεις πάντως αυτές είναι χρήσιμες γιατί υπογραμμίζουν τις διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στους πολιτικούς λόγους και στην οικονομική πραγματικότητα των κρατών.

ΝΕΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

Με την ευκαιρία της επίσκεψης του Πάπα στο Στρασβούργο, το δελτίο της ΕΟΚ μάς ενημερώνει ότι από το 1975 μέχρι σήμερα επισκέφθηκαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και άνηθύναν σχετική προσφώνηση προς τα μέλη του, 19 αρχηγοί κρατών και ειδικότερα ένας Πάπας, πέντε Βασιλείς και 13 Πρόεδροι Δημοκρατίας, μεταξύ των οποίων και ο πρώην Πρόεδρος της Έλληνικής Δημοκρατίας κ. Κων/νος Καραμανλής. Άλλοι τρεις πρόεδροι Αφρικανικών και Νοτιοαμερικανικών κρατών και ο Μέγας Δούξ του Λουξεμβούργου επισκέφθηκαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο από το 1976 μέχρι το 1983. Εξάλλου στο διάστημα από Ιουλίου 1984 μέχρι Ιουνίου 1988 επισκέφθηκαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όκτω Πρωθυπουργοί Ευρωπαϊκών κρατών.

Η σημερινή σύνθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου περιλαμβάνει 518 βουλευτές από τα 12 κράτη-μέλη της ΕΟΚ, οι οποίοι κατανέμονται ανά 81 της Βρετανίας, Γαλλίας, Ιταλίας και Δυτ. Γερμανίας, 60 της Ισπανίας, 25 της Ολλανδίας, ανά 24 του Βελγίου, Ελλάδος και Πορτογαλίας, 16 της Δανίας, 15 της Ιρλανδίας και έξι του Λουξεμβούργου.

Μία άλλη θλιβερή πληροφορία αναφέρει ότι στο διάστημα της τετραετίας 1984-1988 πέθαναν 22 Ευρωβουλευτές μεταξύ των οποίων και δύο Έλληνες (Βγενόπουλος και Εύρυγνης).

Η Κομισιόν της ΕΟΚ εξέτασε την έκθεση για την ανάπτυξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής σε μία δεύτερη φάση. Πάντως παρά τα όποιονδήποτε αποτελέσματα της φάσεως αυτής η υιοθέτηση μίας κοινής «ευρωπαϊ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου

Θεματική έναρξη της παρουσίας του έκανε το προνομιούχο νηολόγιο της Δανίας, το πολυσυζητημένο DIS (Danish International Ship-register) αφού κατάφερε ως τώρα να συγκεντρώσει 110 πλοία προερχόμενα κυρίως από το έθνικό νηολόγιο της χώρας.

Μεταξύ των άλλων στα 110 πλοία περιλαμβάνονται δύο πλοία του συγκροτήματος Norden που είχαν προσφάτως μεταφερθεί υπό τη σημαία της Σιγκαπούρης, δύο πλοία - ψυγεία που μεταφέρθηκαν από τις Μπαχάμες, τα πετρελαιοφόρα της Difko που είχε ναυλώσει ο Μόλλερ, ή σειρά των «R» και σχεδόν ολόκληρος ο στόλος του Μόλλερ, δηλαδή 56 πλοία μεταξύ των οποίων τα ULCC των 338.000 τόννων. Κατά τα σχόλια των ειδικών της Κοπεγχάγης, η μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως που προκύπτει εκ της μεταφοράς από το έθνικό νηολόγιο στο DIS θα είναι κατά μέσο όρο της τάξεως των 3,5 εκατ. κορωνών, πράγμα που για τον Μόλλερ σημαίνει οικονομία της τάξεως των 200 εκατ. κορωνών.

Όπως πηγάζουν τα πράγματα φαίνεται ότι το δεύτερο προνομιούχο νηολόγιο κάθε χώρας θα απορροφήσει εξ ολοκλήρου το κανονικό έθνικό νηολόγιο, στο οποίο θ' απομείνουν μόνο ρυμουλκά και ψαροκάικα. Όποτε δεν βλέπει κανείς το λόγο της διατηρήσεώς τους. Εκτός αν θέλουμε να ξεγελάμε τον εαυτό μας. Άλλά όπως έλεγε ο Δημοσθένης «Ράστον απάντων έστιν εαυτόν εξαπατήσαι».

κής σημαίας» είναι πολύ πρόωρη.

Στις 26 Σεπτεμβρίου υπεγράφη στις Βρυξέλλες μεταξύ ΕΟΚ και Ουγγαρίας συμφωνία συνεργασίας και εμπορίου προβλεπόμενη μέχρι τέλους του 1995 άρση όλων των ποσοτικών περιορισμών στις εισαγωγές ουγγρικών προϊόντων με παράλληλη βελτίωση της προσβάσεως των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων στην ουγγρική αγορά.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τόσο η Σύνοδος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ) στο Βερολίνο, όσο και η σύνοδος των 7 μεγάλων βιομηχανικών χωρών που προηγήθηκε (24-25 Σεπτεμβρίου) εισηγήθηκαν την προσήλωση στην σταθερότητα των ισοτιμιών που είναι ζωτικής σημασίας για την διατήρηση της νομισματικής ευξίας.

Παράλληλα η έκθεση του Ο.Ο.Σ.Α. επίσης μαρτυρεί την ανεργία που μαστίζει την Δ. Ευρώπη, 18,8 εκατ. άνεργοι, με την Ισπανία και την Ιρλανδία να παρουσιάζουν το υψηλότερο ποσοστό άνεργων 20%, με την Γαλλία τρίτη με 11,25%, την Βρετανία 10,75%, την Δ. Γερμανία 8%, τις ΗΠΑ 5,5% και την Ιαπωνία 2,75%.

Όσον αφορά την ετήσια Οικονομική Έκθεση της ΕΟΚ, αυτή προβλέπει μία επιτάχυνση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης, αφού αυτός ξεπέρασε το 3,5% έναντι του προβλεπομένου στην αρχή του έτους 2% (το 1989 προβλέπεται μείωση του ρυθμού στα 2,75/2,85%).

Η έκθεση επίσης προβλέπει υποχώρηση των πληθωριστικών τάσεων, που έφεραν την τιμή του χρυσού κάτω από τα 410 δολάρια, που βασίζεται τόσο στην πτώση των τιμών του πετρελαίου, όσο και των σιτηρών. Για το 1989 η έκθεση προβλέπει μία μικρή άνοδο του πληθωρισμού στα 3,5%, έναντι 3% κατά το 1988.

Πριν λίγες ημέρες, στις 18 Οκτωβρίου, συμπληρώθηκε χρόνος από το μεγάλο κράχ του Χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης, όταν ο δείκτης Dow Jones έχασε 508 μονάδες σε μία μέρα, πτώση 23% που μεταφράστηκε σε ένα τρισεκ. δολάρια περίπου, με άμεσο αντίκτυπο σε όλα τα χρηματιστήρια του κόσμου.

Έκτοτε, υπήρξε μία γενική ανάκαμψη, χωρίς όμως οι τιμές να φθάσουν το επίπεδο των προ τής 18.10.87 τιμών, με εξαίρεση του Χρηματιστηρίου του Τόκιο (+ 7%).

Όσον αφορά τις ισοτιμίες των νομισμάτων, το Γερμ. μάρκο παρουσιάζει ξανά μία σταθερή τάση άνοδου που προμηνύει νέες πιέσεις για μία καινούργια αναπροσαρμογή των ισοτιμιών, στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος (ΕΝΣ).

Δολάριο ΗΠΑ

Για μία ακόμη φορά το Έμπορικό Ίσοζυγιο των ΗΠΑ προξένησε σοβαρούς κλυδωνι-

σμούς στις ισοτιμίες των νομισμάτων.

Έτσι, όταν στις 14 Οκτωβρίου ανακοινώθηκε το τεράστιο έλλειμμα του Σεπτεμβρίου, 12,18 δισεκ. δολάρια, (έναντι 9,47 δισεκ. τον Αύγουστο και 9,52 δισεκ. τον Ιούλιο), το δολάριο έχασε 2,5 φένιγκ σε μία ημέρα. Υπολογίζεται ότι εάν συνεχισθεί ο ρυθμός αυτός των ελλειμμάτων στους επόμενους τέσσερις μήνες, δεν αποκλείεται το έλλειμμα για το 1988 να φθάσει τα 140 εκατ. δολάρια (για την περίοδο Ιουνίου/Αυγούστου το έλλειμμα έφθασε τα 92,3 δισεκ. δολάρια έναντι 113,4 δισεκ. για την ίδια περίοδο του 1987). Έξ άλλου είναι άπιαστο το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών να συγκρατηθεί κάτω από τα 110-120 δισεκ. δολάρια (154 δισεκ. δολάρια το 1987).

Τα υπόλοιπα στατιστικά στοιχεία της Αμερικανικής οικονομίας δεν είναι τόσο δυσμενή, τουναντίον πολλά από αυτά είναι καλύτερα από πολλά άλλα κράτη. Έτσι η ανεργία με 5,4% τον Σεπτέμβριο είναι από τις χαμηλότερες στον κόσμο.

Αρνητική εξέλιξη αποτελεί η άνοδος των αποθεμάτων τον Αύγουστο, που σημαίνει ότι η οικονομία επιβραδύνεται, κι έτσι, δεν θα υπάρξει ανάγκη ν' αυξηθούν τα Αμερικανικά επιτόκια και η ελκυστικότητα του δολαρίου μειώνεται.

Μετά την άπουσία ούσιωδων, παρεμβάσεων των Κεντρικών Τραπεζών, το δολάριο έπεσε στα 1,7770 Γερμ. μάρκα (που είναι το χαμηλότερο επίπεδο από τις 23 Ιουνίου) και τα 126,10 γιέν. Καθώς φαίνεται η αγορά προβλέπει ότι η επόμενη αμερικανική κυβέρνηση θέλει ένα φθηνότερο δολάριο (ακόμη παραμένει άγνωστη η κλίμακα διακυμάνσεως του δολαρίου που απεφασίσθη στη διάσκεψη του Λούβρου, 19 μήνες πριν).

Υπενθυμίζουμε ότι ο Σεπτέμβριος έκλεισε στα 1,8825 μάρκα και 134,35 γιέν, δηλαδή έχουμε μία πτώση του δολαρίου 6,6% και 6,2% αντίστοιχα κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου.

Τουναντίον στο Χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης στις 21 Οκτωβρίου ο δείκτης Dow Jones ξεπέρασε τις 1281 μονάδες που είναι το υψηλότερο επίπεδο από την περιουσία καθίζησης.

Λίρα Αγγλίας

Η ανακοίνωση των στοιχείων του Έμπορικού Ίσοζυγίου για τον Αύγουστο, που πα-

ρουσιάζει έλλειμμα της τάξεως των 1,31 δισεκ. λιρών, παρ' όλο που είναι το δεύτερο χειρότερο σε ύψος (ύστερα από το ρεκόρ του Ιουλίου 2,15 δισεκ. λίρες) προκάλεσε άνακούφιση. Έτσι δεν αυξήθηκαν τα επιτόκια, που είναι ήδη από τα υψηλότερα της Ευρώπης.

Το έλλειμμα όμως αυτό προκάλεσε πτώση της τιμής της λίρας έναντι του Γερμ. μάρκου κατά 2,5 φένιγκ (από 3,1840 μάρκα στις 14.10.88 στα 3,1290 στις 21.10.88). Εκπρόσωπος της κυβερνήσεως δήλωσε ότι η υποτίμηση δεν είναι λύση στις περιπτώσεις αυξανόμενου πληθωρισμού και ελλειμμάτων του ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών και η Βρετανία δεν πρόκειται ν' αφήσει το νομισμά της να πέσει, κι ότι η Τράπεζα της Αγγλίας θα συνεχίσει να υποστηρίζει την λίρα.

Βεβαίως η πτώση των τιμών του πετρελαίου ευθύνεται κατά μεγάλο μέρος στο έλλειμμα του Έμπορικού ισοζυγίου, αλλά και στη διαμόρφωση της τιμής της λίρας. Η αύξηση της τιμής των λιανικών πωλήσεων και η αύξηση του κόστους εργασίας είναι δύο άλλοι παράγοντες που επέδρασαν δυσμενώς στην διαμόρφωση της ισοτιμίας της, η οποία όμως έναντι του δολαρίου παρουσιάζει άνοδο 4,7% (από 1,6815 δολάρια στις αρχές Οκτωβρίου στα 1,7600 δολάρια τις 21 του ίδιου μήνα).

Όσον αφορά το χρηματιστήριο του Λονδίνου ο δείκτης Financial Times από 1802,6 μονάδες στην αρχή του μηνός ξεπέρασε τις 1864 μονάδες στις 20 Οκτωβρίου (άνοδος 3,4%) για να ξαναπέσει στις 1849 μονάδες στις 24 του μήνα μετά την καθίζηση των τιμών πετρελαίου, αποτέλεσμα της αποτυχίας των συνομιλιών της Μαδρίτης.

Γερμανικό Μάρκο

Δύσκολα μπορεί κανείς να υπολογίσει την άνοδο ή πτώση του μάρκου, όταν το ίδιο το μάρκο χρησιμοποιείτε ως μονάδα μετρήσεως των άλλων νομισμάτων. Έτσι, έναντι του δολαρίου έχουμε μία άνοδο 6,2% από 1,8885 στο τέλος Σεπτεμβρίου σε 1,7770 μάρκα το δολάριο στις 21 Οκτωβρίου, ενώ έναντι της λίρας η άνοδος είναι μόνο 0,8%. Αντίθετα, έναντι του γιέν παρουσιάζει πτώση 0,8% και έναντι του Γαλλικού φράγκου, άνοδο 0,1%.

Πάντως ο πρόεδρος της Μπούντεσμπανκ δήλωσε ότι περαιτέρω κάμψη του μάρκου είναι ανεπιθύμητη, ενώ σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Οικονομικών προβλέπεται ανάπτυξη της Γερμανικής οικονομίας της τάξεως του 3,5% για το 1988 (1,7% το 1987) και 2,5% το 1989.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132206 - 4515386 - 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.**

Ο πληθωρισμός της Γερμανίας σε έτησια βάση είναι από τους χαμηλότερους στον κόσμο και το πλεόνασμα στο Έμπορικό Ισοζύγιο ξεπερνά ήδη τα 90 δισεκ. μάρκα.

Τέλος, το χρηματιστήριο αξιών της Φραγκφούρτης παρουσιάζει σταθερή άνοδο, ύστερα από τις εξαιρετικές επιδόσεις των Γερμανικών επιχειρήσεων. Ο δείκτης DAX από 1242.4 μονάδες στις αρχές του μήνα, ξεπέρασε τις 1295.8, μονάδες στις 18 Οκτωβρίου (άνοδος 4.2%) για να πέσει στις 1281,2 μονάδες στις 24 Οκτωβρίου.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Τό πλεόνασμα του Έμπορικού Ισοζυγίου έφθασε τον Σεπτέμβριο τα 7.7 δισεκ. δολάρια και προβλέπεται ότι για το 1988 το πλεόνασμα θα αγγίξει τα 90 δισεκ. δολάρια έναντι 96 δισεκ. το 1987.

Επίσης ο δείκτης ανόδου του Α.Ε.Π. συνεχίζει να είναι από τους υψηλότερους του Δυτικού κόσμου, φθάνοντας τα 4.7% (4.9% το 1987).

Ο δείκτης χρηματιστηρίου αξιών του Τόκιο (Nikkei) παρουσίασε πτώση 642 μονάδων, από 27,923 μονάδες στις 27.281 ή 2.3% και βρίσκεται μακριά από το ρεκόρ των 28.423 μονάδων που είχε πιάσει στις 5 Αυγούστου 1988.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η Γαλλία συνεχίζει να παρουσιάζει ύψηλά έλλειμματα στο Έμπορικό της Ισοζύγιο, παρά την πτώση των τιμών του πετρελαίου. Έτσι τον Αύγουστο το έλλειμμα έφθασε τα 9 δισεκ. φράγκα (το υψηλότερο έλλειμμα από το 1980) και αναμένεται ότι για όλο το έτος 1988 το έλλειμμα θα ξεπεράσει τα 30 δισεκ. φράγκα και ίσως να φθάσει τα 35 δισεκ. (έναντι 31.4 δισεκ. το 1987).

Ο ύπουργός Οικονομικών της Γαλλίας κ. Μπερεγκοβούα δήλωσε ότι το έλλειμμα του

έξωτερικού εμπορίου δείχνει μία υπερθέρμανση της οικονομίας και προέβλεψε ένα ρυθμό ανάπτυξης της οικονομίας της τάξεως του 3.5% (έναντι των αρχικών προγνωστικών 1.9% - 2.2%).

Η Γαλλική κυβέρνηση δεν υποχώρησε στις πιέσεις των άπεργων σε πολλούς τομείς του δημοσίου τομέα που ζητούν αναπροσαρμογή μισθών και ήμερομισθίων. Οι άπεργίες όμως αυτές επηρέασαν δυσμενώς την τιμή του φράγκου, το οποίο κυμάνθηκε περί τα 2.02 φράγκα το μάρκο. Πάντως η κυβέρνηση εξέφρασε την απόφασή της να υποστηρίξει την τιμή του φράγκου και δεν πρόκειται να δεχθεί νέα αναπροσαρμογή των ισοτιμιών στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος.

Έναντι του δολλαρίου, το φράγκο (όπως και τα άλλα Ευρωπαϊκά νομίσματα) παρουσιάζει σημαντική άνοδο από 6.4040 το δολάριο στις αρχές Οκτωβρίου στα 6.0775 στις 21 Οκτωβρίου (5.4%).

Επίσης ο δείκτης Χρηματιστηρίου των Παρισίων C.A.G. παρουσιάζει σημαντική βελτίωση από 377.4 στην αρχή του μήνα και 349.3 μονάδες στις 7 Σεπτεμβρίου, σε 289.1 μονάδες στις 25 Οκτωβρίου (άνοδος 3.1% και 11.4% αντίστοιχα).

Η Δραχμή

Η δραχμή τον Οκτώβριο παρουσίασε μία υψηλή απόκλιση προς τις ισοτιμίες του τελευταίου εξαμήνου.

Με εξαίρεση το δολάριο το οποίο έχασε 3.7% έναντι της δραχμής σε ένα μήνα (δρχ. 147,760 έναντι δρχ. 153,060) έναντι των άλλων νομισμάτων και του ECU παρουσιάζει πτώση που κυμαίνεται από 2.3% έναντι του Ιαπωνικού γιέν και 1.1% έναντι του Έλβετικού φρ., ενώ έναντι του E.C.U. η πτώση είναι 1.4%.

Η πτώση αυτή των ισοτιμιών της δραχμής τον Οκτώβριο κατά 1.3% ξεπερνά τη συνή-

θη πρακτική και αν εξακολουθήσει θα σημειωθεί έτησια μείωση της ισοτιμίας της τάξεως του 8%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές δολλαρίου Ν. Υόρκης

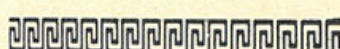
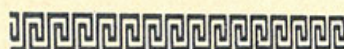
	23.9.88	24.10.88	Διαφ. %
Λιρ. Άγγλ.	1.6705	1.7480	- 4.4
Μαρ. Γερμ.	1.8745	1.7920	- 4.4
Φρ. Έλβ.	1.5825	1.5190	- 4.0
Φρ. Γαλλ.	6.3865	6.1270	- 4.1
Γιέν Ιαπ.	134.35	126.95	- 5.5
Λιρ. Ιταλ.	1399.0	1335.0	- 4.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 25.10.88

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 3/8	8 11/16	8 3/4
Λίρα Άγγλ.	11 7/8	12 1/16	12 1/16
Μαρ. Γερμ.	4 13/16	5 1/16	5 1/8
Φρ. Έλβετ.	3 9/16	3 13/16	3 7/16
Φρ. Γαλλ.	8 1/8	8 5/16	8 3/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή - Τιμές Fixing — Τράπεζα Ελλάδος

	26.9.88	25.10.88	Διαφ. %
Δολ. ΗΠΑ	153.060	147.670	- 3.7
Μαρ. Γερμ.	81.004	82.170	+ 1.4
Φρ. Έλβετ.	95.750	96.814	+ 1.1
Λιρ. Άγγλ.	254.090	258.130	+ 1.4
Φρ. Γαλλ.	23.805	24.088	+ 1.2
Λίρα Ιταλ. (100)	10.864	11.0405	+ 1.6
Γιέν Ιαπων. (100)	113.540	116.234	+ 2.3
ECU	167.890	170.250	+ 1.4



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

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΩΣΥΝΗ ΑΠΕΣΟΒΗΣΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ

Τό τραγικό ναυάγιο του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ» θά περάσει στην ιστορία της παγκόσμιας ναυτιλίας ως μοναδική περίπτωση διασώσεως ενός τόσο μεγάλου αριθμού επιβατών, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν μικρά παιδιά, διασώσεως που οφείλεται αποκλειστικά στην ικανότητα και τη ναυτοσύνη των αξιωματικών και των πληρωμάτων τόσο του ατυχοῦς πλοίου, όσο και των ρυμουλκών, των λαντζών, των πλοίων και των πλοιαρίων που άμέσως έσπευσαν δίπλα στο βυθιζόμενο κρουαζιερόπλοιο. Δημόσιος έπαινος αξίζει ακόμη στους άνδρες του Λιμενικού Σώματος που πήραν μέρος στην έπιχείρηση διάσωσης και στο προσωπικό του Θαλάμου Έπιχειρήσεων του ΥΕΝ για την ύπηρεσιακή τους ικανότητα που επέδειξαν κατά τους χειρισμούς διασώσεως επιβατών και πληρώματος.

Βέβαια, οι «άσπονδοι φίλοι» της Έλληνικής Ναυτιλίας έσπευσαν να άπευθύνουν για μία ακόμη φορά φαρμακερά βέλη ένατίον της ποιοτικής στάθμης των ελληνικών πλοίων, ύποστηρίζοντας ότι πρέπει όλα τά έπιβατηγά πλοία που είναι ναυπηγημένα πρό του 1974 να άντικατασταθούν.

Σ' αυτόους θά άπαντήσουμε άπλά, ύπενθυμίζοντας τό τραγικό άτύχημα του βρετανικού έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Herald of Free Enterprise» που συνέβη τόν Μάρτιο, λίγα μόλις μέτρα από τό άγκυροβόλιο του λιμανιού, στά ήρεμα νερά του Ζεεμπρίγκε και όδήγησε στο τραγικό θάνατο 134 ατόμων.

Όσον άφορά έπίσης τίς κατηγορίες που διατυπώθηκαν από όρισμένους ότι μέλη του πληρώματος έπесαν στή θάλασσα μέ σωσίβια για να σωθούν, παρατηρείται ότι όντως όρισμένα μέλη του πληρώματος έπесαν στή θάλασσα όχι όμως για να σωθούν αλλά για να άποδείξουν στά παιδιά ότι δέν ύπηρχε κανένας κίνδυνος στο νερό από ψάρια κλπ. και για να περισυλλέξουν άμέσως και να βοηθήσουν τά παιδιά που θά έπεφταν στή θάλασσα χωρίς να γνωρίζουν κολύμπι. Καί ή ένέργεια αυτή άποτελεί ένα έπιπλέον στοιχείο της ναυτοσύνης των Έλλήνων που άποδείχθηκε περίτρανα μέ τη διάσωση του συνόλου των



παιδιών που επέβαιναν στο πλοίο.

Σύμφωνα μέ την πραγματογνωμοσύνη, τό ιταλικό πλοίο ρό-ρό «Adige» 5.054 τον. γκρός, έμβόλισε τό ελληνικό κρουαζιερόπλοιο μέ γωνία 45 μοιρών περίπου, δηλαδή έντελώς κάθετα πάνω στην άριστερή πλευρά του μηχανοστασίου του «Τζούπιτερ», γεγονός που έπιβεβαιώνει ότι ό ένεχόμενος για έγκληματική άμέλεια πλοίαρχος του «Adige» Έλβιο Καμινάλε δέν έκανε καμία προσπάθεια να άποφύγει τη σύγκρουση μέ τό κρουαζιερόπλοιο, μετά δέ τόν έμβολισμό του τελευταίου, διέταξε όλοταχώς άνάποδα τίς μηχανές του πράγμα τό όποιο συντέλεσε στή ταχύτερη βύθιση του «Τζούπιτερ» από τά εισρέοντα νερά στο μηχανοστάσιό του.

Η ναυτοσύνη του πληρώματος και ή άποτελεσματικότητα των συνεργειών διασώσεως, καθώς και τά μέτρα που πάρθηκαν από τη Πολιτεία και από την «Ηπειρωτική Άτμοπλοία» για την περιθάληση των ναυαγών και τίς έρευνες για τόν έντοπισμό των δύο άγνωσμένων, έπισημάνθηκαν ιδιαίτερα από τόν βρετανικό τύπο και τη τηλεόραση και από πολλά έπίσημα χείλη.

Ό Βρεταννός ύφυπουργός Έμπορίου κ. Τόνι Νιούτον, ό όποιος βρισκόταν στήν Ελλάδα στίς 21 Όκτωβρίου, έπισκέφθηκε προσωπικά τά παιδιά που νοσηλεύονταν στά νοσοκομεία και συνεχάρη τούς Έλληνες για την έκπληκτική ταχύτητα των ενεργειών τους.

Ό πρόεδρος του Εύρωκοινοβουλίου λόρδος Πλάμπ έξέφρασε την εύγνωμοσύνη του Σώματος πρός τίς ελληνικές

όμάδες διάσωσης των Βρεταννών μαθητών, ενώ προηγουμένως, πριν από την έναρξη της συνεδρίασης της όλομέλειας του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ό Βρεταννός εύρωβουλευτής κ. Πράγκ άναφέρθηκε στο άτύχημα, ύπογραμμίζοντας ότι οφείλεται ιδιαίτερη τιμή στίς ελληνικές ομάδες διάσωσης που μέ άυταπάρνηση, διέσωσαν τά 474 από τά 475 παιδιά που επέβαιναν στο πλοίο.

Τίς εύχαριστίες της κυβερνήσεως του για ταχεία περισυλλογή και διάσωση των ναυαγών έξέφρασε έξάλλου ό Βρεταννός πρέσβης σερ. Τζ. Τόμας, ό όποιος έπισκέφθηκε διαδοχικά τόν Υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλο, τόν Λιμενάρχη κ. Πελοποννήσιο και τόν κ. Άνδρ. Ποταμιάνο, ενώ άθρόα είναι τά γράμματα που έφθασαν στά γραφεία της «Ηπειρωτικής Άτμοπλοίας» μέ εύχαριστίες και συγχαρητήρια για την άυτοθυσία που επέδειξε τό πλήρωμα του «Τζούπιτερ», δύο από τά μέλη του όποιου, ό 35χρονος λιπαντής Βασίλης Ψωμάς και ό 55χρονος μηχανοδηγός Άθ. Γκολεμάτης, έχασαν τη ζωή τους στην προσπάθεια να σώσουν άλλες ανθρώπινες ζωές.

Κλείνοντας, θά έπισημάνουμε ότι τό «θαῦμα» της περισυλλογής τόσο πολλών παιδιών οφείλεται, έκτός από την άυταπάρνηση των Έλλήνων και στήν μεγάλη ώριμότητα που επέδειξαν κατά τίς δύσκολες εκείνες ώρες τά ίδια τά παιδιά και οι δάσκαλοι που τά συνόδευσαν.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/5 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271



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

CONTACT:

*** IN SINGAPORE**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE. LTD.

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TELEX : 39502/35652 (HOMSEA)
TELEPH : 2658933/2684338 (10 Lines)
FAX : 2684432
CABLES : HELLENSEAS/SINGAPORE

A.O.H TELEPHONES:

2257360-CAPT J. GOROS
4590194-ANTHONY FONG
4661925-ANNA

* ————— *

*** IN THAILAND**

HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

T.D.I. BUILDING, SUITE 302
42 SURIWONGSE ROAD
BANGKOK 10500

TELEX : 82521 (HOMSCO) - FAX: 2366594
TELEPH : 2341381/2345018
CABLES : HELLENSHIP/BANGKOK

* ————— *

*** IN MALAYSIA**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES SDN. BHD.

SUITE 802
HOLIDAY PLAZA OFFICE TOWER
CENTURY GARDEN
JALAN DATO SULAIMAN
80250, JOHORE BAHRU

TELEPH : (07) 513231/312099
TELEX : 60770/60217
FAX : (07) 511175/312096
CABLES : HELLENICO/
JOHOREBAHRU

A.O.H TELEPHONES:

(07) 329998-K. GOH
01760330-T. WONG
(07) 229964-MAGES

OPERATING ALSO AT: PASIR GUDANG - PORT KELANG - KUANTAN - KEMAMAN
PENANG/BUTTERWORTH

* ————— *

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS
- * LICENSED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

* ————— *

FOUNDER: CAPT. GIANNIS A. GOROS (HÉLLENE)

CHAIRMAN & MANAGING DIRECTOR

* ————— *

*** IN GREECE (LIAISON OFFICE)**

HELLENIC OVERSEAS SERVICES

3, BOUBOULINAS STREET
185 35 - PIRAEUS

TELEPH : 4133779/ 4115173
TELEX : 213299 (MATH GR)
FAX :

A.O.H TELEPHONES:
4511705-CAPT J. PSARRAS

Προβληματισμοί και άπορίες

Του κ. ΓΕΡ. ΑΛΕΞ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Διανύουμε τις τελευταίες εβδομάδες του 1988 που ήταν μια καλή χρονιά για όλους εμάς, τούς έφοπλιστές και πλοιοκτήτες και φυσικά και για τις Τράπεζες αλλά και για τους ναυτικούς μας, που μετά τη θεομηνία των τελευταίων ετών, είδαν, οι πρώτες να μπαίνουν αρκετά λεφτά στα συρτάρια τους, και οι δεύτεροι να εξαλείφεται η ανεργία και να αρχίσει πάλι η ζήτηση με τις τόσο ευνοϊκές επιπτώσεις στην άμειβη και την απασχόλησή τους.

Και νομίζω ότι μια μικρή αναδρομή στο χρόνο που τελειώνει θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη.

Εν αρχή τό 'Υπουργείο με τα μέτρα που ελήφθησαν και με τις οδηγίες που έχουν δοθεί από την ήγεσία του YEN για την καθ' ούονδήποτε τρόπο εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου βελτιώθηκε αρκετά η ανταγωνιστικότητα. Χρειάζονται ασφαλώς όρισμένα μέτρα ακόμη, τα οποία είναι εύκολο να ληφθούν με μια καλή προσπάθεια από όλες τις μεριές ώστε η 'Ελληνική Ναυτιλία να είναι απολύτως ανταγωνιστική και να μην ύστερεί από τούς ανταγωνιστές της οι οποίοι κάνουν τό πάν για να διατηρήσουν τη δική τους ανταγωνιστικότητα έχοντας στο πλευρό τους και τό ναυτεργατικό τους δυναμικό.

Εκείνο πάντως που πρέπει να επισημανθεί ιδιαίτερα είναι η επανάκτηση της εμπιστοσύνης προς τό 'Υπουργείο. Σ' αυτό συνετέλεσαν αναμφισβήτητα οι προξενικοί λιμενάρχες, οι οποίοι, υλοποιώντας τις οδηγίες της ήγεσίας του YEN παρέχουν στο πλοίο εξυπηρέτηση που αποσπεί άβιαστα θερμότητα συγχαρητήρια. Έχοντας προσωπική γνώση θέλω να συγχαρώ δημόσια από τις φιλόξενες στήλες των αγαπητών «Ναυτικών Χρονικών»:

— Τόν Λιμενάρχη Λονδίνου, ο οποίος σε χρόνο ρεκόρ περάτωσε τη νηολόγηση ενός νεοαγορασθέντος Ferry Boat παρέχοντας ταυτόχρονα κάθε δυνατή εξυπηρέτηση αλλά και συμβουλές για

την ταχεία διεκπεραίωση των σχετικών διαδικασιών.

— Τόν Λιμενάρχη Τόκιο ο οποίος, για να μην υπάρξει η παραμικρή καθυστέρηση, ταξίδεψε 1.500 χιλιόμετρα από τό Τόκιο για να φθάσει Κυριακή πρωί σε απόμακρο ιαπωνικό λιμάνι όπου επιβέβησε νεοαγορασθέντα Ferry Boat και μās παρέδωσε τά έγγραφα των πλοίων τό βράδυ της ίδιας ημέρας με αποτέλεσμα να αποπλεύσουν για την 'Ελλάδα σε χρόνο ρεκόρ τριών ημερών.

— Τόν Λιμενάρχη Σιγκαπούρης, ο οποίος σε άλλη περίπτωση αγοράς επιβίβασθηκε στο πλοίο κατά τη διάρκεια θεομηνίας και καταρρακτώδους βροχής αφού ανέμενε στη ράδα από τις 12 τά μεσάνυχτα μέχρι τις 6 τό πρωί.

Προσωπικά θεωρώ ότι αυτή η επανάκτηση της εμπιστοσύνης αποτελεί τό κυριότερο και τό ισχυρότερο θεμέλιο για την αναγέννηση της υπό 'Ελληνική σημαία Ναυτιλίας — οι προσπάθειες και οι κόποι θα πιάσουν τόπο και θα καρποφορήσουν.

Μετά τό 'Υπουργείο ο ναυτεργατικός παράγοντας: Με άφορμή την καταγγελία από την Ναυτική Όμοσπονδία των Συλλογικών Συμβάσεων, κάνω τη σκέψη μήπως ήρθε ο καιρός να καταργηθούν όλα στη νέα Σύμβαση και να καθιερωθεί ένας μισθός, μια άλφα υπερωρία και ένα άλφα vacation που στο σύνολό τους να υπερβαίνουν τουλάχιστον 20% τόν σημερινό μισθό μαζί με όλα τά Extra και την αύξηση του 1989. Για να μην κατηγορηθώ πάλι από τούς φίλους μας τούς Προέδρους, αναφέρομαι στις αποδοχές του ναύτη που παίρνει μισθό 70.000/80.000 δρχ. και με υπερωρίες μόνες, διπλές, Σάββατα, Κυριακές, Extra φθάνει στις 140.000 πλέον Vacation. Μήπως θα ήταν καλύτερα όλα αυτά να ενσωματωθούν σε ένα μισθό και για όλων των ειδών τις υπερωρίες και τις Extra άμοιβές να πληρώνεται άπλή υπερωρία για να σταματήσουν οι γκρίνιες

και για να γίνει απλούστερη όλη η διαδικασία και η εργασία επί του πλοίου;

Ταυτόχρονα κάνω μια σκέψη για τούς 'Ελληνες ναύτες, λιπαντές κλπ., να ιδρυθούν δηλαδή, σχολές ώστε σε μικρό χρονικό διάστημα να εξελιχθούν σε υπαξιωματικούς και αξιωματικούς. Βεβαίως τό μέτρο δεν μπορεί να υλοποιηθεί άμέσως, χρειάζονται μελέτες και συζητήσεις, μπορεί όμως να αρχίσει από τώρα κάποια σχετική διαδικασία.

Επειδή αναφέρομαι στα ναυτεργατικά, θέλω να τονίσω ότι οι καταγγελίες ενός Σωματείου για τόν Λιμενάρχη Σιγκαπούρης λόγω διαφορών με ένα πλήρωμα για διπλές υπερωρίες και Extra εργασίες δεν εύσταθούν. Έγινε αλαλούμ για τό τίποτε και όπως είπα παραπάνω, ο Λιμενάρχης Σιγκαπούρης μόνο συγχαρητήρια αξίζει.

Και τώρα στα δικά μας: Διαβάσαμε τόν τελευταίο καιρό ότι ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Ε. είπε ότι «τά μέτρα (του κ. Άλεξανδρή) άργησαν τρεις μήνες και έφυγαν 350 πλοία» και ένα άλλο ότι «δεν ύποσχέθηκε ότι θα έλθουν 65 πλοία» και τις εύθύνες για τη φυγή των πλοίων τις έρριξαν στο YEN. Ξεχνούν όμως ότι επί ύπουργία του κ. Στάθη Άλεξανδρή τά αιτήματα που είχαν διατυπωθεί από τόν έφοπλισμό ήταν:

- α) Κατάργηση της ανακυκλώσεως.
 - β) Γεωγραφικός προσδιορισμός του δικαιώματος της άπεργίας.
 - γ) Διατήρηση της συνθέσεως στα πλαίσια που είχαν καθορισθεί με τόν νόμο Κασιφάρα.
 - δ) Έκσυγχρονισμός της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως βάσει των άγγλικών προτύπων.
- Κατόπιν ένεργειών και παρεμβάσεων μεμονωμένων έφοπλιστών ο κ. Άλεξανδρής είχε άποδεχθεί τόν Νοέμβριο του 1986:
- 1) Κατάργηση της ανακυκλώσεως.
 - 2) Μείωση της συνθέσεως κατά 4-5 άτομα και όχι άπλώς διατήρησή της στα

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

πλαίσια του νόμου Κατσιφάρα.

3) Παροχή της δυνατότητας αλλαγής ειδικοτήτων και τό σπουδαιότερο κατά την κρίση του έφοπλιστού.

4) Παροχή της δυνατότητας για την κατάργηση της γάγγραινας του NAT αναφορικά με τα ναυτολόγια, ή εκκαθάριση των οποίων καθυστερούσε τέσσερα και πέντε χρόνια και κανένας δεν ήξερε τί του γινόταν — ή εξοφλητική απόδειξη των εισφορών αποτελούσε τίτλο όριστικής εκκαθαρίσεως του συγκεκριμένου ναυτολογίου.

Τά μέτρα αυτά δεν υλοποιήθηκαν άμέσως γιατί, όπως είχε πεί ο κ. Πρόεδρος, χρειαζόταν απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Ε. ή όποια ελήφθη μετά δίμηνο! Έξ άλλου τό τί ύποσχέσεις είχαν δοθεί στον τότε Υπουργό μετά την εξαγγελία των μέτρων άς τό πεί ο κ. Άλεξανδρής — άλλωστε υπάρχουν 6-7 άτομα πού ήταν παρόντα και ξέρουν από πρώτο χέρι τί είχε γίνει. Άλλά και μετά τά μέτρα εκείνα και παρά τίς προτροπές του τότε Υπουργού για νέες προτάσεις προκειμένου νά γίνει πιο ανταγωνιστική ή Έλληνική σημαία δεν έγινε καμία πρόταση.

Η μόνη εξήγηση πού μπορεί νά δοθεί στο γεγονός αυτό είναι ότι ή Ε.Ε.Ε. δεν

μπορούσε νά κάνει προτάσεις έπειδή αντιπροσωπεύει λιγότερο από τό 30% της Έλληνικής Ναυτιλίας. Καί ή διαπίστωση μέ κάνει νά σκέφτομαι γιατί δεν μαζεύονται όλοι εκείνοι οί έφοπλιστές πού έχουν πλοία μέ ξένη σημαία αλλά και μέ Έλληνική πού δεν είναι μέλη της Ε.Ε.Ε. νά ιδρύσουν μιá καινούργια Ένωση πού νά εκπροσωπεί όλα τά ελληνόκτητα πλοία ανεξάρτητα από τη σημαία πού φέρουν — είναι καιρός νά μάς προβληματίσει τό παράδειγμα του Κομμίτη πού δεν κοιτάζει ποιά σημαία φέρουν τά πλοία πού γράφει στη δύναμή του και έτσι είναι πολύ περισσότερο εκπροσωπευτικό της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Αυτοί είναι οί προβληματισμοί και οί άπορίες μου. Τό ποτάμι τρέχει και τίποτε δεν μπορεί νά τό σταματήσει. Γρήγορα ή άργά τά πλοία θά γυρίσουν στο έθνικό νηολόγιο όποτε και ή συμβολή της Έλληνικής Ναυτιλίας στην έθνική οικονομία θά μεγιστοποιηθεί, γιατί είναι γεγονός πού δεν επιδέχεται την παραμικρή άμφισβήτηση, ότι μόνο τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο προσφέρει τά πολλά στον τόπο — είναι γι' αυτό χαρακτηριστικό ότι για 13 πλοία μέ Έλληνική σημαία πού τελούν υπό τη διαχείρι-

σή μου δραχμοποιήθηκαν από την 1 Ιανουαρίου 1988 μέχρι και τίς 26 Οκτωβρίου για νά καλυφθούν έξοδα των πλοίων, της εταιρίας και της πλοιοκτησίας καθώς και για επενδύσεις σε άκίνητα 9.921.685 δολάρια.

Είμαι βέβαιος ότι και πάλι θά κατηγορηθώ για τους προβληματισμούς και τίς άπορίες μου, αλλά τό μόνο πού μέ ενδιαφέρει σάν Έλληνα είναι νά δώ τά παιδιά μου νά κυβερνάνε τά πλοία τους από την Ακτή Μιαούλη μέ Έλληνες Αξιωματικούς και Έλληνες Ναυτικούς. Για νά τό επιτύχουμε αυτό πρέπει νά στρέψουμε την προσοχή μας στα πληρώματά μας ώστε και ή σημερινή αλλά και ή επόμενη γενιά των Έλλήνων νά στραφεί στο σκληρό μέν αλλά τόσο αποδοτικό θαλασσινό επάγγελμα. Στο χωριό μου έμαθα ότι ο χειρότερος Έλληνας ναύτης είναι ο καλύτερος ξένος και αυτό μου τό επιβεβαίωσε και ή πείρα μου των 30 έτών, από ναυτοπαις πού ξεκίνησα τό 1958 μέχρι σήμερα πού είμαι πλοιοκτήτης, και αυτό τό όφειλω σε μεγάλο βαθμό στους συνεργάτες και φίλους μου Έλληνες αξιωματικούς και πληρώματα.

ΓΕΡ. ΑΛ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 888958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

**NAFTOMAR Head office**

NAFTOMAR SHIPPING & TRADING CO
252-254 Kifissias Avenue,
GR 15231-Halandri
Athens - Greece
TEL.: (01)6472041
TELEX: 218541/218222/218039 NAFT GR
FAX: 6472944

NAFTOMAR World wide

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, Av. des Champs-Élysées
75008 Paris-France
TEL.: (1)43.59.14.33
TELEX: 640641CHEMGAZ/640695 NAFTMAR
FAX: 45632200

MARGAS INTERNATIONAL CORPORATION
3310 Ponce de Leon Boulevard
Coral Gables, Florida 33134-U.S.A.
TEL.: (305) 4460660
TELEX: 264145 MGAS

NAFTOMAR AGENCIES ROTTERDAM B.V.
POB 867 - 3160 ab RHOON
ANTH VAN HOBOKENSFRAAT 14
3161 KS RHOON Holland
Tel.: (1890) 13222
Telex: 62004 CChem nl



ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΛΑΤΙΝΙΚΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ**

Τό 'Ιβηροαμερικανικό 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών σε μία πρόσφατη έκθεσή του μάς δίνει μία πανοραμική εικόνα του στόλου των χωρών της Νοτίου 'Αμερικής και μάς παρέχει λεπτομερή στοιχεία για την σημερινή κατάστασή του.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά οι 16 χώρες της Λατινικής 'Αμερικής διέθεταν στις 1 'Ιανουαρίου 1988 956 πλοία, συνολικού τοννάζ 12.432.600 τον. γκρός ή 19.699.650 τον. d.w., που αντιπροσωπεύει τό 3,1% του παγκόσμιου τοννάζ. 'Ο δημοσιευόμενος πίνακας δείχνει τη δύναμη του στόλου της κάθε χώρας σε αριθμό πλοίων, σε γκρός τοννάζ και σε χωρητικότητα. 'Από τό σύνολο των 956 πλοίων, τά 471 (7.993.097 τον. γκρός ή 13.024.370 τον. d.w.) ανήκουν σε κρατικές εταιρίες και τά 485 (4.439.500 τον. γκρός ή 6.075.275 τον. d.w.) σε ιδιώτες. 'Εξάλλου, εκτός της δυνάμεως αυτής υπολογίζεται ότι άλλα 126 πλοία 2.309.652 τον. γκρός ελέγχονται από νοτιοαμερικανικά συμφέροντα αλλά τελούν υπό ξένες σημαίες.

Στόν δημοσιευόμενο πίνακα δέν περιλαμβάνεται ό Παναμάς και ή 'Ονδούρας, δεδομένου ότι πρόκειται περί χωρών ελεύθερου νηολογίου των οποίων οι σημαίες καλύπτουν ξένης πλοιοκτησίας σκάφη. 'Από τίς δύο αυτές χώρες ό μέν Παναμάς μέσα στά τελευταία 17 χρόνια έχει δεκαπλασιάσει τό στόλο του φθάνοντας στις αρχές του έτους τά 5.136 πλοία, 43.255.000 τον. γκρός και κατακτώντας τη δεύτερη θέση στην

παγκόσμια κλίμακα. 'Εξάλλου ή 'Ονδούρα έχει εγγεγραμμένα στό νηολόγιο της 503 ξένα πλοία 506.374 τον. γκρός και προβλέπει τη βαθμιαία συνεχή αύξησή τους.

"Όπως προκύπτει από τόν πίνακα τη μερίδα του λέοντος στη λατινοαμερικανική ναυτιλία κατέχει ή Βραζιλία, ή όποία διαθέτει τό μισό σχεδόν του συνολικού τοννάζ της ναυτιλίας της Λατ. 'Αμερικής. 'Ακολουθούν σε απόσταση ή 'Αργεντινή και τό Μεξικό μέ άνω του 1 έκατομ. τον. γκρός (2 έκατομ. τον. d.w.) και έπονται ή Βενεζουέλα και ή Κούβα μέ άνω του 1 έκατομ. τον. d.w. 'Ακολουθεί λεπτομέρεστερη ανάλυση του στόλου των 16 χωρών κατά τη σειρά της ναυτιλιακής τους δυνάμεως.

'Η Βραζιλία όπως ελέχθη είναι ή σημαντικότερη ναυτική χώρα της Ν. 'Αμερικής. 'Η ναυτιλία της είναι κατανεμημένη μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, αλλά ό δημόσιος είναι πολύ ισχυρότερος, γιατί ένώ διαθέτει μικρότερο αριθμό σκαφών (143) τό συνολικό τους τοννάζ ανέρχεται σε 7.400.810 τον. d.w., ένώ ό ιδιωτικός μέ 199 πλοία μόλις φθάνει τά 2.422.707 τον. d.w. "Όλη ή ναυτιλία του δημόσιου τομέα είναι συγκεντρωμένη σε 10 μεγάλες εταιρίες, έναντι των 42 που ανήκουν σε ιδιώτες. 'Από τίς κρατικές εταιρίες μεγαλύτερη είναι ή γνωστή Petrobras κατέχουσα τό 54% της βραζιλιακής ναυτιλίας και τό 24% όλόκληρου του νοτιοαμερικανικού στόλου. "Έχει ήδη υπό ναυπήγηση στη Βραζιλία 19

σκάφη και θεωρείται σε παγκόσμιο επίπεδο ή τρίτη κατά σειρά εταιρία πετρελαιοφόρων μετά την Exxon και τη Chevron. 'Αλλη μεγάλη κρατική εταιρία είναι ή Docenave μέ 20 πλοία ξηρού φορτίου και ή Algod Μπραζιλίερο μέ 37 σκάφη, συμβατικά, κοντέινερ, ψυγεία κλπ. Στόν ιδιωτικό τομέα σημαντικότερη είναι ή Nav. Alianca και ή Frota Oceanica που διαθέτουν άνά 14 φορτηγά, πολλαπλής χρήσεως και μεταφορές κοντέινερς.

'Η 'Αργεντινή, είναι δεύτερη στη σειρά ναυτιλιακή χώρα μέ 141 πλοία υπό έθνική σημαία και 13 υπό ξένες σημαίες. Στό διάστημα του 1987 έχασε περί τούς 80.000 τόννους, ή δέ μέση ηλικία του στόλου της είναι γύρω των 14 ετών.

'Εδώ ό ιδιωτικός τομέας υπερτερεί και σε αριθμό σκαφών (75 έναντι 66 κρατικών) και σε τοννάζ (936.844 τον. γκρός έναντι 780.839 τόννων) αλλά τό Κράτος κατέχει τίς δύο πιο μεγάλες ναυτικές εταιρίες της χώρας, την ELMA μέ 37 μονάδες 392.692 τον. γκρός και την YPF μέ 23 μονάδες 340.835 τον. γκρός. 'Αντίθετα ό ιδιωτικός τομέας είναι κατασπαρμένος μεταξύ υπερτριάκοντα εταιριών από τίς οποίες οι 15 διαθέτουν από ένα μόνο πλοίο.

Τό Μεξικό έρχεται τρίτο στη σειρά μέ 90 πλοία υπό έθνική σημαία και 29 υπό ξένες σημαίες. 'Ο στόλος του κατά τά δύο τρίτα είναι κρατικός, μέ 60 μονάδες 810.101 τον. γκρός έναντι 30 ιδιωτικών πλοίων 367.047 τον. γκρός. Πρώτη έφοπλιστική εταιρία της χώρας είναι ή κρατική εταιρία πετρελαίων Pemex κατέχουσα τό 57% του Μεξικανικού στόλου. Μεταξύ των ιδιωτικών προέχει ή TMM μέ 18 πλοία, από τά όποία έννέα τελούν υπό ξένη σημαία.

'Η Βενεζουέλα κατέχει τη τέταρτη θέση μέ 76 πλοία 936.353 τον. γκρός. 32 ανήκουν σε κρατικές εταιρίες και 44 σε ιδιώτες, στα όποια πρέπει νά προστεθούν και έξι υπό ξένη σημαία. 'Η ναυτιλία της χώρας κυριαρχείται από τίς δύο κρατικές εταιρίες: Τη Lavogen, εταιρία διακινήσεως πετρελαίου, μέ 10 σκάφη 292.778 τον. γκρός και την CAVN, εταιρία τακτικών γραμμών, που διαθέτει 13 πλοία 170.110 τον. γκρός και έκμεταλλεύεται μεταξύ των άλλων τη γραμμή της Βορ. Εύρώπης.

'Η Κούβα, πέμπτη στη σειρά από άποψη τοννάζ (729.148 τον. γκρός) έρχεται τέταρτη σε αριθμό πλοίων (93). 'Η ναυτιλία της είναι έξ' ολοκλήρου κρατική, πράγμα που δέν την έμποδίζει νά έχει άλλα 28 πλοία 264.237 τον. γκρός υπό ξένη σημαία. Τη διαχείριση και έκμετάλλευση του στόλου έχουν τρεις κρατικές εταιρίες ή Mambisa μέ 55 πλοία 535.910 τον. γκρός, ή Caribe μέ 30 πλοία 123.718

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

τον. γκρός και η Pesca με όκτώ πλοία 69.520 τον. γκρός.

Τό **Περού**, έκτο στη κατά σειρά δύναμη, παρουσιάζει συνεχή μείωση από τό 1982 και διαθέτει σήμερα 45 πλοία, 498.605 τον. γκρός, από τά όποία 26 κρατικά 288.303 τον. γκρός και 19 ιδιωτικά 210.242 τον. γκρός, στά όποία προστίθενται και άλλα 10 υπό ξένες σημαίες. Κύρια έφοπλιστική εταιρία της χώρας είναι η κρατική CPV που έκμεταλλεύεται 11 πλοία σέ τακτικές γραμμές καθώς και φορτηγά γενικού φορτίου και κοντέινερς.

Η **Χιλή** ακολουθεί στην έβδομη θέση με 38 πλοία υπό έθνική σημαία και 10 υπό ξένη. Ό στόλος της είναι κυρίως ιδιωτικός και μόνο πέντε πλοία 95.000 τόννων ανήκουν στό δημόσιο, διαχειριζόμενα από την κρατική εταιρία Empresa. Κύριος έφοπλιστικός παράγων της χώρας είναι η ιδιωτική εταιρία CSAV με 14 πλοία 218.605 τον. γκρός, κυρίως φορτηγά τακτικών γραμμών, ψυγεία και ιστιοφόρα.

Ό **Ισημερινός** ακολουθεί στην όγδοη θέση με 51 πλοία 400.649 τον. γκρός ή 575.114 τον. d.w. Χαρακτηριστικό είναι ότι επί 34 ποντοπόρων σκαφών τά 17 είναι πλοία ψυγεία. Τά δύο τρίτα του αριθμού των πλοίων, ανήκουν σέ ιδιωτικές εταιρίες, σπουδαιότερη από τίς όποιες είναι η Naraca με 10 πλοία 90.833 τον. γκρός. Κυριότερες κρατικές εταιρίες είναι η Flores με έπτά πλοία 131.782 τον. γκρός και η Transnave με έννέα πλοία 83.215 τον. γκρός.

Η **Κολομβία** κατέχει την έννατη θέση με 34 πλοία 349.424 τον. γκρός υπό έθνική σημαία και τέσσερα πλοία 17.750 τον. γκρός υπό ξένη σημαία. Έκτός μιάς μικρής κρατικής εταιρίας με πέντε πλοία, ό υπόλοιπος στόλος ανήκει στον ιδιωτικό τομέα του όποιου κύριος εκπρόσωπος είναι η εταιρία Gran Colombia που διαθέτει 15 πλοία 175.094 τον. γκρός υπό έθνική σημαία.

Η **Ούρουγουάη**, δέκατη στη σειρά ναυτική χώρα της Ν. Αμερικής, διαθέτει 10 πλοία 106.944 τον. γκρός, μέσης ηλικίας 16 έτών. Τρία από αυτά, είναι κρατικά συνολικού τοννάζ 73.574 τον. γκρός και τά έπτά ιδιωτικά 33.370 τον.

Χώρα	Άριθ. πλοίων	Τον.γκρός	Τον. d.w.
Βραζιλία	342	5.923.119	9.823.517
Άργεντινή	141	1.717.683	2.677.683
Μεξικό	90	1.177.148	1.784.576
Βενεζουέλα	76	936.353	1.399.498
Κούβα	93	729.148	1.037.849
Περού	45	498.605	790.328
Χιλή	38	491.525	786.784
Ίσημερινός	51	400.649	575.114
Κολομβία	34	349.424	495.763
Ούρουγουάη	10	106.944	177.568
Δομιν. Δημοκρατία	8	39.419	66.349
Παραγουάη	20	30.260	33.243
Βολιβία	1	9.610	15.765
Νικαράγουα	2	9.272	14.301
Κόστα Ρίκα	4	9.21	14.859
Γουατεμάλα	1	4.217	6.450

γκρός.

Η **Δομινικανική Δημοκρατία** στην ένδεκατη θέση δέν διαθέτει παρά όκτώ μόνο πλοία 39.419 τον. γκρός ή 66.349 τον. d.w. μέσης ηλικίας 20 περίπου έτών. Είναι όλα ιδιωτικά με κύρια επιχείρηση την L.M. Domingo που έκμεταλλεύεται πέντε πλοία.

Η **Παραγουάη** δωδέκατη στη σειρά διαθέτει 20 πλοία χωρητικότητας 30.260 τον. γκρός. Τά πλείστα είναι κρατικά ασχολούμενα κυρίως στην έσωτερική ναυσιπλοία με μέση ηλικία 18 έτών. Κύρια επιχείρηση ή Flomares. Τά ιδιωτικά πλοία είναι μόνον τέσσερα συνολικού τοννάζ 6.373 τον. γκρός.

Τίς υπόλοιπες τέσσερις θέσεις του πίνακος κατέχουν ή Βολιβία, Νικαράγουα, Κόστα Ρίκα και Γουατεμάλα. Από αυτές ή Βολιβία διαθέτει ένα μόνο πλοίο τό όποιο είναι κρατικό 9.610 τον. γκρός και ηλικίας 11 έτών. Η Νικαράγουα διαθέτει δύο επίσης κρατικά πλοία, 9.272 τον. γκρός. Η Κόστα Ρίκα διαθέτει τέσσερα σκάφη 9.221 τον. γκρός, από τά όποία δύο ανήκουν σέ ιδιώτες και δύο στό κράτος. Τέλος ή Γουατεμάλα διαθέτει ένα μόνο πλοίο 4.217 τον. γκρός. Από τίς χώρες της Κεντρικής Αμερικής δέν μνημονεύεται καθόλου τό Έλ Σαλβαντόρ, μή διαθέτοντας προφανώς ναυτιλία.

Όπως προαναφέραμε, οι χώρες της

Λατινικής Αμερικής έκτός του υπό την έθνική σημαία στόλου τους διαθέτουν και 126 πλοία υπό ξένες σημαίες. Στη μεγάλη αναλογία οι σημαίες αυτές είναι έλευθέρου νηολογίου αλλά γιά ειδικούς λόγους υπάρχουν και παραδοσιακές σημαίες που καλύπτουν ένα μικρό αριθμό σκαφών των χωρών αυτών. Έτσι ένα πλοίο της Βενεζουελιανής εταιρίας Vencaribe τελεί υπό δανική σημαία, ένα πλοίο της Μεξικανικής TMM υπό βρετανική και της Μεξικανικής Tecomar υπό γερμανική και ανά ένα πλοίο της εταιρίας Naraca του Ίσημερινού τελεί υπό έλβετική και ιταλική σημαία αντίστοιχα.

Ός πρός τίς σημαίες έλευθέρου νηολογίου που φιλοξενούν νοτιοαμερικανικά σκάφη, είναι χαρακτηριστικό ότι την πρώτη θέση δέν κατέχει ό Παναμάς αλλά ή Λιβερία, ή όποία καλύπτει 36 νοτιοαμερικανικά πλοία 1.284.975 τον. γκρός (ποσοστό 55,6%). Ό Παναμάς έρχεται δεύτερος με 52 πλοία αλλά περιορίζεται σέ 544.989 τον. γκρός (ποσοστό 23,6%). Ακολουθεί ή Κύπρος με 16 πλοία 192.404 τον. γκρός (ποσοστό 8,3%) και οι Μπαχάμες με τέσσερα πλοία 72.480 τον. γκρός (ποσοστό 3,1%).

Ε.Σ.

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

133, CECIL STR.
* 10-01 A KECK SENG TOWER
SINGAPORE 0106
SINGAPORE

TEL: 2245188 (6 lines)
FAX: 2243076
TLX: HELLAS RS 26480
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTORS:
GEORGE PILILIS (HELLENE)
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)
TEL: A.O.H. 2514670

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία καί 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

Τό πλήρωμα πολλαπλής χρησιμότητας

Εάν δεχθούμε την άποψη ότι η αρχή είναι τό ήμισυ του παντός, μπορούμε από τούδε νά μιλάμε γιά τήν καθιέρωση του πληρώματος πολλαπλής χρησιμότητας καί στήν Έλληνική Ναυτιλία. "Ηδη, τό Ύπουργείο κοινοποίησε οδηγίες γιά τήν εφαρμογή του ύπ' αριθ. 255 Π.Δ. μέ τό όποιο γίνεται η αρχή γιά τήν περιορισμένη, έστω, καθιέρωση του πληρώματος πολλαπλής χρησιμότητας καί όλοι εύχονται ό νέος θεσμός, πού στίς άλλες ναυτιλίες εφαρμόζεται από χρόνια, νά επεκταθεί χωρίς άλλες καθυστερήσεις καί σέ άλλες ειδικότητες ναυτικών, πέραν εκείνων στους όποιους αναφέρεται τό άνωτέρω Π.Δ.

Υπενθυμίζουμε ότι η ανάγκη γιά τήν καθιέρωση του πληρώματος πολλαπλής χρησιμότητας είχε επισημανθεί στά κλιμάκια των λιμενικών αξιωματικών πού μέ επικεφαλής τόν σημερινό Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος 'Αντιναύαρχο Χρήστο Ντούνη είχαν πραγματοποιήσει σειρά, λίαν έπωφελών — όπως αποδεικνύεται εκ των υστέρων — επαφών μέ τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Πειραιώς μέ έντολή του πρώην Ύπουργού κ. Στάθη 'Αλεξανδρή γιά νά διαπιστωθούν από πρώτο χέρι τά αίτια πού οδηγούσαν στή φυγή των πλοίων καί γιά νά επισημανθούν τά μέτρα τά όποια έπρεπε νά ληφθούν γιά τήν άνακοπή της συρρικνώσεως του ύπό Έλληνική σημαία στόλου καί γιά τήν εκ νέου άνθιση του έθνικού νηολογίου μέ τόν επαναπατρισμό όλων των ελληνόκτητων πλοίων.

Αυτά γιά τήν ιστορία μαζί μέ τήν επισημάνση των «Ναυτικών Χρονικών» ότι χωρίς τήν εφαρμογή όλων εκείνων πού εφαρμόζουν ήδη οι ανταγωνιστές της Έλληνικής Ναυτιλίας δεν πρόκειται νά υπάρξει ό επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων γιά τόν όποιο οι στήλες αυτές αγωνίζονται όλα αυτά τά χρόνια.

Η έγκύλιος

Η έγκύκλιος του Ύπουργείου, τήν όποια υπογράφει ό Ύπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, έχει ως εξής:

1. Σας γνωρίζουμε ότι στό ΦΕΚ 106Α/1.6.88, δημοσιεύθηκε τό Π.Δ. 255/23.5.88 μέ θέμα «συμπλήρωση του άρθρου 109 του Κανονισμού περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας 800 κόρων καί άνω καί ρυθμίσεις σχετικές μέ τήν απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας».

2. Μέ τό άρθρο 1 του αναφερόμενου Π.Δ. συμπληρώνεται τό άρθρο 109 του Κανονισμού Έργασίας Έλληνικών φορτηγών πλοίων 800 κοχ. καί άνω (ΒΔ806/70 ΦΕΚ275Α/70) μέ τήν προσθήκη δεύτερης παραγράφου μέ τίς διατά-

ξεις της όποίας παρέχεται η δυνατότητα κατά τήν κρίση του πλοιάρχου, ώστε μέλη του πληρώματος πού είναι ναυτολογημένοι σέ ειδικότητες γιά τίς όποιες δεν απαιτείται αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας όπως ναυόπαις, βοηθός μαγειρού καί βοηθός θαλαμηπόλου, ανάλογα μέ τίς κάθε φορά παρουσιαζόμενες ανάγκες του πλοίου, νά έναλλάσσονται κατά τήν εκτέλεση των καθηκόντων τους καί νά εκτελούν έντός του κανονικού ώραρίου εργασίας τους καί καθήκοντα των πιό πάνω ειδικότητων άνεξάρτητα από τά καθήκοντα πού προβλέπονται από τήν ειδικότητα πού έχουν ναυτολογηθεί. Σέ περίπτωση άπασχόλησής τους πέραν του κανονικού όκταώρου θά δικαιούνται τήν προβλεπόμενη υπερωριακή άμοιβή.

Αποτέλεσμα αυτού θά είναι οι ναυτικοί μας άφενός νά αποκτήσουν μεγαλύτερη ναυτική έμπειρία, άφετέρου νά λάβουν άπ' τήν αρχή μία γενική γνώση, της όλης εργασίας στό πλοίο πού θά τούς βοηθήσει νά επιλέξουν τήν ειδικότητα της περαιτέρω εξέλιξής τους.

3. Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου 2 του Π.Δ. 255/88, η θαλάσσια ύπηρεσία πού θά αποκτούν οι ναυτικοί, από 1.6.1988, σέ ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 800 κοχ. στίς ειδικότητες «ναυόπαις», «βοηθός θαλαμηπόλου» καί «βοηθός μαγειρού», μέ έναλασσόμενα καθήκοντα σέ αυτές, θά λαμβάνεται ύπόψη γιά τήν απόκτηση των άδειών «Ναύτη», «βοηθού φροντιστή», «θαλαμηπόλου Β» καί «μαγειρού Γ» τάξης Ε.Ν. ως ακολούθως:

α) Όλόκληρη γιά τήν απόκτηση των παραπάνω άδειών, άν ό ναυτικός είναι ναυτολογημένος σέ ειδικότητα άνάλογη μέ τήν άδεια πού θέλει νά πάρει, καί

β) κατά τό ήμισυ της απαιτούμενης συνολικά θαλάσσιας ύπηρεσίας σέ κάθε μία από αυτές τίς άδειες, άν ό ναυτικός είναι ναυτολογημένος σέ μία από τίς προαναφερόμενες ειδικότητες καί αυτή δεν αντιστοιχεί στήν άδεια πού θέλει νά πάρει.

Συγκεκριμένα οι προϋποθέσεις γιά τήν απόκτηση των έν λόγω άδειών διαμορφώνονται ως εξής:

α) "Αδεια ναύτη (Π.Δ. 249/212Α/73)

Από τή διετή θαλάσσια ύπηρεσία πού απαιτείται μέ ειδικότητα καταστρώματος, μέχρι ένα έτος μπορεί νά έχει διανυθεί μέ ειδικότητα προσωπικού μηχανής ή σέ θαλάσσια ύπηρεσία έναλασσόμενων καθηκόντων μέ ειδικότητα βοηθού θαλαμηπόλου ή βοηθού μαγειρού.

β) "Αδεια βοηθού φροντιστή (ΠΔ 257/75Α/73)

Από τή διετή θαλάσσια ύπηρεσία

πού απαιτείται σέ ύπηρεσία τροφοδοσίας, μέχρι ένα έτος μπορεί νά έχει διανυθεί στόν κλάδο γενικών ύπηρεσιών ή σέ θαλάσσια ύπηρεσία έναλασσόμενων καθηκόντων μέ ειδικότητα ναυτόπαιδα.

γ) "Αδεια θαλαμηπόλου Β' (ΠΔ394/176Α/86)

Από τή διετή θαλάσσια ύπηρεσία πού απαιτείται σέ ύπηρεσία θαλαμηπόλου ή επίκουρου ή βοηθού θαλαμηπόλου, μέχρι έξι μήνες μπορεί νά έχει διανυθεί μέ ιδιότητα μαγειρού ή τροφοδότη ή βοηθού τροφοδότη, ή μέχρι ένα έτος μπορεί νά έχει διανυθεί σέ θαλάσσια ύπηρεσία έναλασσόμενων καθηκόντων μέ ειδικότητα ναυτόπαιδα ή βοηθού μαγειρού.

Ύπηρεσία κυλικείου σέ υπερωκεάνια ή μεσογειακά επιβατηγά αντιστοιχεί πρός ύπηρεσία θαλαμηπόλου, καί ύπηρεσία στά λοιπά επιβατηγά αντιστοιχεί πρός ύπηρεσία επίκουρου. Σάν ύπηρεσία επίκουρου υπολογίζεται επίσης αυτή πού αποκτήθηκε μέ ιδιότητα αποθηκαρίου στά επιβατηγά πλοία.

δ) "Αδεια μαγειρού Γ' (ΠΔ 363/64Α/82)

Από τή διετή θαλάσσια ύπηρεσία πού απαιτείται μέ ειδικότητα βοηθού μαγειρού ή χυτροκαθαριστή, μέχρι ένα έτος μπορεί νά έχει διανυθεί μέ ειδικότητα βοηθού θαλαμηπόλου, επίκουρου, βοηθού φροντιστή ή βοηθού τροφοδότη ή σέ θαλάσσια ύπηρεσία έναλασσόμενων καθηκόντων μέ ειδικότητα ναυτόπαιδα.

4. Η θαλάσσια αυτή ύπηρεσία σέ έναλασσόμενα καθήκοντα, αποδεικνύεται μέ σχετική βεβαίωση του πλοιάρχου του πλοίου πού ήταν ναυτολογημένος ό ναυτικός, γιά τά συγκεκριμένα καθήκοντα πού άπασχολείτο παράλληλα κατά τό χρονικό διάστημα πού ήταν ναυτολογημένος σέ μία από τρεις προαναφερθείσες ειδικότητες.

Στή βεβαίωση αυτή θά αναγράφονται άπαραιτήτως τά παρακάτω στοιχεία:

Όνομα — είδος — χωρητικότητα όλική καί καθαρή — λιμάνι νηολόγησης του πλοίου, όνοματεπώνυμο — πατρώνυμο — ΜΕΘ — ειδικότητα — καθήκοντα — ήμερομηνίες καί λιμάνια ναυτολόγησης καί απόλυσης του ναυτικού.

Η βεβαίωση θά εκδίδεται από τόν πλοίαρχο κατά τό χρόνο απόλυσης του ναυτικού καί θά θεωρείται γιά τό γνήσιο, της ύπογραφής του πλοιάρχου από τήν ελληνική λιμενική ή προξενική αρχή στόν τόπο πού απολύθηκε. Σέ περίπτωση πού δεν υπάρχει εκεί η έν λόγω αρχή, η βεβαίωση θά συνοδεύεται από υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου ναυτικού γιά τό άληθές του περιεχομένου αυτής.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Αρ. 1054/1987

Προδρεύων: Δ. Γουργουράκης
Εισηγητής: 'Αλ. Παπαμιχαλόπουλος
Δικηγόροι: Στ. Δελημάνης, Ι. Βρέλλος

'Αναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου νηολογημένου ως κεφαλαίου εξωτερικού — 'Αναγγελία δανειστή — Πότε άόριστη — 'Εφαρμογή άρθρ. 2 Δ.Σ. Βρυξελλών 1926 ως προς τὰ ναυτικά προνόμια — Προνόμιο εξόδων φύλαξης καί συντήρησης του πλοίου στο τελευταίο λιμάνι — 'Εννοια τελευταίου λιμανιού.

Τελευταίο λιμάνι είναι εκείνο όπου το πλοίο κατέπλευσε καί κατασχέθηκε, τερματίζοντας όριστικά τις κατά τόν προορισμό του ναυτικές άποστολές. 'Η μετακίνηση του πλοίου μέσα στα εύρύτερα φυσικά όρια του λιμανιού αυτού καί ή άγκυροβολία του σε νέα θέση πού έμπίπτει σε άλλο λιμάνι, όπου καί κατάσχεται, δέν μεταβάλλει τό χαρακτήρα του άρχικού λιμανιού ως τελευταίου έφόσον, ή μεθόρμιση αυτή γίνεται στα φυσικά όρια του ίδιου πράγματι λιμανιού καί δέν συνιστά νέα ναυτική άποστολή.

'Επειδή, μέ την από 14.11.1985 άνακοπή του, ό άνακόπων - έκκαλών έζήτησε την μεταρρύθμιση του υπ' αριθ. 115549/1985 πίνακα του συναδέλφου Πειραιώς Μιχ. Λεβέντη, προς τό ποσό κατατάξεως τους στον πίνακα αυτόν, πριν από την καταταγείσα άπαίτηση της καθής — έφεσιβλητης, καί για τό σκοπό των 3.005.200 δραχμών πού άφορούν σε έξοδα συντηρήσεως του έκπλειστηριασθέντος πλοίου στον τελευταίο λιμένα καί άπολαμβάνουν έτσι προνομίου κατά τό άρθρο 205 ΚΙΝΔ καί άρθρο 2

της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του έτους 1926. 'Επί της παραπάνω άνακοπής έξεδόθη ή έκκαλουμένη, υπ' αριθ. 125/86 όριστική άπόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, ή όποία άπέρριψε την άνακοπή αυτήν κυρίως ως άόριστη, μέ έπάλληλη σε σκέψη καί ως άβάσιμη, διότι, όπως προέκυπτε από τις άποδείξεις, τὰ έπικαλούμενα έξοδα συντηρήσεως του πλοίου δέν είχαν γίνει στον προτελευταίο λιμένα, όπου άκολούθησε ή κατάσχεση καί ό πλειστηριασμός του πλοίου ('Ελευσίνος), αλλά στο λιμένα του Πειραιώς. Κατά της άποφάσεως αυτής παραπονείται ήδη ό άνακόπων μέ την έφεσή του καί τούς, ως κατωτέρω, λόγους πού άναφέρονται σ' αυτή, άσκηθείσα δέ ή έφεση έκείνη έμπροθέσμως καί νομοτύπως, πρέπει νά γίνει τυπικά δεκτή καί νά έρευνηθεί καί κατ' ούσίαν.

'Επειδή, κατά τό άρθρο 979 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ μέσα σε όκτώ ήμέρες από της προσκλήσεως του επί του πλειστηριασμού υπαλλήλου για τή γνώση του πίνακα κατατάξεως, όποιοσδήποτε έχει έννομο συμφέρον μπορεί νά άνακόψει τόν πίνακα κατατάξεως, όπότε εφαρμόζονται τὰ άρθρα 933 επ. 'Ελλείψει ειδικότερης διατάξεως στο άρθρο αυτό πού νά άφορά στο περιεχόμενο της πιό πάνω άνακοπής, εφαρμόζεται ως προς αυτήν τό άρθρο 585 Κ.Πολ.Δ., σύμφωνα μέ τό όποιο τό έγγραφο της άνακοπής (γενικώς) πρέπει νά περιέχει τὰ στοιχεία πού άναφέρονται στα άρθρα 118 έως 120 μεταξύ των όποίων καί (αυτό πού ένδιαφέρει στην προκειμένη ύπόθεση) τό αντίκειμενο του δικογράφου κατά τρόπο σαφή, όρισμένο καί εύσύνοπτο, ως καί τούς λόγους της άνακοπής, λαμβανομένου πάντως ύπόψης ότι στη δίκη πού άφορά στη διαδικασία της κατατάξεως την πρώτη επιθετική πράξη καί τό είσα-

γωγικό δικόγραφο εκείνης άποτελεί ή άναγγελία καί τό περί αυτής συντασσόμενο άναγγελτήριο (βλ. Απ. 645/1979, 123/1980). 'Εν προκειμένω, όπως από αυτό, έπικαλούμενο καί νομίμως προσκομιζόμενο σε κεκρωμένο αντίγραφο, προκύπτει, στο δικόγραφο της άνακοπής άναφέρεται ότι όλες οι άναφερόμενες στην άνακοπή αυτή εργασίες συντηρήσεως του κατασχεθέντος καί πλειστηριασθέντος πλοίου, από τις όποιες άπορρέει ή άπαίτηση για την όποία άναγγέλλθηκε στον επί του πλειστηριασμού υπάλληλο ό άνακόπων για νά καταταγεί προνομιακώς στον πίνακα κατατάξεως, πού αυτός έπρόκειτο νά συντάξει, έγιναν «στο τελευταίο» πριν από τή κατάσχεση λιμάνι», δηλαδή όπως καθίσταται προφανές, στο λιμάνι πού τό πλοίο κατέπλευσε καί στη συνέχεια κατασχέθηκε καί πλειστηριάσθηκε καί μέ τις προτάσεις προσδιορίζεται ότι είναι ό Πειραιάς. Συνεπώς, άναφέρεται στην άνακοπή αυτή τόσο ό χρόνος έκτελέσεως των παραπάνω έπισκευαστικών εργασιών (πριν από την κατάσχεση, πού κατά τὰ έκτιθέμενα στην άνακοπή έγινε μέ την υπ' αριθ. 172/1985 έκθεση κατασχέσεως του άρμοδίου δικαστικού επιμελητή στο Πρωτοδικείο Πειραιώς Γερ. Βαλιανάτου), όσο καί ό λιμένας όπου αυτές ένεργήθηκαν, πού είναι ό τελευταίος αυτός εκείνος στον όποιο τό πλοίο κατασχέθηκε, όπως ειδικότερα, τόσο ως προς τις εργασίες αυτές, όσο καί ως προς τό λιμένα, ως τελευταίον κατά την έννοια του νόμου, θά γίνει λόγος παρακάτω.

'Επομένως, ή έκκαλουμένη άπόφαση ή όποία έκρινε ότι στην άνακοπή δέν άναφέρονται ό τόπος καί ό χρόνος έκτελέσεως των εργασιών συντηρήσεως του πλειστηριασθέντος πλοίου καί κατόπιν τούτου άπέρριψε την άνακοπή αυτή (κατά κύριο λόγο) ως άόριστη, έσφαλε όπως βασίμως παραπονείται περί τούτου ό έκκαλών - άνακόπων μέ δεύτερο λόγο έφέσεως. 'Ετσι, πρέπει νά γίνει δεκτή ή κρίνόμενη έφεση ως βάσιμη καί κατ' ούσίαν, καί σύμφωνα μέ τή διάταξη του άρθρου 535 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., εξαφανισθεί ή έκκαλούμενη άπόφαση καί διακρατηθεί ή ύπόθεση προκειμένου νά έρευνηθεί καί κατ' ούσίαν ή άνακοπή την όποία ό άνακόπων περιορίζει μόνο κατά της πρώτης των καθών, καί πού είναι νόμιμη, στηριζόμενη στο άρθρο 979 Κ.Πολ.Δ.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

Επειδή, το αναγγελτήριο αποτελεί μέν το εισαγωγικό δικόγραφο του αναγγελιομένου δανειστή στη διαδικασία κατατάξεως επί του εκπλειστηριάσματος, όμως, ενόψει γεγονότος ότι οι συναφείς διατάξεις του Κ.Πολ.Δ. (έν αντιθέσει προς την προϊσχύουσα Πολ.Δικονομία), δεν παραπέμπουν στις διατάξεις του Κώδικα αυτού περί δικογράφων και ανακοπών, το δέ άρθρο 972 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., που ρυθμίζει το περιεχόμενο του αναγγελτηρίου, δεν απαιτεί πλήρη, αλλά αρκείται σε απλή περιγραφή της απαιτήσεως, ακόμη δε ότι η αναγγελία αποτελεί διαδικαστική πράξη της εκτελέσεως και χρησιμεύει μόνο στο να καταστήσει γνωστή στον επί του πλειστηριασμού υπάλληλο, προς τόν όποιο απευθύνεται, την απαίτηση του αναγγελομένου δανειστή σε βαθμό, ώστε αυτός να μπορεί, εφαρμόζοντας τις σχετικές διατάξεις, να καταρτίσει νόμιμο πίνακα κατατάξεως, έπεται ότι τότε μόνο μπορεί να θεωρηθεί άδριστο και συνεπώς άκυρο το αναγγελτήριο, όταν το ίδιο παραλείπει να περιγράψει την απαίτηση και το προνόμιο που την παρακολουθεί κατά το είδος και το ποσό σε τέτοιο βαθμό, ώστε να υφίστανται βλάβη, και ό όφειλέτης και οι δανειστές, για το λόγο ότι δεν θα μπορούν να αποκρούσουν αποτελεσματικά την αναγγελία κατά την άσκηση του δικαιώματος της υπερασπίσεως των (βλ. ΑΠ 355/1976, ΕΑ 3945/1979 ΝοΒ 27.996). Έν προκειμένω, όπως προκύπτει από την 14.10.1985 αναγγελία του ανακόπτοντος που επιδόθηκε στον επί του πλειστηριασμού υπάλληλο, αναφέρονται σ' αυτήν κατ' είδος οι εργασίες τις οποίες έξετέλεσε ό ανακόπτων αυτός στον πιό πάνω τελευταίο λιμένα της κατασχέσεως και το συνολικό ποσό αυτόν, άνερχόμενο σε δρχ. 3.005.200, ως και το προνόμιο που παρακολουθεί την αναγγελομένη απαίτηση, για το οποίο γίνεται επίκληση των άρθρων 205 ΚΙΝΔ και 2 της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του έτους 1926, ένεκα του οποίου ό ανακόπτων ζητεί την προνομιακή αυτού κατατάξη. Ένόψει του περιεχομένου του αυτού, το πιό πάνω αναγγελτήριο δεν είναι άδριστο και μάλιστα σε βαθμό που να επιφέρει βλάβη, υπό την παραπάνω έννοια, στην καθής ή ανακοπή, την όποια αυτή άλλωστε, ούτε καν επικαλείται, και συνεπώς ό ίσχυρισμός της καθής αυτής, κατά τόν όποιο το αναγγελτήριο του ανακόπτοντος είναι άδριστο διότι δεν αναφέρονται σ' αυτό αναλυτικά οι φερόμενες ως εκτελεσθείσες εργασίες, ή άμοιβή για κάθε μία από αυτές και οι άνάγκες του πλοίου που καλύφθηκαν με τις εργασίες αυτές, είναι άβάσιμος και άπορριπτός.

Επειδή, κατά το άρθρο 13 του ν.δ. 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού», όπως ή παράγραφος 2 αυτού έρμηνεύθηκε άυθεντικώς με το άρθρο μόνο του ν.δ.

2928/1954, ως κεφάλαιο έξωτερικού λογίζονται, κατά την έννοια των νόμων αυτών, και τα πλοία που νηολογούνται υπό Έλληνική σημαία και έχουν όλική χωρητικότητα πάνω από 1.500 κόρους, στην έγκριτική δέ πράξη της νηολογήσεως του πλοίου υπό Έλληνική σημαία, ή όποια εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2 του ν.δ. 2687/1953, μπορεί ή διοίκηση να συμπεριλάβει οίονδήποτε όρο κατά παρέκκλιση από ισχύουσες διατάξεις άστικού, έμπορικού και δικονομικού δικαίου, ακόμη και άν αυτές είναι δημοσίας τάξεως. Έπομένως, μπορεί ή έγκριτική αυτή πράξη να περιλάβει όρους αναφερόμενους στα δικαιώματα των ένυποθήκων δανειστών και την προνομιακή ίκανοποίηση αυτών, είτε διά της αναγκαστικής διαχειρίσεως, είτε διά της εκποιήσεως του ένυποθήκτου πλοίου, ειδικότερα δε μπορεί να όρισθεί με την παραπάνω έγκριτική της νηολογήσεως του πλοίου πράξη, ότι σε περίπτωση έπιβαρύνσεως του πλοίου με προτιμώμενες ύποθήκες, αυτές θα προηγούνται όλων, ή μερικών, των ναυτικών και λοιπών προνομίων. Κατά την περίπτωση αυτή ό καθορισμός των προνομίων, τα όποια δεν θα έπονται, αλλά θα προηγούνται των προτιμωμένων ύποθηκών, μπορεί να γίνει και με την παραπομπή στις σχετικές διατάξεις της γνωστής διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών του έτους 1926 «περί ένοποιήσεως ώρισμένων κανόνων δικαίου σχετικών προς τα ναυτικά προνόμια και τάς ύποθήκας» και ειδικότερα στο άρθρο 2 της διεθνούς αυτής συμβάσεως που άπαρριμθεί τις προνομιοϋχες απαιτήσεις επί του πλοίου και του ναύλου και το όποιο δεν αποτελεί μέν κανόνα δικαίου ίσχύοντα στην Ελλάδα, αφού ή σύμβαση αυτή δεν κυρώθηκε με νόμο, ούτε δημοσιεύτηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, όμως έχει πλήρη ισχύ ως στοιχείο προσδιορισμού των απαιτήσεων, οι όποιες θα προηγούνται της προτιμωμένης ύποθήκης, και άν ακόμη αυτές δεν απολαμβάνουν προνομίων κατά το άρθρο 205 ΚΙΝΔ (βλ. ΟΛΑΠ 229/1983, ΑΠ 1055/1983). Κατά το άρθρο 2 άριθ. 1 της παραπάνω διεθνούς συμβάσεως

των Βρυξελλών της όποιας επίκληση και προσκομιδή του κειμένου της γίνεται από τόν ανακόπτοντα, χαιρούν προνομίου επί του πλοίου (και του ναύλου του ταξιδίου κατά το όποιο γεννήθηκε ή προνομιοϋχος απαίτηση), εκτός των άλλων απαιτήσεων που αναφέρονται σ' αυτό, και «τά έξοδα πλοηγήσεως, τά έξοδα φρουρήσεως και συντηρήσεως από της εισόδου του πλοίου εις τόν τελευταίον λιμένα», έτσι ασφαλίζονται με προνόμιο, που σύμφωνα με τα παραπάνω εκτιθέμενα, μπορεί να προηγείται της επί του πλοίου προτιμωμένης ύποθήκης, και τά έξοδα συντηρήσεως του πλοίου που έγιναν στον τελευταίο λιμένα, για τα όποια πρόκειται τώρα, και κατά τοϋτο το προνόμιο αυτό ταυτίζεται με εκείνο του άρθρου 205 παρ. 1 ΚΙΝΔ.

Ός έξοδα συντηρήσεως του πλοίου θεωρούνται όλα όσα δαπανώνται από τόν κατάπλου αυτού στον τελευταίο λιμένα, προκειμένου αυτό με τις έπιγενόμενες έπισκευές, τις όποιες ύπαγορεύει ή έν γένει κατάστασή του, διατηρηθεί σε ίκανότητα εκπληρώσεως του προορισμού του, ως πλωτό μεταφορικό μέσου προορισμένου να κινείται άυτοδυνάμως στη θάλασσα (άρθρ. 1 ΚΙΝΔ) και ως οικονομικής αξίας (βλ. ΑΠ 75/1965, Μπρίνια Άναγκ. Έκτέλεση, άρθρ. 1012 παρ. 643 IV, Α Άντάπαση, απαιτήσεις άπολαύσεως ναυτικών προνομίων παρ. 1 III, Α). Έξυπακούεται δε ότι από το παραπάνω προνόμιο καταλαμβάνονται όχι μόνο οι δαπάνες συντηρήσεως του πλοίου ως σκάφους, αλλά και αυτές που άφορούν και στα έξαρτήματα και παρακολουθήματα αυτού, χωρίς τη συμμετοχή των όποιων δεν έπιτυγχάνεται ό πιό πάνω ειδικός προορισμός του, ή, άλλως, αυτός χωρίς εκείνες, ούσιωδώς πλήττεται. Έξάλλου, ως τελευταίος λιμένας, κατά την έννοια των πιό πάνω διατάξεων, θεωρείται εκείνος, στον όποιο το πλοίο, τερματίζοντας όριστικά τις κατά τόν προορισμό του ναυτικές του άποστολές, κατάπλευσε και κατασχέθηκε προς το σκοπό εκποιήσεώς του. Μετακίνηση του πλοίου, που δεν έχει το χαρακτήρα ναυτικής άποστολής,

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, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

μέσα στα εύρύτερα φυσικά όρια του (άρχικου) λιμένα, στον οποίο για τόν παραπάνω σκοπό κατάπλευσε, και όταν άκομη τό νέο σημείο προσορισεώς του χαρακτηρίζεται ως αὐτοτελής - λιμένας, δέν μεταβάλλει τό χαρακτήρα του λιμένα, στον οποίο τό πλοίο κατάπλευσε γιά τόν παραπάνω σκοπό, ως του τελευταίου, υπό τήν πιό πάνω έννοια, διότι τό προέχον στοιχείο στή περίπτωση αὐτή ἀποτελεῖ ἡ ἐκτέλεση νέας ναυτικής ἀποστολῆς μετά τόν τελευταῖο κατάπλου τοῦ πλοίου, ἡ ὁποία, συνδεομένη πρός τόν οἰκονομικό προσορισμό αὐτοῦ, δέν νοεῖται στήν περίπτωση μεθορμίσσεως τοῦ πλοίου μέσα στα φυσικά ὅρια τοῦ ἴδιου πράγματι λιμένα, ὅπου, ἐστὼ σέ διαφορετικό σημείο πού χαρακτηρίζεται ως αὐτοτελής λιμένας, καί κατασχέθηκε (βλ. σχετ. Μπρίνια ἀνωτ. παρ. 632 II, Α. Ἀντάπαση, ἀνωτ. παρ. 12, II B, σελ. 142). Στήν προκειμένη διαφορά, ἀπό τήν κατάθεση του κατά τήν πρωτοβάθμια δίκη ἐνὸρκως ἐξετασθέντος μάρτυρα, ἡ ὁποία περιέχεται στά ταυτάριθμα πρός τήν ἐκκαλουμένη πρακτικά, τά ἐκατέρωθεν συνομολογούμενα, ὡς καί ἀπό ὅλα τά ἐπικαλούμενα καί νομίμως προσκομιζόμενα ἔγγραφα, ἀποδεικνύονται τά ἀκόλουθα: δυνάμει τῆς ὑπ' ἀριθ. 172/26.8.1985 ἐκθέσεως ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως τοῦ ἀρμοδίου δικαστικοῦ ἐπιμελητῆ Γερασ. Βαλιανάντου, κατασχέθηκε ἀναγκαστικῶς στήν Ἑλευσίνα τό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο «Α.Χ.», τό ὁποῖο στή συνέχεια δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀριθ. 176/6.9.1985 προγράμματος ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ ἴδιου δικαστικοῦ ἐπιμελητῆ ἐκπλειστηριάσθηκε ἀναγκαστικῶς καί κατακυρώθηκε στήν ἐπισπεύδουσα, καί ἤδη καθῆς ἡ ἀνακοπή, ὡς τελευταῖο ὑπερθεματίστρια, στό ποσό τῶν 105.000.000 δραχμῶν (βλ. ὑπ' ἀριθ. 115479/13.10.1985 ἐκθεση ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ συμβολαιογράφου Πειραιῶς Μιχ. Λεβέντη). Τό πιό πάνω πλοῖο εἶχε νηολογηθεῖ στό Ἑλληνικά νηολόγια ὡς κεφάλαιο ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, διεπόμενο ἐφεξῆς ἀπό τίς ισχύουσες ἐκάστοτε διατάξεις, δυνάμει τῆς ὑπ' ἀριθ. 54337/1969 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καί Οἰκονομικῶν (πού δημοσιεύθηκε στήν ἐφημερίδα τῆς

Κυβερνήσεως), μέ τόν ὑπ' ἀριθ. 19 ὅρο τῆς ὁποίας ὁρίσθηκε ὅτι τό πλοῖο αὐτό μπορεί νά ἐπιβαρύνεται καί μέ προτιμώμενες ὑποθήκες ὑπέρ οἰασοδήποτε Ἑλληνικῆς ἢ ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας ἢ ἱράπεζας ἢ οἰουδήποτε φυσικοῦ προσώπου καί γιά ὁποιοδήποτε ποσά, οἱ δέ ὑποθήκες αὐτές θά προηγούνται τῶν ναυτικών καί λοιπῶν προνομίων, καί ἀπαρέκκληση ἀπό τό ἄρθρο 205 ΚΙΝΔ ἡ οἰασοδήποτε ἄλλης διατάξεως τοῦ ἐκάστοτε ἰσχύοντος Ἑλληνικοῦ δικαίου, ἐξαιρουμένων μόνο τῶν προνομίων πού περιλαμβάνονται στό ἄρθρο 2 τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926. Ἐπί τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἐνεγράφη, δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀριθ. 108691/1981 συμβολαίου τοῦ συμβολαιογράφου Πειραιῶς Μιχ. Λεβέντη, πρώτη προτιμώμενη ὑποθήκη, διεπόμενη ἀπό τό ἑλληνικό δίκαιο, ὑπέρ τῆς καθῆς, ἡ ἀνακοπή καί πρός ἀσφάλεια χορηγηθέντος ἀπό αὐτήν στήν πλοιοκτιήτρια δανείου, μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 24.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ. Περαιτώνοντας ὁριστικά τίς ναυτικές του ἀποστολές τό πιό πάνω πλοῖο κατέπλευσε στόν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὅπου, καί ἐνῶ αὐτό ἦταν ἀγκυροβολημένο στή ράδα τοῦ παραπάνω λιμένα, ὁ ἀνακόπτης, κατόπιν συμφωνίας μέ τήν πλοιοκτιήτρια, ἐξετέλεσε σ' ἐκεῖνο κατά τό ἐλγ τοῦ 1984 τίς ἐπισκευαστικές ἐργασίες πού ἀναφέρονται στήν ἀνακοπή καί τήν ἀναγγελία καί ἀφορῶν στίς ἐπισκευές τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου καί στό φωτισμό αὐτοῦ, ἡ δαπάνη κάθε μιάς ἀπό τίς ὁποῖες ἀναφέρεται στήν ἀνακοπή, ὅπως καί ἡ συνολική, πού ἀνέρχεται σέ 3.005.200 δραχμές. Σύμφωνα μέ αὐτά πού παραπάνω ἐκτίθενται, οἱ δαπάνες αὐτές καί ἀντίστοιχες ἀπαιτήσεις τοῦ ἀνακόπτοντος, ἀφορῶν σέ ἐξόδα συντηρήσεως τοῦ πλοίου, ἀφοῦ ἀπέβλεπαν καί ἐπιεύχθηκε μέ αὐτές, ἡ διατήρηση σέ ἱκανότητα ἐκπληρώσεως τοῦ προσορισμοῦ του καί τῆς οἰκονομικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἐγιναν δέ στόν τελευταῖο λιμένα, ὑπό τήν προεκτεθεῖσα έννοια, ἀφοῦ ἡ ἀπλή μετακίνηση τοῦ παραπάνω πλοίου ἀπό τή ράδα τοῦ λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ὅπου ἐξετελέσθησαν οἱ πιό πάνω ἐργασίες, σέ χώρο τῆς εὐρύτερης γεωγραφικῆς περιοχῆς του, ὁ ὁποῖος ἐμπίπτει στό ἐιδικότερα ὅρια τοῦ λιμένος τῆς Ἑλευσί-

νας (πού ἐντάσσεται στήν εὐρύτερη περιοχή τοῦ λιμένος Πειραιῶς) δέν ἀναίρει τό χαρακτήρα τοῦ πιό πάνω λιμένα (Πειραιῶς) ὡς τελευταίου λιμένα τῆς ἐνεργοῦ ζωῆς τοῦ πλοίου. Εἴσαι, τά ἐξόδα αὐτά ἀπολαμβάνουν τοῦ προνομίου, μέ τό ὁποῖο τό ἐξοπλίζει τό ἄρθρο 2 τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 (αὐτόσημο πρός ἐκεῖνο τοῦ ἄρθρου 205 παρ. 1α τοῦ ΚΙΝΔ) καί τό ὁποῖο προηγεῖται τῆς προτιμώμενης ὑποθήκης.

Ὁ ἀνακόπτης μέ τήν ἀπό 14.10.1985 ἀναγγελία του, γιά τήν ὁποία ἐγινε λόγος εἰδικότερα παραπάνω καί πού ἐπιδόθηκε στόν ἐπί τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλο συμβολαιογράφο Πειραιῶς Μιχ. Λεβέντη, τήν 17.10.1985, ἀναγγέλθηκε ἐμπροθέσμως προκειμένου νά καταταγῇ γιά τήν παραπάνω ἐμπροθέσμως προκειμένου νά καταταγῇ γιά τήν παραπάνω ἀπαίτησή του στόν πίνακα πού ἐπρόκειτο νά συντάξῃ ὁ παραπάνω ἐπί τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλος περὶ τῆς διαμονῆς τοῦ πλειστηριασματοῦ τοῦ πλοίου, ἀνερχόμενο, μετά τήν ἀφαίρεση τῶν ἐξόδων ἐκτελέσεως σέ δρχ. 104.493.500, καί μάλιστα προνομιακῶς, ἐπικαλούμενος πρός τοῦτο τό ἄρθρο, 2 τῆς πιό πάνω διεθνούς συμβάσεως, καί 205 τοῦ ΚΙΝΔ. Ὅμως, ὁ ἐπί τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλος, παραπάνω συμβολαιογράφος, ἀρνήθηκε τήν κατάταξη τοῦ ἀνακόπτοντος ὡς πρός τήν ἐν λόγω ἀπαίτησή του στόν ὑπ' ἀριθ. 115549/1985 πίνακα κατατάξεως καί διανομῆς τοῦ πλειστηριασματοῦ, τό ὁποῖο ἐξαντλεῖται μέ τήν κατάταξη τῆς ἐξοπλισμένης μέ προτιμώμενη ὑποθήκη ἀπαίτηση τῆς καθῆς, γιά μόνο τό λόγο ὅτι οἱ ἐπισκευές τοῦ πλοίου ὁλοκληρώθηκαν πρό τῆς ἐπιβολῆς τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου. Ὅμως, σύμφωνα μέ ὅσα παραπάνω ἐκτίθενται, ἡ πιό πάνω ἀπαίτηση τοῦ ἀνακόπτοντος, ἐξοπλισμένη μέ προνόμιο πού προηγεῖται τῆς προτιμώμενης ἐπί τοῦ πλειστηριασθέντος πλοίου ὑποθήκης, ἐπρεπε νά περιληφθεῖ στόν ἀνακοπτόμενο πίνακα μέ τήν κατάταξη τοῦ ἀνακόπτοντος, καί εἰδικότερα τυχαίως ὡς ἀμφίβολη, σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 978 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., δεδομένου ὅτι ἡ ἀπαίτηση αὐτή, ἀμφισβητούμενη καί ἀπό τήν καθῆς, δέν ἀποδεικνύεται κατά τό χρόνο ἐκεῖνο, ὅπως καί τώρα δέν ἀποδεικνύεται. Ἐνόψει ὅλων αὐτῶν, πρέπει νά γίνῃ δεκτὴ ὡς βάσιμη καί κατ' οὐσίαν ἡ κρινόμενη ἀνακοπή καί συνεπῶς μεταρρυσθῇ ὁ ἀνακοπτόμενος πίνακας πρός τό σκοπό κατατάξεως σ' αὐτόν καί τοῦ ἀνακόπτοντος κατά τήν ὡς ἄνω προνομιακή ἀπαίτησή του, τυχαίως, δηλαδή ὑπό τόν ὅρο τῆς τελεσιδικίας ἐπιδιώξεως τῆς ἀπαίτησεως τοῦ αὐτοῦ, πρὶν δέ ἀπό τήν καθῆς, τῆς ὁποίας ἡ καταταγείσα ἀπαίτηση, ἀσφαλισμένη μέ προτιμώμενη ὑποθήκη ἐπὶ τοῦ πλειστηριασθέντος πλοίου, ἐπεται ἐκείνης τοῦ ἀνακόπτοντος, ἐξοπλισμένης μέ τό ἀνωτέρω προνόμιο.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

**ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444**

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Η νέα μηχανή S20 της Σουλζερ

“Ένα νέο τύπο χαμηλόστροφης νηζελομηχανής τεσσάρων χρόνων για την πρόωση πλοίων και βοηθητικές ναυτικές χρήσεις παρουσίασε η έλβετική εταιρία Σουλζερ με σκοπό να καλύψει τις απαιτήσεις της αγοράς μετά το 1990. Ο τύπος S20 έχει διαστάσεις κυλίνδρου 200 X 300 χιλ. και περιλαμβάνει μοντέλα με έξι, οκτώ και έννέα κυλίνδρους που καλύπτουν φάσμα διαφόρων ισχύων από 570 - 1305 KW (765-1178 BHP) σε ταχύτητες 720-1000 στροφές/λεπτό. Η νέα μηχανή θα μπορεί να καταναλώνει το ίδιο αποτελεσματικά καύσιμα διαφορετικής πυκνότητας και καθαρότητας, όπως βαρύ πετρέλαιο και ντίζελ.

Χρησιμοποιώντας την εξελιγμένη τεχνολογία της Σουλζερ που έχει ήδη εφαρμοστεί με επιτυχία στους τύπους μηχανών ZA και AT, ο νέος τύπος S20 έχει τα εξής πλεονεκτήματα:

- Χαμηλή κατανάλωση καυσίμων μέχρι 189 κιλά/κιλοβατώρα (139 κιλά/BHP) σε πλήρες φορτίο.

- Δυνατότητα κατανάλωσης βαρέως καυσίμου πηκτότητας 700 CST, με ειδική σχεδίαση για την κατανάλωση καυσί-

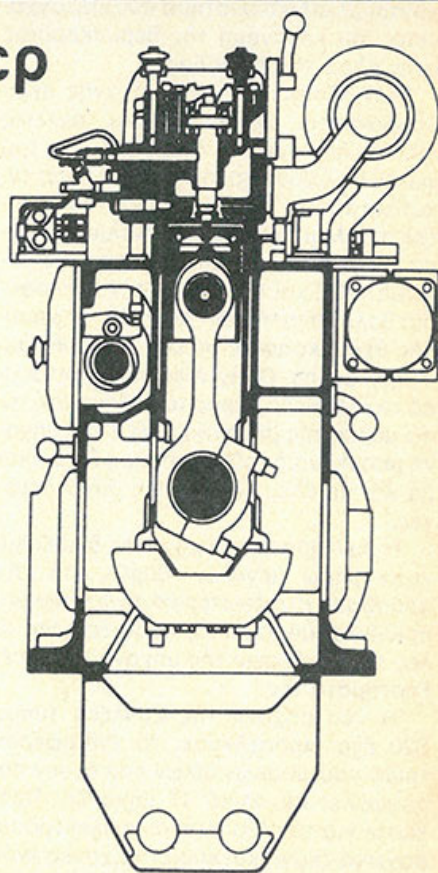
μου κλάσεως CIMAC H55, ώστε η νέα μηχανή να είναι ιδανική για εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν τέτοιου τύπου καύσιμα.

- Καθαρή καύση ακόμα και σε χαμηλό φορτίο, λόγω της μεγάλης αναλογίας συμπίεσης, του αποτελεσματικού συστήματος εξαέρωσης του καυσίμου και του συστήματος ρύθμισης του υπερσυμπίεστη ανάλογα με το φορτίο της μηχανής, χωρίς την ανάγκη χρήσεως συστήματος υπερθέρμανσης του αέρα σε εργασίες χαμηλού φορτίου.

- Ειδική σχεδίαση για υψηλή πιστότητα και αποδοτικότητα με μέσο χρόνο λειτουργίας μεταξύ κυρίων επισκευών τουλάχιστον δύο χρόνια, όταν καταναλώνεται βαρύ πετρέλαιο και τέσσερα χρόνια όταν καταναλώνεται ντίζελ.

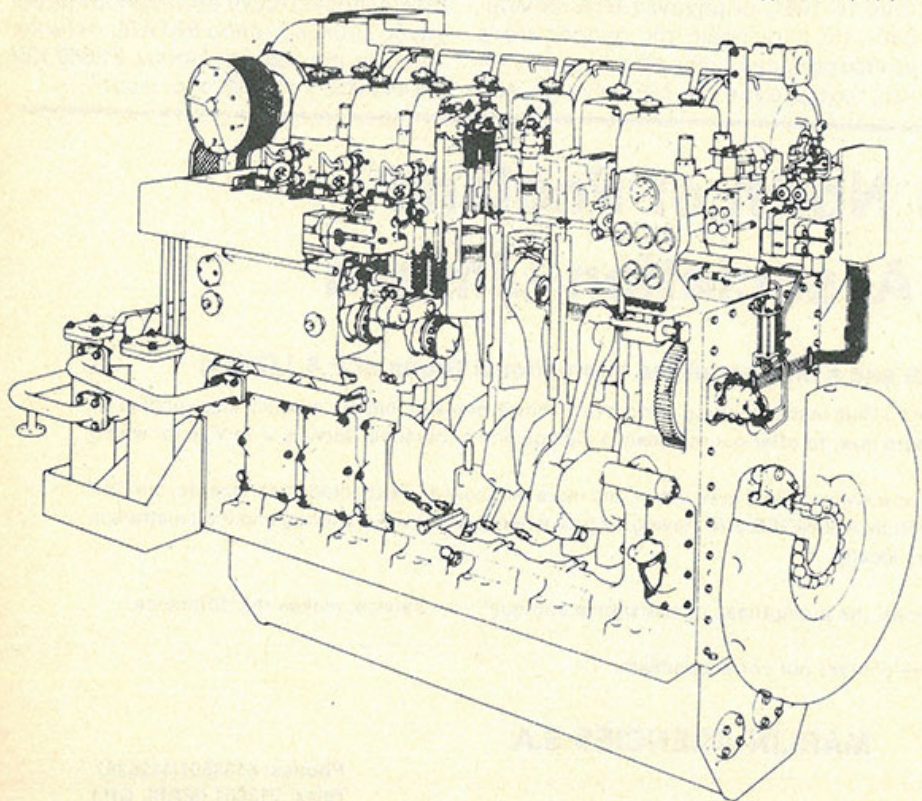
“Όλες οι μηχανές του νέου τύπου συνοδεύονται από τα βοηθητικά εξαρτήματα, είτε πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ως εγκαταστάσεις ηλεκτροπαραγωγής είτε ως εγκαταστάσεις ισχύος για τη πρόωση πλοίων.

Η νέα μηχανή εκμεταλλεύεται πλήρως τις εξελίξεις στην τεχνολογία των υπερσυμπίεστων που έχουν εφαρμο-



στεί επιτυχώς στον τύπο ZA40S. Χρησιμοποιεί έναν υπερσυμπίεστη υψηλής απόδοσης με σύστημα έκπομπης καυσαερίων μονής εξέδου, ενώ είναι δυνατή η ρύθμιση των μηχανών σε υψηλότερη συμπίεση στα χαμηλά φορτία ώστε να αποδίδουν καλύτερη οικονομία καυσίμου σε χαμηλά φορτία. Στην περίπτωση αυτή η υπερσυμπίεση στο πλήρες φορτίο θα μπορεί να αποφευχθεί με την τοποθέτηση μίας ειδικής βαλβίδας για την διαφυγή του υπερβάλλοντος αέρα. Μία τέτοια ρύθμιση σε ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη πλοίου έχει το πλεονέκτημα της γρήγορης αντίδρασης σε αλλαγές της κατανάλωσης φορτίου.

Τό κέλυφος της μηχανής S20 αποτελείται από ένα μονοκόμματο τεμάχιο χυτοσιδήρου μέσα στο οποίο υπάρχουν κοιλώματα για τον άξονα και το σύστημα του αεροσυμπίεστη. Όλα τα εξαρτήματα είναι προσδεμένα στον κύριο δγκο της μηχανής με υδραυλικά κουμπώματα για αυξημένη δομική άκαμψια. Μεγάλο μέρος της διανομής του λιπαντικού και ψυκτικού υγρού γίνεται μέσω δγκών στον κύριο δγκο της μηχανής για να μειωθεί στο ελάχιστο το μήκος των σωληνώσεων, επίσης δε υπάρχει μεγάλη ποσότητα λιπαντικού μέσα στην μηχανή.



Σχεδιάγραμμα τομής της εξακύλινδρης μηχανής Σουλζερ S20.

νή για αύξημένη διάρκεια μεταξύ των αλλαγών του λιπαντικού υγρού.

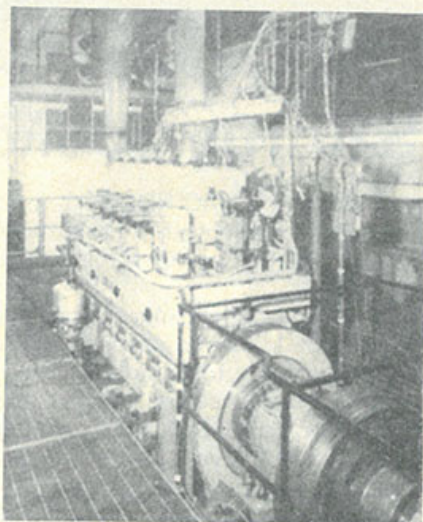
Οι βαλβίδες έκπομπής των καυσαερίων της μηχανής είναι ειδικά κατασκευασμένες από κράμα Nimonic για υψηλή αντίσταση στη διάβρωση από θερμότητα και χημικά προϊόντα, ενώ ψύχονται με ειδικό σύστημα που επιτυγχάνεται ίση κατανομή της θερμοκρασίας στην έδρα της βαλβίδας.

Στόν εξοπλισμό κάθε μηχανής περιλαμβάνονται ενσωματωμένες αντλίες για την διανομή του λιπαντικού και του ψυκτικού υγρού και στην περίπτωση εγκαταστάσεων που καταναλώνουν νη-ζελ περιλαμβάνονται και αντλίες καυσίμου. "Αν είναι αναγκαίο μπορεί να ενσωματωθεί και αντλία για την κυκλοφορία θαλασσίου ή ψυκτικού ύδατος χαμηλής θερμοκρασίας σε ένα κεντρικό σύστημα ψύξης. Οι αντλίες οδηγούνται από το ελεύθερο μέρος του άξονα στο πίσω μέρος της μηχανής, ενώ η νέα μηχανή μπορεί να αποδώσει πλήρη ισχύ ακόμα και με όλες τις αντλίες συνδεδεμένες.

Η συντήρηση της μηχανής διευκολύνεται μέσω μεγάλων θυρών για την πρόσβαση στο έσωτερικό, ενώ χρησιμοποιούνται υδραυλικές συσφίξεις για όλες τις συνδέσεις της μηχανής με τα εξαρτήματά της.

Η νέα μηχανή της Σουλζερ τύπου S20 έχει προσελκύσει τό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών οίκων που έχουν παραγγείλει συνολικά 17 μηχανές. Πρόκειται για τον εξοπλισμό με ηλεκτροπαραγωγή ζεύγη και κύριες μηχανές ενός ύγραεριοφόρου που ναυπηγείται στο Όλντενμπουργκ για λογαριασμό του οίκου George Gibson της Σκωτίας και ενός παρόμοιου σκάφους που ναυπηγείται στην Ολλανδία για λογαριασμό της

εταιρίας Anthony Veder & Co., ενώ τέ-λος 12 μηχανές θα τοποθετηθούν σε μία σειρά μπάλκ κάρριερς που ναυπη-



γούνται στην Βραζιλία για λογαριασμό Καναδικών συμφερόντων.

Βελτιώσεις και στίς άλλες μηχανές της Σουλζερ

Η οικογένεια RTA των χαμηλόστροφων μηχανών δύο χρόνων έχει βελτιωθεί ώστε να προσφέρει αύξημένη ισχύ για τα μοντέλα RTA52, RTA62, RTA72 και RTA84M, ενώ προσφέρεται και μία εξελιγμένη έκδοση του μοντέλου RTA84 με τον κωδικό RTA84C.

Από την έναρξη της παραγωγής τους το 1981, οι μηχανές RTA ακολουθούν τις απαιτήσεις της αγοράς ώστε να προσφέρουν ευρύ φάσμα στους τομείς ισχύος/ταχύτητας, αυξημένα μεγέθη

ισχύος, χαμηλή κατανάλωση καυσίμου, ειδικευμένα μοντέλα για κάθε χρήση και μεγάλα διαστήματα μεταξύ επισκευών.

Τώρα η ισχύς εξόδου των μοντέλων αυτών της σειράς RTA-2 έχει αυξηθεί κατά 6,6%, με την ίδια κατανάλωση καυσίμου. Έτσι η αύξημένη ισχύς μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να οδηγήσει ένα κύλινδρο λιγότερο σε μία δεδομένη εγκατάσταση ή να χρησιμοποιήσει τον ίδιο αριθμό κυλίνδρων με μειωμένη ισχύ. Η αύξημένη αυτή ισχύς επιτυγχάνεται με την αύξηση της συμπίεσης της μηχανής από 16,6 μπάρ σε 17,2 μπάρ και της ταχύτητας του κυρίου πιστονίου από 7,6 μ/δλ σε 7,8 μ/δλ.

Ο τύπος μηχανής RTA84C έχει εξελιχθεί από τον τύπο RTA84 με στόχο την απόδοση υψηλής ισχύος σε μεγάλες ταχύτητες που είναι κατάλληλες για τα σημερινά μεγάλα και γρήγορα κοντεϊνερόπλοια. Αποδίδει ισχύ 3.820 KW/κύλινδρο (5.200 BHP/κυλ.) στις 100 στρ./λεπτό με συμπίεση 17,2 μπάρ και ταχύτητα πιστονίου 8 μ/δλ. Έτσι με μία συστοιχία τεσσάρων έως 12 κυλίνδρων ή RTA84C αποδίδει 45.840 KW (62.400 BHP) συνολική ισχύ, με την ίδια ειδική κατανάλωση καυσίμου και πλήρη συμβατότητα εξαρτημάτων με τον τύπο RTA84.

Από τις 76 μηχανές RTA84C που έχουν παραγγελθεί μέχρι τώρα, 50 έχουν τοποθετηθεί σε κοντεϊνερόπλοια. Σημειώνεται ότι τα τέσσερα κοντεϊνερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 2.700 TEU που παρήγγειλε η ισραηλινή ναυτιλιακή εταιρία ZIM στα ναυπηγεία του Κιέλου πρόκειται να εξοπλισθούν με μηχανές Σουλζερ τύπου RTA84C, όκτώ κυλίνδρων που θα αποδίδουν 21.680 KW (29.440 BHP) στις 98 στρ./λεπτό.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1880 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 & Iasonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

Phones: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Τό λιμάνι της Μελβούρνης

Η οικονομική χρήση του 1987-88 υπήρξε για το λιμάνι της Μελβούρνης χρονιά ρεκόρ με μέση αύξηση κινήσεως κατά 9,2% και συνολική κίνηση 11,2 εκατ. τόννων από τους οποίους 7,8 εκατ. κάλυψαν τα διάφορα εμπορεύματα. Ειδικότερα οι εισαγωγές ανήλθαν σε 5,7 εκατ. τόν. και οι εξαγωγές σε 5,4 εκατ. τόν. Από το σύνολο των 11.167.000 τόννων, οι 3.329.000 αφορούν χύμα φορτία, οι 6.474.000 εμποροκιβώτια και οι 1.364.000 διάφορα άλλα είδη φορτίων.

Κείμενο στις εκβολές του ποταμού Γιάρα το λιμάνι της Μελβούρνης στηρίζεται σε μία από τις δύο πανίσχυρες μητροπόλεις της χώρας και εκτείνει τη δράση του πέρα απ' τα σύνορα της πολιτείας Βικτώρια, κυρίως για την εξυπηρέτηση της Τασμανίας μέσω μεταφορτώσεων. Διεξάγοντας την παράκτια διανομή των ραφινέ προϊόντων έχει αναπτύξει ιδιαίτερα την εθνική άκτοπλοία ή οποία στην ίδια ετήσια περίοδο του προεπόρισε κίνηση της τάξεως των 3,5 εκατ. τόννων (αύξηση 10%). Η μεταφορά των διαφόρων εμπορευμάτων διεξάγεται κατά 82,5% με εμποροκιβώτια, περιλαμβανομένων κυρίως των εισαγωγών καινούργιων αυτοκινήτων και των μεταφορών της γραμμής Μελβούρνης — Ντέβονπορτ (ότι νότια άκτι της Τασμανίας) που εξασφαλίζει τρεις κυκλικές διαδρομές την εβδομάδα. Συνολικά το 1987-88 η κίνηση του λιμένος σε κοντέινερ έφθασε τα 616.035 κιβώτια EVP, 6,5 εκατ. τόννων.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Για τη μείωση του κόστους

Σε ειδική σύσκεψη περί του μέλλοντος

και των προοπτικών της άκτοπλοϊκής ναυτιλίας, έγινε η παρουσίαση του σχεδίου ενός πλοίου 13.000 τόν. γκρός με το οποίο φιλοδοξείται να επιτευχθεί οικονομία της τάξεως του 30-40%. Η οικονομία θα επέλθει από τη μείωση της καταναλώσεως των καυσίμων.

Τό υποδειγματικό αυτό σκάφος των 13.000 τόννων πέτυχε στις δοκιμές καταπόνηση 10,7 τόν. την ημέρα, κυρίως χάρη στις τεχνικές καινοτομίες, όπως είναι η ασύμμετρη πρύμη και η χρησιμοποίηση δεύτερης έλικας. Άλλες σχετικές καινοτομίες είναι η εγκατάσταση ζεύγους διύλισης θαλασσίου ύδατος ώστε να γίνεται οικονομία γλυκού ύδατος κατά τις προσεγγίσεις, η εγκατάσταση δύο ειδών άντλιών για την εξασφάλιση των υπηρεσιών έρματώσεως, κατασβέσεως πυρκαγιάς και γενικών υπηρεσιών, η κατάργηση της έφεδρικής άγκυρας και όρισμένων εξαρτημάτων βοηθείας, η ανακατάταξη των διαμερισμάτων λόγω μείωσης του πληρώματος κατά δύο άνδρες και η αντικατάσταση των ψυκτικών θαλάμων με οικιακές παγοποιητικές συσκευές.

Στόν ηλεκτρικό τομέα όλα τα ηλεκτρικά συστήματα αντικαταστάθηκαν από τα 220 βόλτ στα 115 και καταργήθηκε ο έφεδρικός μετασχηματιστής, δύο γεννήτριες νηζελ και ο ένισχυτής της έφεδρικής γεννήτριας.

ΔΑΝΙΑ

Η DONG στην Ελλάδα

Η Δανική Έταιρία Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου υπέγραψε συμβόλαιο με την Αθηναϊκή εταιρία «Ασπροφώς» για την παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών στην έκμετάλλευση φυσικού αερίου στην Ελλάδα. Η συμφωνία προβλέπει την παροχή υπηρεσιών αξίας 20-25 εκατ. κορωνών στο διάστη-

μα των 4-5 προσεχών ετών. Η Dong πραγματοποίησε το 1980 την εγκατάσταση του δικτύου μεταφοράς αερίου στη χώρα. Έκτοτε διέθεσε την πείρα της αυτής σε διάφορες χώρες όπως στην Ινδία, Πορτογαλία, Νορβηγία, Σουηδία, στο Μπαγκλαντές, στο Περού και στη Χιλή, πραγματοποιώντας σοβαρά κέρδη και παγκόσμια φήμη.

Η Ελλάδα θα αναλάβει την υλοποίηση σχεδίου για δίκτυο φυσικού αερίου παρόμοιο με εκείνο που εγκατέστησε στη Δανία η Dong, με αγωγούς μήκους 750 χμ. Το αέριο θα το αγοράσει από τη Σοβιετική Ένωση και την Αλγερία στις αρχές του 1990. Η εταιρία «Ασπροφώς» είναι θυγατρική της Δημοσίας Επιχειρήσεως Φωταερίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ευρωπαϊκό Δίκτυο Δεδομένων

Ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα δεδομένων στην Ευρώπη πρόκειται να λειτουργήσει σύντομα από την εταιρία Rascal για λογαριασμό του Βρετανικού Δημοσίου συνδέοντας 85.000 τερματικά σε περισσότερες από 4.000 τοποθεσίες. Με την πλήρη λειτουργία του στις αρχές του 1989, το δίκτυο θα συνδέσει 240.000 τερματικά και ηλεκτρονικούς υπολογιστές της δημόσιας διοίκησης. Όλο το σύστημα θα χρηματοδοτηθεί από την Rascal, η οποία επίσης θα το κατασκευάσει, θα το διαχειρίζεται και θα το συντηρεί πραγματοποιώντας έσοδα ύψους ενός δισεκατομμυρίου λιρών μέσα σε δέκα χρόνια. Το Κυβερνητικό Δίκτυο Δεδομένων (GDN) θα διαχειρίζεται θυγατρική της Rascal, η εταιρία Rascal Data Networks Ltd. Άλλες επιτυχίες της Rascal στον τομέα της πληροφορικής είναι η εγκατάσταση δικτύου που συνδέει 2.000 παραρτήματα τραπεζών στην Αγγλία και το δίκτυο κυψελικής τηλεφωνίας, ενώ ήδη δέχτηκε παραγγελία των Ταχυδρομείων της Ομοσπονδιακής Γερμανίας για την εγκατάσταση δικτύου TEMEX που θα προσφέρει υπηρεσίες ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε 60 πόλεις. Η παραγγελία αυτή περιλαμβάνει την προμήθεια 6.000 τερματικών που θα κατασκευαστούν στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Ο κατάλογος πλοίων 1988-89

Κυκλοφόρησε από τον Βρετανικό Ναυτιλογικό ό νέος ετήσιος τρίτομος κατάλογος που περιέχει στοιχεία για 76.000 εμπορικά πλοία μεγέθους άνω των 100 τόν. γκρός, καταχωρημένα κατά αλφαβητική σειρά και λεπτομερείς πληροφορίες που πε-

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minorles,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.O.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

ριλαμβάνουν τη διαχειρίστρια εταιρία, τον τύπο του πλοίου και το νηολόγιο, την χωρητικότητα και τις διαστάσεις, παλαιότερα ό- νόματα του πλοίου, τη ναυπηγική εταιρία που τό κατασκεύασε και τη χρονολογία ναυ- πήγησης, τον αριθμό και τύπο των άμπα- ριών και στοιχεία που άφορούν τη μηχανή.

Η νέα έκδοση του καταλόγου που πρωτο- εμφανίστηκε τό 1764, έχει γίνει πολύτιμο βοήθημα γιά πλοιοκτήτες, ασφαλιστές, ναυ- τικούς πράκτορες, ναυλωτές, προμηθευτές εξοπλισμού και άλλους οι όποιοι ασχολούν- ται μέ τη ναυτιλιακή βιομηχανία και οι έν- διαφερόμενοι μπορούν νά τόν άποκτήσουν άπευθυνόμενοι στό Lloyd's Register of Ship- ping.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Σέ άνοδο οι τιμές μετοχών

Μέση αύξηση 50% σημειώθηκε φέτος στίς τιμές τών έφοπλιστικών μετοχών στό χρηματιστήριο τού Οσλο. Τή μεγαλύτερη προτίμηση έδειξαν οι έπενδυτές πρós τήν έ- ταιρία Bergesen που ειδικεύεται στό φυσικό άέριο, στά ξηρά φορτία και στίς πετρελαϊ- κές μεταφορές. Η μετοχή της πέρασε από τίς 170 κορώνες στίς 310 μέ πρόσφατη αίχ- μη στίς 332. Η Norske Amerikalinje, ειδικευ- μένη στίς μεταφορές αυτοκινήτων σέ συνερ- γασία μέ τόν Wilh. Wilmesen, έδρε τίς μετο- χές της νά άνεβαίνουν από τίς 2,5 κορώνες στίς 4,2. Τής Laboremus (άέριο και προϊόντα πετρελαίου) οι μετοχές έφθασαν από 55 σέ 90 κορώνες και τής Leif Hoegh (τακτικές γραμμές, αυτοκίνητα, μικτές μεταφορές) ά- πό 65 σέ 155 κορώνες. Οι μετοχές τής ναυτι- λιακής εταιρίας Kvaerner άνέβηκαν από 185 σέ 330 κορώνες, τής Vard (κρουαζιέρες, έπι- βατηγά) από 90 σέ 140 μέ πρόσφατη αίχμη στίς 150 κορώνες και τής Storli τού Μπέρ- γκεν από 90 σέ 170 αλλά ξανάπεσαν στίς 155 κορώνες.

Αντίθετα μείωση παρουσίασαν οι μετο- χές τού γνωστού οίκου Fred Olsen (τακτικές γραμμές, έπιβατηγά, πετρελαιοφόρα, πλατ- φόρμες) που από 80 κορώνες έπεσαν στίς 55. Τέλος, ό έπίσης γνωστός Οίκος Wilh. Wi-

lmsen (τακτικές γραμμές, αυτοκίνητα, πε- τρελαιοφόρα, πλατφόρμες) παρά τήν ύφεση στόν τομέα τών πλωτών έξεδρών πέτυχε χά- ρη στίς άλλες δραστηριότητές του νά ύψώ- σει τίς μετοχές του από 30 σέ 50 κορώνες.

Κακή χρονιά γιά τούς ασφαλιστές

Τό 1988 ίσως άποβεί τό χειρότερο έτος που γνώρισαν οι ναυτικοί ασφαλιστάι τής Νορβηγίας. Αυτό όφείλεται σέ δύο κυρίως λόγους. Ό ένας άφορά τή πώση τών ασφα- λιστρών στήν δεύτερη έξαμηνία τού 1987 συνεπεία τής υπεραπασχόλησεως τής άγο- ράς τού Λονδίνου. Ό δεύτερος είναι ή πλη- ρωμή τών άποζημιώσεων στά θύματα τής καταστροφής τής πλωτής έξέδρας Piper - Alpha που συνέβη τόν Ιούλιο στή Βόρειο θάλασσα και οι όποίες άνήλθαν σέ πολλά δι- σεκατ. κορωνών. Η μόνη λύση, τόνισε ό ύ- πεύθυνος μιάς μεγάλης ασφαλιστικής έται- ρίας και πρόεδρος τής Θαλασσοασφαλιστι- κής Ένώσεως, είναι ή έντός τού έπομένου έ- τους αύξηση τών ασφαλιστρών κατά 25%.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δυσκολίες στά ναυπηγεία

Μετά τήν άκύρωση τής παραγγελίας τών δύο τελευταίων ύποβρυχίων τύπου «Walrus» τής σειράς τών έξι, τό ναυπηγείο Rotterdamsche Droogdok άντιμετωπίζει τόν κίνδυνο νά προβεί σέ όμαδικές άπολύσεις προσωπικού.

Θύματα τών άπολύσεων αυτών θά είναι περί τούς 200 - 300 εργατοτεχνίτες από τό προσωπικό τού ναυπηγείου. Η άκύρωση έ- γινε ύστερα από τήν άπόφαση τής Κυβερνή- σεως ή όποία άντιμετώπισε δυσκολίες στήν εξοικονόμηση τών άναγκαίων πιστώσεων έκ τού προϋπολογισμού. Ηδη ή διεύθυνση τού ναυπηγείου περιμένει από τίς άρμόδιες δη- μόσιες ύπηρεσίες νά διευκρινίσουν άν τήν άκύρωση αυτή θά άντικαταστήσει ένδεχομέ- νως άλλη παραγγελία έστω και μικρότερης αξίας.

Τά δύο πρῶτα ύποβρύχια τής σειράς αυ- τής παρεδόθησαν ήδη στό Υπουργείο Άμυ-

νας. Τό τρίτο και τό τέταρτο τελούν άκόμα ύ- πό ναυπήγηση και έλπίζεται νά μπορέσουν νά κάνουν τίς πρώτες δοκιμές τους τό 1991 και 1992 αντίστοιχα.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Χάθηκε πλοίο μέ 500 έπιβάτες

Όπως άνέφεραν οι λιμενικές άρχές τών Φιλιππίνων τό πλοίο «Ντόνα Μάριλιν» που βρέθηκε στήν πορεία τού τυφώνα «Ρούμπυ» άγνοείται μετά τήν έκπομπή σήματος κινδύ- νου στίς 25 Όκτωβρίου. Τό πλοίο που μετέ- φερε 451 έπιβάτες και 60 άτομα πλήρωμα έ- πλεε στό άρχιπέλαγος τών Φιλιππίνων όταν συνάντησε τόν τυφώνα που έπνεε μέ ταχύ- τητα 225 χιλιομέτρων τήν ώρα. Μετά τό τε- λευταίο σήμα καμμία πληροφορία δέν ύ- πάρχει γιά τήν τύχη τού σκάφους.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Μηχανές τής Wartsila σέ Γαλλικό όχηματαγωγό

Η εταιρία Wartsila τής Φινλανδίας άνέ- λαβε τόν έφοδιασμό τού νέου γαλλικού ό- χηματαγωγού «Βρετάννη» μέ μηχανές τύ- που VASA 12V32. Τό νέο όχηματαγωγό που ναυπηγείται στό γαλλικά ναυπηγεία τού Σ. Ναζαίρ πρόκειται νά δρομολογηθεί στίς γραμμές μεταξύ Βρεταννίας, Γαλλίας, Ί- σπανίας και Ίρλανδίας. Στόν έξοπλισμό τού πλοίου θά χρησιμοποιηθούν τέσσερις μηχαν- νές τού ίδιου τύπου (VASA 12V32) που θά ά- ποδίδουν ισχύ 4.440 KV/720 στρ./λεπτό γιά τήν κύρια προωθητική ισχύ και τρεις μηχαν- νές τύπου VASA 6R32 ισχύος 2.360 KW στίς 750 στρ./λεπτό γιά βοηθητικές χρήσεις. Η συνολική ισχύς τών μηχανών θά είναι 24.840 KW και όλες οι μηχανές θά χρησιμο- ποιούν τόν ίδιο τύπο βαρέος καυσίμου, πη- κτότητας 380 CST. Τό μηχανοστάσιο είναι σχεδιασμένο σύμφωνα μέ τήν κλάση AUT τού Μπυρώ Βέριτας γιά άνεπάνδρωτη λει- τουργία.

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, FLONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.446 • 4510.318 • 4526.715 • 4112.400 • 4136.213

TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

A LEADING COMPANY SINCE 1936
AND INTO THE FUTURE
TRUST US WITH YOUR PROBLEM

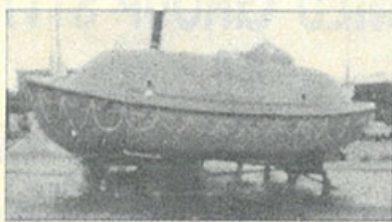
ASK US NOW! FOR...

-
- | | |
|------------|--------------|
| • ANCHORS | • LIFE BOATS |
| • CHAINS | • LIFE RAFTS |
| • SWIVELS | • BUOYS |
| • SHACKLES | • FENDERS |
-

EXCLUSIVE AGENTS OF



BALMORAL GROUP



AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUGI 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 SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 263836 (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

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

3rd Floor, ADC Building, Ayala Avenue
Makati, Metro Manila
Philippines

Tlx. No. 45690 CONPA PM
Cable: Conmedpac, Manila

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

Dry cargo - Tankers - Luxury liners - Fishing
Hotel and catering Personnel specialists



CONTIMED GROUP STTT LTD

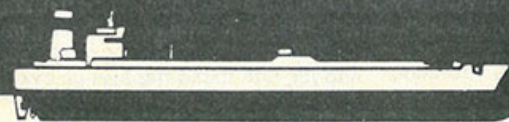
WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

For all kind of ships - projects - constructions
Operators - Contractors

79-81 Filonos str.
18535 Piraeus GR

Tel.: (1) 4131827, 4131530
Tlx.: 211495, 241275

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Έγκριση σχεδίων Π.Δ.

Τό Συμβούλιο Έμπορικου Ναυτικού, κατά τη συνεδρίασή του της 20ής Οκτωβρίου ένεκρινε τὰ κατωτέρω σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων:

- Σχέδιο Π.Δ. γιά τή χορήγηση έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης στους άνεργους ναυτικούς τις έορτές των Χριστουγέννων ύψους 18.000 δρχ. στους έγγαμους ή έγγαμες ναυτικούς.

- Σχέδιο Π.Δ. μέ τίτλο «άντικατάσταση του άρθρου 10 του Π.Δ. 482/1980 «περί έξουσιοδοτήσεως διεθνώς αναγνωρισμένων νηογυμνών, τεχνικών εταιριών καί λοιπών οργανισμών γιά τις έπιθεωρήσεις των ελληνικών πλοίων καί έκδοση των υπό των οικείων ίσχυουσών διεθνών συμβάσεων, προβλεπόμενων πιστοποιητικών, τήν παρακολούθηση των ναυπηγήσεων — μετασκευών των πλοίων κλπ. (ΦΕΚ 133Α/80).

- Σχέδιο Π.Δ. μέ τίτλο «άποδοχή τροποποιήσεων της σύμβασης περί διεθνών κανονισμών πρός άποφυγήν συγκρούσεων έν θαλάσση 1972» που κυρώθηκε μέ τό Ν.Δ. 93/1974 (ΦΕΚ 293 Α/74) καί τροποποιήθηκε μέ τό Ν. 635/1977 (ΦΕΚ 189Α/77) καί τό Π.Δ. 233/1983.

Τό ΣΕΝ ανέβαλε τή συζήτηση γιά τό σχεδίο Π.Δ. μέ τίτλο «προϋποθέσεις άπόκτησης άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας έμπορικου ναυτικού ύποψηφίων προερχομένων από ΑΔΣΕΝ».

Υπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Όκτωβρίου έζητήθη ή έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

- «Μαριάντ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Gi-gi L.» υπό ιταλική σημαία, 12.079 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1965, που άνήκει στην έταιρία «Aries Navigation Ltd.» (κ. Έλιν. Σαρρόγλου).

- «Σαρωνικός», φορτηγό, πρώην «Φαίργουιντς» υπό λιβεριανή σημαία, 8.915 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που άνήκει στην έταιρία «Atlantic Seaways Corporation» (κ. Παν. Σινόπουλος).

- «Όμέγαβεντισιουρ Λ.», μικτό δεξαμενόπλοιο, πρώην «Arrow Gdynia» υπό λιβεριανή σημαία, 59.850 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1986, που άνήκει στην έταιρία «Salvatore Inc.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

- «Άθηνς Έξπρές», έπιβατηγό, που υπέστειλε τήν κυπριακή, 6.326 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1969, που άνήκει στην έταιρία «Grecia Shipping Company Limited» (κ. Γεώργ. Βεντούρης).

- «Γκλόρια», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 130, 4.050 τον. γκρό που άνήκει στην έταιρία «Porthman Enterprises S.A.» (κ. Άνέστης Κατιμερτζόγλου).

- «Πετρίνα», μπάλκερ, πρώην «Σημιούζικ» υπό κυπριακή σημαία, 31.368 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που άνήκει στην έταιρία «Seatraders Overseas Inc.» (κ. Μαρία — Χρυσούλα — Δημ. Καρέλλα).

- «Σαρώνικ Σή» έπιβατηγό, πρώην «Lo-Shan» υπό βρετανική σημαία, 2.151 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που άνήκει στην έταιρία «Κρουαζιέρας Σαρωνικού Ναυτική Έταιρία Ν. 959/79» (κ. Γεώργ. Άλεβίζος).

- «Σαρώνικ Γουίντ», έπιβατηγό, πρώην «Nam-Shan» υπό βρετανική σημαία, 2.124 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που άνήκει στην έταιρία «Κρουαζιέρας Σαρωνικού Ναυτική Έταιρία Ν. 959/79» (κ. Γεώργ. Άλεβίζος).

Άγοραπωλησίες

Σέ Νορβηγικά συμφέροντα περιήλθε τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Θεοκυήτωρ» 127.283 τον. d.w., 58.464 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 13 έκατ. δολλαρίων.

— Κατόπιν πλειστηριασμού που έλαβε χώρα στη Νότιο Άμερική, Έλληνες αγοράσαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Juan Antonio Lavalleya» 131.663 τον. d.w., 68.931 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1965, αντί ποσού 9.3 έκατ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας πρόντακτ κάρριερ «Σήμπορν» 32.290 τον. d.w. 17.795 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 8,2 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Φόξ» 26.246 τον. d.w. 16.332 τον. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 4,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Μέσης Άνατολής έπωλήθη τό δηζεγκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κρήτη» 89.180 τον. d.w., 41.477 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 7 έκατ. δολλαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Τους μήνες Ίούλιο, Αύγουστο καί Σεπτέμ-

βριο 1988 ύπογράφηκαν στό ΝΑΤ συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

- «Άριάνη Ι», κυπριακό, 5.230 τον. γκρό, από 18.2.1988, εκπρόσωπος κ. Σπυρ. Κανέλλος.

- «Άννα Χ.», μέ σημαία Μάλτας, 1.596 τον. γκρό, από 1.5.1988, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Ξηνητάρακος.

- «Σίλιμνα», λιβεριανό, 32.508 τον. γκρό, από 11.5.1988, εκπρόσωπος κ. Χαρ. Μπακιρτζής.

- «Μήλος», παναμαϊκό, 10.142 τον. γκρό, από 25.6.1988, εκπρόσωπος κ. Κων. Νεστορίδης.

- «Γουίντφροστ», μέ σημαία Μάλτας, 1982 τον. γκρό, από 1.8.1988, εκπρόσωπος κ. Χαρ. Λογοθέτης.

- «Μεταξάτα», λιβεριανό, 30.875 τον. γκρό, από 31.8.82, εκπρόσωπος κ. Σ. Ροσόλιμος.

Τά διαγραφέντα

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

- «Μήλος», παναμαϊκό, 10.716 τον. γκρό, από 24.6.1988, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

- «Πράινβεντισιουρ Λ.», παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρό από 10.8.88, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

- «Πρόσπερβεντισιουρ Λ.» παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρό, από 10.8.88, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

- «Πίτςβεντισιουρ Λ.», παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρό, από 19.8.000 λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

- «Πάουερβεντισιουρ Λ.», παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρό, από 10.8.88, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

- «Πρίμαβεντισιουρ Λ.», παναμαϊκό, 27.333 τον. γκρό, από 10.8.88, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

- «Όλύμπικ Φοίνιξ», παναμαϊκό, 14.638 τον. γκρό, από 5.9.88, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

- «Γουόρντ Νεγκοσιέιτορ», λιβεριανό, 22.513 τον. γκρό, από 27.11.87, λόγω πωλήσεως.

- «Γουόρντ Μόμαντ», λιβεριανό, 22.529 τον. γκρό, από 7.8.87, λόγω πωλήσεως.

- «Όδύσσεια», μέ σημαία Μάλτας, 44.107 τον. γκρό, από 1.1.88, λόγω πωλήσεως.

- «Κυρά Άργυρώ», κυπριακό, 1.600 τον. γκρό, από 31.8.88, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

- «Μιρένε», παναμαϊκό, 4.934 τον. γκρό, από 29.6.88, λόγω άπώλειας του πλοίου.

- «Άλίκη, παναμαϊκό, 9.729 τον. γκρό, από 4.1.88, λόγω πωλήσεως.

- «Φαίρμαϊν», παναμαϊκό, 4.572 τον. γκρό, από 12.9.87, λόγω έπιθυμίας του εκπροσώπου.

ΚΕΝΗ ΘΕΣΗ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΥ

Διά θέση Γραφείου, που έξυπακούει καί έπισκέψεις έπισκευών σέ πλοία.

Μισθός ίκανοποιητικός καί συμφώνως προσόντων. Άποτανθεΐτε: Διευθυντή Προσωπικού Ναυτιλιακής Έταιρίας Τ.Θ. 80 127 Πειραιώς έσωκλείοντας πλήρες Βιογραφικό Σημείωμα καί φωτοτυπία διπλωμάτων καί πιστοποιητικών.

- «Αθλος V», κυπριακό, 755 τόν. γκρό, από 23.3.88, λόγω πωλήσεως.
- «Βαμάνι Γουαϊν», παναμαϊκό, 16.623 τόν. γκρό, από 21.11.87, λόγω αλλαγής σημαίας.
- «Ρέα», παναμαϊκό, 9.025 τόν. γκρό, από 8.1.88, λόγω πωλήσεως.
- «Ευαγγελία», κυπριακό, 1.498 τόν. γκρό, από 30.1.88, λόγω πωλήσεως.
- «Όστρια», λιβερνιανό, 31.094 τόν. γκρό, από 23.3.88, λόγω πωλήσεως.
- «Μαρία Τ.», κυπριακό, 1.395 τόν. γκρό, από 7.4.88, λόγω πωλήσεως.
- «Όχάϊο», παναμαϊκό, 55.878 τόν. γκρό, από 19.5.88, λόγω πωλήσεως.
- «Καμάρα», λιβερνιανό, 31.259 τόν. γκρό, από 15.6.88, λόγω πωλήσεως.
- «Απολλωνία IX», κυπριακό, 1.437 τόν. γκρό, από 24.8.88, λόγω πωλήσεως.
- «Τρέιντ Μπάννερ», λιβερνιανό, 18.953 τόν. γκρό, από 14.9.88, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.
- «Ναβιγκέϊτορ», παναμαϊκό, 10.251 τόν. γκρό, από 2.3.88, λόγω πωλήσεως.
- «Νήσος Σπέτσες», μέση Μαλτίας, 5.832 τόν. γκρό, από 1.7.88, λόγω πωλήσεως.
- «Σαντζωρτζιό Ρήφερ», παναμαϊκό, 497 τόν. γκρό, από 20.1.88, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.
- «Όασις», παναμαϊκό, 22.424 τόν. γκρό, από 30.12.86, λόγω πωλήσεως.
- Στις 30.9.88 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 207, συνολικής χωρητικότητας 3.767.979 τόν. γκρό.

Επίσκεψη σπουδαστών σε ξένο εκπαιδευτικό

Οι σπουδαστές της ΑΔΣΕΝ Χανίων, συνοδευόμενοι από τον διοικητή της Σχολής πλοίαρχο Άλεξ. Παϊζή και το διευθυντή σπουδών πλοίαρχο Στυλ. Φρατζεσκάκη, επισκέ-

φθηκαν το εύρισκόμενο στο λιμάνι 'Ηρακλείου δανικό εκπαιδευτικό ιστιοφόρο «Dapmark» και ενημερώθηκαν για το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης της Δανίας.

Εκπαιδευτικά ναυτιλιακά σεμινάρια

Η εταιρία Practical Maritime Studies Ltd. προσφέρει στα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας που θέλουν να εμβαθύνουν τις γνώσεις τους στα ναυτιλιακά θέματα, εκπαιδευτικά σεμινάρια σε όλα τα θέματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας με καθηγητές που εργάζονται σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας και έχουν μακράν πείρα στον τομέα της διδασκαλίας είτε με προσωπική επαφή με τους μαθητές, είτε μέσω αλληλογραφίας. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να έρθουν σε επαφή με την εταιρία στην διεύθυνση:
7 The Bight, South Woodham Ferrers, Essex CM3 5GJ, England.

Πρόστιμο σε Τούρκο πλοίαρχο για ρύπανση

Το λιμεναρχείο Χαλκίδας επέβαλε στον Τούρκο πλοίαρχο του υπό Λιβερνιανή σημαία δεξαμενόπλοιου «Τοι Ρακερ» πρόστιμο 300.000 δρχ. γιατί προκάλεσε ρύπανση έκτασης 800 τετρ. μέτρων στο Στενό της Αυλίδας. Έπίσης, ο Τούρκος πλοίαρχος καταδικάστηκε από το Τριμελές Πλημμελειοδικείο Χαλκίδας σε φυλάκιση τριών μηνών, εξαγοράσιμη.

Νέα αντιπροσωπεία για τά ναυπηγεία Σασέμπο

Στην εταιρία T.J. Giavridis Marine Services ανατέθηκε από την Ιαπωνική οικο Sasebo Heavy Industries αντιπροσωπεία για την Ελλάδα, στους τομείς των ναυπηγικών και επισκευαστικών εργασιών των γνωστών ναυπηγείων Σασέμπο.

Όπως είναι γνωστό, η εταιρία του κ. Τ.

Γιαβρίδη εκπροσωπεί στην Ελλάδα πλειάδα άλλων ναυπηγοεπισκευαστικών συγκροτημάτων, όπως της Κέπελ Σιγκαπούρης, Βερόλμε Ρόττερταμ, Φινκαντιέρι Παλέρμ, Ρενάβε Ρίο ντε Ιανέιρο, Ασπιλλέρος Λας Πάλας, Έλτιζιν Μπράουν Ντόρμπαρν και του ναυπηγείου Σεμπού στις Φιλιππίνες.

Η εφαρμογή του παραρτήματος V της MARPOL

Οδηγίες για την εφαρμογή του παραρτήματος V της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 για την πρόληψη της ρύπανσης της θαλάσσης από πλοία παρέχει με εγκύκλιό του το YEN.

Οι οδηγίες αφορούν κυρίως:

— Στις μεθόδους για την ελάττωση της ποσότητας των απορριμμάτων που παράγονται στα πλοία.

— Στις διαδικασίες διαχείρισης και αποθήκευσης.

— Στον εξοπλισμό πλοίων για επεξεργασία απορριμμάτων.

— Στην εκτίμηση ποσοτήτων απορριμμάτων που παράγονται στα πλοία.

— Στις ενέργειες για την εξασφάλιση συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες απαιτήσεις.

Το παράρτημα V θα τεθεί σε ισχύ από τις 31 Δεκεμβρίου 1988.

Φορολογικοί έλεγχοι σε επιχειρήσεις εφοδιασμού

Ο ύπουργός Οικονομικών κ. Τσοβόλας, ανακοίνωσε ότι συνεχίζονται οι έλεγχοι στις επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων για να διαπιστωθεί κατά πόσο πληρούνται οι συναλλαγματικές και φορολογικές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων αυτών. Από πενταμήνου — πρόσθεσε — μικτά συνεργεία από 30 υπαλλήλους της ΥΠΕΔΑ και 20 τελωνειακούς ελέγχουν επί τόπου 30 έως 35 μεγάλες επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων. Τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών θα γνωστοποιηθούν σε 1 1/2 έως 2 μήνες.

Οί διεκδικήσεις των Συνταξιούχων

Οί συνταξιούχοι πλοίαρχοι και οί Α' μηχανικοί συνεχίζουν τη δυναμική διεκδίκηση του αιτήματός τους για τον καθορισμό των συντάξεών τους στο 80% του μισθού ενεργείας. Έτσι, το πρωί της Πέμπτης 3 Νοεμβρίου, θα πραγματοποιήσουν νέα συγκέντρωση στον κινηματογράφο «Σινεάκ» του Πειραιώς και έν συνεχεία πορεία προς το Υπουργείο.

Υπενθυμίζουμε ότι οί συνταξιούχοι πλοίαρχοι και οί Α' μηχανικοί είχαν πραγματοποιήσει στις 18 Οκτωβρίου ογκώδη συγκέντρωση στην αίθουσα συνεδρίων της ΠΝΟ και έν συνεχεία πορεία προς το NAT όπου αντιπροσωπεία τους εξέθεσε για μία ακόμη φορά το αίτημα για τον προσδιορισμό των συντάξεων στο 80% του μισθού ενεργείας και για την έγκαιρη καταβολή των συντάξεων.

Η έντύπωση που έχει δημιουργηθεί από τις μέχρι τώρα εκδηλώσεις των συνταξιούχων πλοίαρχων και Α' μηχανικών είναι ότι έπαψαν να αισθάνονται σαν στιμμένες λεμονόκουπες και αυτό πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψη από όλους τους αρμοδίους — έν προκειμένου για το Υπουργείο Ναυτιλίας παραιτηθεί ότι έν άρκει η αναγνώριση του δικαιού του αιτήματος, χρειάζεται το δικαίωμα αυτό να το επιβάλει το YEN.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Έλληνικού Νηογνώμονα αισθάνεται την ανάγκη να ευχαριστήσει δημοσία τόν Δρ. Θωμά Ρηνιώτη για τις προσφερθείσες πολύτιμες υπηρεσίες του ως Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας.

Τό αποτέλεσμα της δραστηριότητος πού ό Δρ. Θωμάς Ρηνιώτης παρουσίασε στο διάστημα πού άσκησε τό καθήκοντά του, μέ ιδιαίτερο βάρος σε θέματα δομής και οργανώσεως, είναι περισσότερο από επιτυχές.

Η απόδέσμευση του κ. Διονύση Μελισσηνού και ή βούληση του Διοικητικού Συμβουλίου να τόν επαναχρησιμοποιήση ως Γενικό Τεχνικό Διευθυντή, όδήγησαν σε πρόταση προς τόν κ. Θωμά Ρηνιώτη να εξακολουθήση εξασκών τό καθήκοντα του Διευθύνοντος Συμβούλου. Ό κ. Ρηνιώτης διά λόγους προσωπικούς, επιχειρησιακής ιδιομορφίας και διευθυντικής πρακτικής δέν απέδεχθη την πρόταση αυτή και ευχαρίστως υπέβαλε την παραίτησή του στο Διοικητικό Συμβούλιο του Όργανισμού μας.

Πρέπει ιδιαίτερα να τονισθεί ότι ή δραστηριότητα του Δρ. Θωμά Ρηνιώτη έγένετο αποκλειστικά σε βάση προσφοράς έκ μέρους του, σε μία περίοδο έντονης αναδιοργάνωσης και σταθεροποίησης της άνοδικής πορείας του Έλληνικού Νηογνώμονα.

Ό Δρ. Θωμάς Ρηνιώτης θά συνεχίσει την προσφορά του στον Έθνικό μας Νηογνώμονα ως μέλος του Δ.Σ. αυτού.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ
Τό Διοικητικό Συμβούλιο

ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΒΟΥΛΗ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Οι βουλευτές της 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως κ.κ. 'Ηλίας Βουγιουκλάκης, Μανώλης Κεφαλογιάννης, Γιάννης Βασιλειάδης, Γιώργος Μισαηλίδης και Μιχάλης Παπαγιάννης κατέθεσαν στις 28 'Οκτωβρίου, την ακόλουθη έπερώτηση στη Βουλή των 'Ελλήνων για τον 'Υπουργό Ναυτιλίας, σχετικά με θέματα της Ναυτικής 'Εκπαίδευσης:

'Επί επτά χρόνια η Ναυτική 'Εκπαίδευση αποτελεί πεδίο πρόχειρων και έρασιτεχνικών πειραματισμών της Κυβέρνησης, η οποία στοχεύει στην εξυπηρέτηση κομματικών αποκλειστικά σκοπιμοτήτων και αδιαφορεί για τις καταστρεπτικές συνέπειες που έχουν στην 'Εμπορική μας Ναυτιλία.

'Ενα πλήθος κομματικών φίλων του ΠΑ.ΣΟ.Κ. διορίστηκε στην Ναυτική 'Εκπαίδευση, όχι φυσικά με αξιοκρατικά κριτήρια, ενώ δοκιμασμένα στελέχη απομακρύνθηκαν, έπειδή δεν άνθηκαν στο χώρο του κυβερνώντος κόμματος.

'Από τις πρώτες ενέργειες του ΠΑ.ΣΟ.Κ. όταν ανέλαβε την κυβέρνηση, ήταν να καταργήσει τη στολή και την πειθαρχία και να μετατρέψει τις Σχολές σε χώρο προπαγάνδας και πεδίο κομματικών και συνδικαλιστικών αντιπαραθέσεων. Κάθε δεσμός με την πλούσια ναυτική μας παράδοση καταργήθηκε, ενώ καλλιεργείται μία νοσηρή νοοτροπία, ταξικής αντιπαραθέσης και άγονου λαϊκισμού.

Παράλληλα εξαγγέλλονται άφειδως ποικίλα μέτρα για την «ανάβαθμιση» της Ναυτικής 'Εκπαίδευσης και κυκλοφορούν διάφοροι «Κανονισμοί 'Εκπαίδευσης», που όχι μόνο παραμένουν στη σφαίρα της φαντασίας, αλλά και δημιουργούν θλιβερές σκέψεις για τη σοβαρότητα των μαθητευόμενων κομματικών μάγων που εξουσιάζουν τη Ναυτική Παιδεία μας. Στην πραγματικότητα η Ναυτική μας 'Εκπαίδευση συνεχώς βαδίζει, επί επτά χρόνια, από τό κακό, στο χειρότερο και ήδη έχει φθάσει στο τελευταίο σκαλοπάτι, ενώ έπρεπε να κατέχει μία από τις πρώτες θέσεις, σε παγκόσμια κλίμακα, όπως συνέβαινε μέχρι τό 1981.

Τά ποσά που διατίθενται για την Ναυτική 'Εκπαίδευση, από τους 'Ελληνες φορολογούμενους και από την 'Ελληνική πλοιοκτησία είναι τεράστια, αλλά σπαταλούνται άστοχα και άσκοπα. Χαρακτηριστικό είναι τό γεγονός ότι ενώ οι ΑΔΣΕΝ χορήγησαν, κατά τό εκπαιδευτικό έτος 1987-88 ανά 200 διπλώματα Δοκίμου Πλοίαρχου και Μηχανικού, καθώς και 70 διπλώματα Ραδιοτηλεγραφητού, απ' αυτούς μικρό μόνο ποσοστό παραμένει στο Ναυτικό επάγγελμα. 'Επίσης σοβαρά ποσά, από τά κονδύλια του Κ.Κ.Ε χορηγούνται σε νέους, προκειμένου να σπουδάσουν σε Σχολές του έξωτερικού.

'Ετσι, μετά τον έκπατρισμό του 'Ελληνικού πλοίου, η άλλοπρόσαλη πολιτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ. στη Ναυτιλία μας οδηγεί σε έκπατρισμό και τη Ναυτική μας 'Εκπαίδευση.

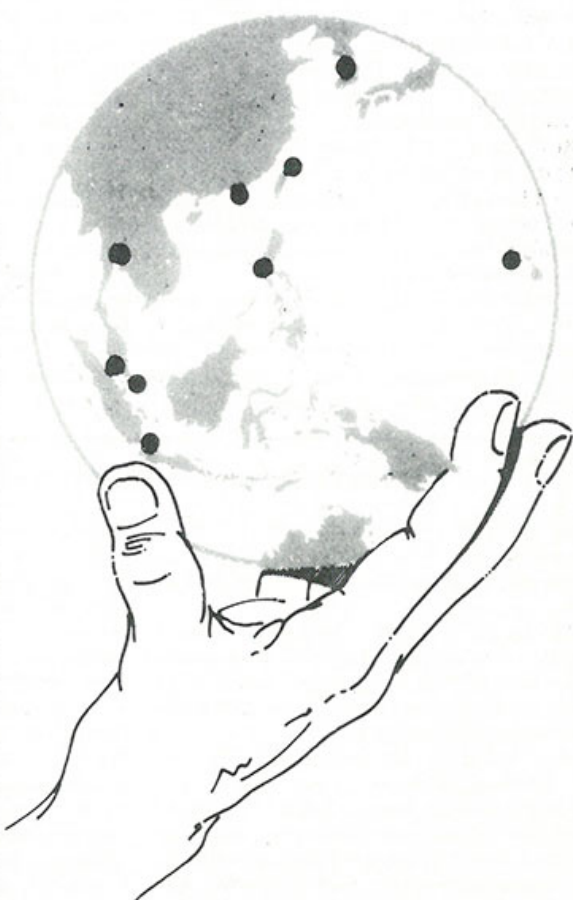
Κατόπι όλης αυτής της απαράδεκτης και επικίνδυνης κατάστασης που έχει δημιουργηθεί από τό ΠΑ.ΣΟ.Κ στη Ναυτική μας 'Εκπαίδευση.

'Επερωτάται

'Ο άρμόδιος επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργός:

1) Γιατί δεν έλαβε έγκαιρα τά απαραίτητα και κατάλληλα μέτρα, που θά προλάβαιναν την κατάρρευση της Ναυτικής μας 'Εκπαίδευσης ή θά θεράπευαν την απαράδεκτη και επικίνδυνη κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στην Ναυτική μας 'Εκπαίδευση.

2) Γιατί δεν αναμόρφωσε και δεν έκσυγχρόνισε τον «Κανονισμό 'Εκπαίδευσης» των ΑΔΣΕΝ, αλλά ύστερα από επικίνδυνους έρασιτεχνισμούς και καταστροφικούς πειραματισμούς, επτά έτών, που είχαν σαν αποτέλεσμα την διάλυση της Ναυτικής μας 'Εκπαίδευσης, επανέφερε κολοβό τον «Κανονισμό 'Εκπαίδευσης» που ίσχυε τό 1981.



**The Far East
at your Fingertips**



**Jardine Shipping
Agencies**

**in the
PHILIPPINES**

Manila Telex: 27383/40112/65008 MACLEOD PM

London Telex: 8953378 MANDCO

Singapore Telex: 24179 JARSHIP

Piraeus Telex: 241150 GMS GR.

Ήμερίδα για τις Ναυτικές Ραδιοεπικοινωνίες

Στήν αίθουσα τελετών του Υπουργείου Ναυτιλίας θα πραγματοποιηθεί στις 18 Νοεμβρίου Ήμερίδα για τις εξελίξεις και προοπτικές των Ναυτικών Ραδιοεπικοινωνιών, την οποία οργανώνει το Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP).

Τήν εκδήλωση θα χαιρετίσει ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλος και θα προεδρεύει σ' αυτή ο πρόεδρος του INMEP κ. Ανδρέας Ποταμιάνος.

Κατά σειρά θα ακολουθήσουν οι εισηγήσεις σε ειδικότερα θέματα, όπως:

— ΕΙΣΑΓΩΓΗ — Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) υπό κ. Α. Καλούδη, πλοιάρχου Λ.Σ., Διευθυντή ΔΑΝ.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ — Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) υπό κ. Γ. Τζανιδάκη, έταίρου INMEP — Προϊσταμένου Γραφ. Ραδιοεπικοινωνιών YEN/ΔΑΝ, και κ. Μ. Μπαλαφούτη αντι-

πλ. Λ.Σ. - έταίρου INMEP — YEN/ΔΑΝ

Ραδιοηλεκτρικές συσκευές πλοίου στο GMDSS υπό κ. Α. Καρατζή - μέλος INMEP - Διευθυντή Σπουδών ΚΕΣΕΝ / Ραδιοηλεγραφητών και κ. Π. Μαυρομιχάλη - μέλους INMEP - Διευθυντή Σπουδών ΑΔΣΕΝ/Α Ραδιοηλεγραφητών.

— Υποδοχή του GMDSS στην Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, υπό κ. Φ. Πιταούλη πλωτ. Λ.Σ. - έταίρου INMEP - YEN/ΕΕΠ - αντιπροέδρου ύποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών IMO.

— Συμμετοχή του INMEP στις διαδικασίες υποδοχής του GMDSS, υπό κ. Γ. Μαρκογιάννη - γενικού διευθυντή INMEP.

— Συμπεράσματα του INMEP γα το GMDSS υπό κ. Γ. Τζανή - έταίρου INMEP, ειδικού σέ θέματα Ραδιοεπικοινωνιών IMO και ITU.

Επίλογος υπό του κ. Δ. Γιατρά - πλοιοκτήτη - γενικού γραμματέα INMEP.

Τοποθετήσεις και προαγωγές λιμενικών

Με διαταγή του άρχηγού του Λ.Σ. αντιναύαρχου Χρ. Νιούνη τοποθετήθηκαν σε διάφορες υπηρεσίες οι κατωτέρω αξιωματικοί:

• Πλοίαρχοι: Γ. Λάμπρου στο Τμήμα Οργάνωσης Λειτουργίας Σχολών Έμπορικού Ναυτικού, Σάββας Μπήλιας στο Τμήμα Κρατικής Ασφάλειας και Κων. Σταμάτης στο ΚΕΣΕΝ Ραδιοηλεγραφητών.

• Αντιπλοίαρχοι: Αλ. Δασκαρόλης στο Τμήμα Προγραμματισμού - Κανονισμών Προγραμμάτων, Κων. Κοκορέτας στο Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, Ι. Μπαμπούσης στην Υπηρεσία Έναερίων Μέσων, Π. Παρασκευόπουλος στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Ν. Περγάμης στο Τμήμα Δημόσιας Ασφάλειας, Ι. Αραβαντινός στο Τμήμα Γενικής Λιμενικής Αστυνομίας, Μιχ. Μπαλαφούτης στο Τμήμα Επιχειρησιακών Μέσων Λ.Σ. και Γ. Λεμονάκης στο Τμήμα Αλιείας.

• Πλωτάρχες: Γ. Καβαλάρης στη Διεύθυνση Ασφάλειας, Μιχ. Οικονομάκης στην ΑΔΣΕΝ Χανίων, Φ. Ψαρράς στο Τμήμα Θαλάσσιου Τουρισμού, Άγγ. Αργυρακόπουλος στο

Τμήμα Κανονισμών και Διατάξεων, Ι. Μακρής στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας και Ι. Ίωακειμίδης, Ι. Πολύμερος, Γ. Κατσάρος, Αλ. Μαρκάκης, Ι. Στεφανάκης, Χαρ. Ρούκης και Στ. Φιτούλης στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών και Ν. Νεσερούλης στην Υπηρεσία Έναερίων Μέσων.

• Υποπλοίαρχοι: Έμμ. Μαμαλάκης και Σπ. Παπαζώης στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Άν. Μανιτάρης και Έλ. Στάϊκος στη Διεύθυνση Ασφάλειας, Μιχ. Σαρλής, Α. Πισσουλάκης, Ι. Κέκερης, Α. Μπίτζης, Π. Μπογάς και Αθ. Τζιβιάς στην Υπηρεσία Έναερίων Μέσων, Α. Κούρτης, Ν. Ραδίτσας, Β. Κλώνης, Ν. Ανδριανός και Ν. Χουχουρέλος στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας και Γ. Κολιτσόπουλος στη Μονάδα Πολλαπλής Χρησιμότητας.

• Ανθυποπλοίαρχοι: Θ. Παπαϊωάννου, Στ. Μιχαηλίδης, Άρ. Κλεμειτσάνης, Π. Σκάλκος και Δ. Αντωνίου στην Υπηρεσία Έναερίων Μέσων, Λαζ. Καστρινάκης και Ι. Κωσταράκης στη Διεύθυνση Ασφάλειας, Κυρ. Αδαμόπουλος και Α. Κατσάρος στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών και Γερ. Ατσαρός

στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας.

• Σημαιοφόροι: Χαρ. Μπακιρτζόγλου και Λαζ. Δουδουντσάκης στη Διεύθυνση Ασφάλειας, Αθ. Γαλατάρης στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Στ. Αδαμόπουλος, Αλ. Σπίνουλας, Παντ. Έμμανουηλίδης και Χρ. Καλοπήτας στην Υπηρεσία Έναερίων Μέσων και Σάβ. Κονταξόπουλος και Γ. Τζανίνης στη Μονάδα Πολλαπλής Χρησιμότητας.

Εξ άλλου με Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν οι κατωτέρω λιμενικοί αξιωματικοί:

Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ο πλωτάρχης Άντ. Τζανακόπουλος, στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Ήλ. Μαντιούβαλος και Εύαγγ. Κοντογιάννης και στο βαθμό του ανθυποπλοίαρχου οι σημαιοφόροι Ζαχ. Καλυβάκης, Μιχ. Γεωργιάς, Μιχ. Γουλιδάκης, Νικ. Τσιναρής, Εύστρ. Βεκρής, Γερ. Αισάρος, Στ. Γκουγκούδης, Ιωάννης, Γεωργίου, Γεώργ. Τσιλιβίγκας, Νικ. Δρυμούσης, Ζαχ. Βλάχος και Αθ. Οικονόμου.

• Ανακοινώθηκαν από το Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας τα αποτελέσματα των εισαγωγικών εξετάσεων στη Σχολή Λιμενοφυλάκων που έγιναν τον περασμένο Αύγουστο.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα πέτυχαν 141 άντρες και 23 γυναίκες, ενώ άλλοι 153 άνδρες και 150 γυναίκες είναι έπιλαχόντες.

• Τέλος, με διαταγή του υπουργού κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου τοποθετούνται οι υποπλοίαρχοι Ιωάν. Νταής στο Υπολιμεναρχείο Τήνου, Παναγ. Κουβέλης στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και Ιωάν. Τσούμπρας, στην Ανώτερη Δημόσια Σχολή Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού Νέας Μηχανιώνας και ο ανθυποπλοίαρχος Κων. Μωράκης στο λιμεναρχείο Ραφήνας.

Η διοίκηση της Ένώσεως Αποστράτων Λιμενικών

Τό πρώτο διοικητικό συμβούλιο της Ένώσεως Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής: Πρόεδρος Σπ. Δόλας, αντιπρόεδρος Γεώργ. Παΐσιος, γεν. γραμματέας Δ. Καζαντζής, ειδικός γραμματέας Ι. Περίλης, ταμίας Ι. Περούτσας, έφορος Ι. Οικονομόπουλος και μέλη Γ. Οικονόμου, Τριαντ. Παπαγεωργίου, Εύαγγ. Φωστιέρης, Γ. Τζιτζα και Εύαγγ. Σαμπάνης. Εξ άλλου από τη γενική συνέλευση εξέλεξαν άριστίδην σύμβουλοι του Δ.Σ. οι Άνδρ. Βαγενάς, Γεώργ. Καβελάρης και Κων. Προκόπης.

Γιά την εξέλεκτηκή επιτροπή εξέλεξαν οι Έμμ. Φαρούπος, Σ. Σπίνος και Ι. Ζέβος.

Η Λέσχη Αποφοίτων "Υδρας

Μετά τις θερινές διακοπές, έπαναδραστηριοποιήθηκε η Λέσχη Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων "Υδρας στην οποία κάθε Πέμπτη συγκεντρώνονται τα μέλη με τους φίλους τους. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, τό Συμβούλιο της Λέσχης προετοιμάζει διάφορες εκδηλώσεις οι οποίες θα άνακωνωθούν σύντομα.

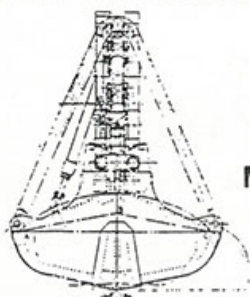
Πειρατές τραυμάτισαν Έλληνα πλοίαρχο

Επίθεση πέντε πειρατών δέχθηκε χθές τό ελληνικό φορτηγό πλοίο «Anangel Triumph» ενώ βρισκόταν στο άγκυροβόλιο του λιμένα Κοτονού της Δαχομής.

Οι πειρατές κτύπησαν τέσσερα μέλη του πληρώματος με ρόπαλα και τραυμάτισαν πυροβολώντας στο δεξί πόδι τόν πλοίαρχο του

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Άριστούχος, με πείρα σέ Δεξαμενόπλοια γιά θέση γραφείου. Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού Τ.Θ. 80 127 Πειραιά



ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΑΡΠΑΓΕΣ (GRABS)

Μηχανικές 3,5 και 5 κ.μ., μονής άναρτήσεως, αυτόματου λειτουργίας, κατάλληλες διά πολλά φορτία.

Τηλ. 4180829

σκάφους Γιάννη Λαμπρινάκο 52 χρόνων, ο οποίος προσπάθησε να αντισταθεί.

Ο πλοίαρχος μεταφέρθηκε σε νοσοκομείο της περιοχής και υποβλήθηκε σε έγχειρση.

Οι πειρατές φεύγοντας πήραν μαζί τους προσωπικά είδη του πληρώματος και το χρηματοκιβώτιο του πλοίου που περιείχε δώρα των ναυτικών για τις οικογένειές τους.

Προσωπικό για τις παιδικές εξοχές του «Ο.Ν.»

Ο Οίκος Ναύτη θα προσλάβει για τις ανάγκες των παιδικών εξοχών του προσωπικό με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, προσωπικό διαφόρων ειδικοτήτων.

Ήδη υπογράφηκε το σχετικό προεδρικό Διάταγμα με το οποίο προβλέπεται η πρόσληψη 75 ατόμων υγειονομικού, στελεχιακού, διοικητικού και βοηθητικού εργατοτεχνικού προσωπικού.

Πρόστιμα για υπεράριθμους

Τό λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε στους υπευθύνους του επιβατηγού πλοίου «Ευτυχία» πρόστιμο 385.710 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών. Για την ίδια παράβαση τό λιμεναρχείο Μυτιλήνης επέβαλε στους υπευθύνους του επιβατηγού - όχημα-ταγωγού «Αιολίς» πρόστιμο 114.000 δρχ.

Ενδιαφέρουσα δημοπρασία έργων τέχνης

«Πίνακες Έλλήνων Ζωγράφων 19ου και 20ου αιώνας» είναι τό αντικείμενο της τέταρτης κατά σειράν δημοπρασίας που οργανώνει ο Σταύρος Μιχαλαριάς, την Δευτέρα 21 Νοεμβρίου 1988 στις αίθουσες του Ξενοδοχείου Μεγάλη Βρεταννία.

Έργα μεγάλων Έλλήνων καλλιτεχνών συγκροτούν μία ενδιαφέρουσα επιλογή, αντιπροσωπευτική των σπουδαιότερων κινήματων και τεχνοτροπιών, ή οποία περιλαμ-

βάνει πίνακες των Βολανάκη, Γκύζη, Λύτρα, Άλταμούρα, Πανταζή, Χατζή, Έγγονόπουλου, Τσίγκου, Κοντόπουλου, Στέρη, Γαίτη και άλλων.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τρεις θαλασσογραφίες του Κ. Βολανάκη, μία Νεκρή Φύση του Π. Πανταζή, ένα ρομαντικό θέμα του Δ. Γερανιώτη, δύο έλαιογραφίες του Ν. Γκύζη και ένα παιδικό πορτραίτο του Ν. Λύτρα.

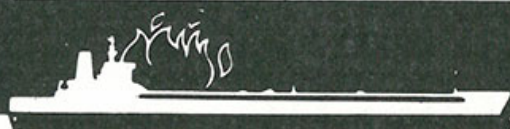
ΠΕΝΘΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

Σε ηλικία 56 ετών απέβίωσε αίφνidia στις 19 Οκτωβρίου ο Γιάννης Παπαγιαννόπουλος, πλοιοκτήτης και διαχειριστής της εταιρίας «Αθήνιαν Στάρ».

Ο έκλιπών ήταν γαμπρός του παλαιού φίλου των «Ν.Χ.», ναυτικού πράκτορα κ. Σταμάτιου Έλευθερίου, στην οικογένεια του οποίου απέυθύνονται θερμά συλλυπητήρια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Παναμαϊκή	952	1961	Υπέστη είσορή ύδατων και βυθίσθηκε ανοικτά του Άγαθίρ στις 20/10. Τό πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέον Όλλανδικό φορτηγό.
BIBH M.	Έλληνική	1600	1978	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 26/10 και άγκυροβόλησε ανοικτά του Ρόγια Σοβερέιν στο Ντόβερ.
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ	Παναμαϊκή	6.499	1974	Υπέστη είσορή ύδατων στις 21/10 και εγκαταλείφθηκε δυτικά των Φιλιππίνων.
ΛΗΤΩ II	Παναμαϊκή	6.106	1972	Άμβουργο για Νιουάλα, κατέπλευσε στο Άμπιζάν, στις 28/10 με ζημιές στο φορτίο και στα καλύμματα των κυτών.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Έλληνική	9.837	1978	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή και επιθεωρήθηκε στη Βρέμη, στις αρχές Οκτωβρίου.
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	Έλληνική	8.064	1969	Υπέστη πυρκαϊά στη Μασσαλία στις 25/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	Έλληνική	25.003	1968	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις αρχές Οκτωβρίου και κατέπλευσε στον Πειραιά για επιθεώρηση.
MERINTIAN SH	Κυπριακή	9.872	1976	Συγκρούστηκε στη Τσιταγκόγκ, στις 17/10, με τό δεξαμενόπλοιο «Golden Endeavor» και υπέστη ζημιές.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	Έλληνική	17.879	1984	Προσέκρουσε σε τόιχο δεξαμενής στη διώρυγα Γουέλαντ, στις 14/10 και υπέστη ελαφρές ζημιές στην πλώρη.
ΦΡΙΝΤΟΝ	Έλληνική	15.584	1978	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στον Ίνδικό Όκεανό, στις 28/9.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ II	Έλληνική	742	1942	Υπέστη πυρκαϊά στη γέφυρα, στον Άσπρόπυργο στις 24/10.
KITION	Μπαχάμας	79.969	1969	Υπέστη είσορή ύδατων στο μηχανοστάσιο και έμεινε άκυβέρνητο ανοικτά της Νότιας Αφρικής, στις 20/10. Σωστικά σκάφη και ρυμουλκά ανέλαβαν τό έργο της διάσωσης του σκάφους.
ΠΙΊΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Έλληνική	27.333	1987	Συγκρούστηκε στο Κεμπέκ, στις 26/10, με τό δεξαμενόπλοιο «Sibyl W.» και υπέστη έλασματοϋργικές ζημιές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	Έλληνική	6.306	1961	Κατά τον άπόπλου από Πειραιά, στις 21/10, έμβολίσθηκε από τό όχημα-ταγωγό «Adige» και βυθίσθηκε.

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS**



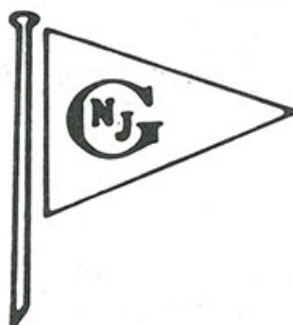
86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHT"



Sole Agents for

MITSUBI LINE S.S. CO. LTD. JAPAN
DELTA RUSSIAN STEAMSHIP CO.
P.O. BOX 100, MOSCOW, U.S.S.R.

≡ 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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κυριαρχική ή σημασία των σιτηρών στη διαμόρφωση της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου. Καί θα άρκοισε μόνο μία ματιά στις έν γενει ανάγκες μεταφοράς σιτηρών για να προσδιορισθούν επίπεδα και τάσεις, αν δεν είχαμε αυτή τη φορά μία πράγματι ζωηρή παρουσία των μεταλλευμάτων που διεκδικούν μέρος της χωρητικότητας.

Μόνο η ικανότητα των μεγάλων οίκων σιτηρών να ρυθμίζουν χρονικά τις φορτώσεις απέτρεψε ένα boom στην αγορά. Έν πάση περιπτώσει, η κατάσταση έγκυμονεί τό ένδεχόμενο μιάς απότομης ανόδου, καθώς οι ανάγκες όλο και γίνονται πιό επείγουσες.

Ήδη οι Σοβιετικοί, κατ' ευθείαν ή έμμεσα, έκαναν αίσθητή την παρουσία τους μέσα σε σειρά χρονοναυλώσεων. Η Ήαπωνία φέρεται σάν αγοραστής μεγάλων ποσοτήτων από έκτός ΗΠΑ χώρες. Η Κίνα αναζητούσε πλοία πάναμαξ για άμεσες φορτώσεις ένώ πρόσθετες αγορές αναγγέλλονταν για Δεκέμβριο.

Οι 50.000 τόννοι από Κόλπο ΗΠΑ για Ήαπωνία έφθαναν τά δολάρια 23, ένώ ένω των δολλ. 12.50 ήταν ό αντίστοιχος ναύλος από Β. Ειρηνικό. Δραστηριότητα και στις Μ. Λίμνες όπου βρίσκουν τη λύση πολλοί φορτωτές λόγω των προβλημάτων βυθίσματος στό Μισσισιππή.

Φορτία άνθρακα και σιδηρομεταλλευμάτων, σε έξαρση, σημειώσαμε από όλες τις συνήθεις περιοχές.

Λιπάσματα και ζάχαρη μέσα στά συνήθη πλαίσια ζητήσεως, αποτελούν τό ύπόβαθρο της αγοράς, ιδίως στά μεσαίου και μικρού μεγέθους πλοία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η χρονοναύλωση απέτέλεσε τη λύση για όλους εκείνους τούς ναυλωτές που αντιμετώπιζον ανάγκες για Νοέμβριο ή Δεκέμβριο χωρίς ακόμα να μπορούν να προσδιορίσουν ακριβή τόπο φορτώσεως και εκφορτώσεως.

Τό πάναμαξ για κυκλικό Άτλαντικού ξεπερνούσε τά δολ. 10.000 ήμερησίως ένώ, για άλλους προορισμούς, έφθανε τά δολάρια 13.000. Μικρότερα πλοία πληρώνονταν σε αντίστοιχα μισθώματα. Οι 27.000 τον. d.w. ά-

πό Μεσόγειο για Ήνδικό μέσο Β. Εύρώπης έπαιναν δολ. 8.700 - 9.000, ένώ δολάρια 8.500 έπαιρνε πλοίο 23.000 τον. d.w. από Μεσόγειο για Κίνα. Τά δολάρια 5.700 πληρώθηκαν σε πλοίο 16.000 τον. d.w. για κυκλικό Ά-τλαντικού. Από Βραζιλία, πλοίο 19.000 τον. d.w. έπαινε τά δολάρια 8.500 για Δυτική Μεσόγειο.

Χαμηλότερα τά μισθώματα στην Άπω Άνατολή, μέ δολάρια 10.000 για πάναμαξ σε κυκλικό Αυστραλίας, ένώ πλοίο 32.000 τον. d.w. δεχόταν τά δολάρια 5.250 για έπαναπαράδοση Εύρώπης.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κύριο χαρακτηριστικό του δεκαπενθημέρου, ή άναμονή των αποφάσεων του OPEC για νέα Quotas που υποβάθμισε τη ζήτηση. Έν τούτοις, ό μικρός σχετικά αριθμός των άνοικτων πλοίων, ιδίως μετά τη ναυλωτική δραστηριότητα των Σαουδαράβων, συγκράτησε τά επίπεδα των ναύλων.

Μέσα σε ένα συγκρατημένο ψυχολογικό πλαίσιο, ή διαπίστωση της μείωσης του όγκου της παροπλισμένης χωρητικότητας κα-

θώς και εκείνης που άπασχολείται στην άποθήκευση, αύξησαν την αίσιοδοξία. Έτσι, ή άναμενόμενη έπάνοδος σε κανονικούς ρυθμούς μετά την άπόφαση του OPEC (έστω και αν αυτή σημαίνει μείωση κατά 2 έκατομμύρια βαρέλια την ήμέρα) βρίσκει μία αγορά σε ίσορροπία.

Οι ναύλοι για VLCC από Περσικό διαμορφώνονταν στά WS 45 ένώ μέχρι WS 67 πληρώθηκαν για εκφόρτωση στην Έρυθρά. Στή Μεσόγειο, οι 150.000 τόννοι για ένδομεσογειική μεταφορά κινούνταν στά WS 85 ένώ WS 110-120 προδιαγράφονταν για τούς 80.000 τόννους.

Από τη Δ. Άφρική, οι 125.000 τόννοι για ΗΠΑ έφθαναν τά WS 62 (πλοίο για άμεση φόρτωση προς ΗΠΑ πληρώθηκε WS 77.5) και κάπως άνωτερα για Κόντινεντ. Ένα VLCC για ΗΠΑ πληρώθηκε WS 51,25.

Συγκρατημένη ή αγορά των καθαρών φορτίων. Χαρακτηριστική ή χρονοναύλωση για 12 μήνες στά δολάρια 8.75 άνα τον. d.w. και μήνα. Βελτίωση παρουσίαζε ή Άπω Άνατολή και ό Περσικός περί τό τέλος της περιόδου.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΡΙΕΛ: Μισσισιππή 60.500 τον. περίπου σιτηρά Άμστερνταμ/ Ρότερνταμ, δολ. 11.40, 10 ήμέρες, Νοεμβρίου 3-10.

NIMPONT: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ήαπωνία, δολ. 12.80 φίο, μέ ένδιάμεσα λιμάνια, 11 ήμέρες, Νοεμβρίου 11-20.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή Ήνδίας, δολ. 38, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-5.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ: Μισσισιππή 86.000 τον. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 1.105.000 κατ' άποκοπή, 12,5 ήμέρες, Νοεμβρίου 2-7.

ΑΜΑΖΩΝ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 33.000 τον. σιτηρά Ήνδία, δολ. 37 φίο, 8 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή Ήνδίας, δολ. 38 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 19-25.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Άμερ. Κόλπο 83.000 τον. περίπου

Όλλανδία, δολ. 1.205.050 κατ' άποκοπή φίο, 11 ήμέρες, Νοεμβρίου 15-25.

ΣΤΑΝΤΑΡΤ ΒΕΡΤΙΟΥ: Μισσισιππή 50.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ και Βορ. Γαλλία, δολ. 13,45 φίο, 10 ήμέρες, τέλη Οκτωβρίου.

ΒΟΥΛΚΑΝ: Ντουλούθ 18.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 22,75 φίο, 6 ήμέρες, Οκτώβριο.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Μισσισιππή 21.830 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 18,20, 4 ήμέρες/ 800 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 21-25.

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή Ήνδίας, δολ. 38 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-6.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή Ήνδία, δολ. 38 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 20-31.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. σιτηρά Σάφαγκα, δολ. 19,25 φίο, 5 ήμέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 5-13.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ήαπωνία, δολ. 22 φίο, χωρίς ένδιάμεσα λιμάνια, 11 ήμέρες, Οκτωβρίου 25 — Νοεμβρίου 5.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ: Άμερ. Κόλπο 65.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 12,50 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 5.

ΕΥΡΥΑΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 21,75 φίο, με ένδιάμεσα λιμάνια, 11 ημέρες, Οκτώβριου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Γαλλία 37.500 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 28, 7.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Οκτωβρίου.

ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ: Μπαγκόγκ και Κό Σιχάγκ 14.000 τον. ρύζι σε σάκκους Άνατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 30 φίο, 1.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 20-30.

ΡΕΝΕΣΙ: Χέλσινμποργκ 15.000 τον. σιτηρά χύδην Βιετνάμ, δολ. 44 φίο, 3.500/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 17-25.

ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΨ: Μαρόκο 20-25.000 τον. κριθής Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 22,50 φίο, 3.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτώβριου.

ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΤΙΟΝ: Μπαγκόγκ 22.000 τον. ρύζι σε σάκκους Κό Σιχάγκ και Άνατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 30 φίο, 1.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 1-7.

ΛΗΝΤΕΡ Α: Χιντάρπασα 18.000 τον. σιτηρά Τυνησία, δολ. 17,50, 2.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 18-21.

ΚΥΜΩ: Νουαντχίμπού 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 4,15, 3 ημέρες αντίστοιχα, Οκτωβρίου 20-30.

ΑΝΕΜΗ: Μπαγκόγκ και Κό Σιχάγκ 15.000 τον. ρύζι σε σάκκους Άνατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 30,75, 1.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 28-31.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου 50.000 τον. περίπου κριθής Σαουδική Άραβία, δολ. 16 φίο για Τζέντα, δολ. 19 φίο για Νταμμάμ, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτώβριου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 26.991 τον. d.w. του 1978, παράδοση Μεσόγειο άμεση, επαναπαράδοση Μπαγ-

κλαντές, δολ. 8.650 την ημέρα.

ΑΡΑΜΠΕΛΑ: 23.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Αφρική Νοεμβρίου 4-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας ή Νοτ. Αφρική με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Μπουένος Άϊρες ή Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.527 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σάν Φραντζίσκο Νοέμβριο, επαναπαράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ: 15.120 τον. d.w. του 1979, παράδοση Άμστερνταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι Δυτ. Αφρικής, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 41.052 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ. Κορέα Νοεμβρίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΟΡ: 22.670 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γκλάνστατον Νοεμβρίου 5-10, επαναπαράδοση Ιαπωνία δολ. 6.200 την ημέρα, πλέον δολ. 96.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ: 42.180 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νιουκάστλ Νοεμβρίου 1-5, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.475 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΓΚΟ: 64.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία Οκτωβρίου 26 — Νοεμβρίου 5, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.950 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 61.937 τον. d.w. του 1980, παράδοση Δανία άμεση, δύο συνεχή ταξίδια με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΙΣΜΗΝΙΟΣ: 50.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ Οκτώβριο, δύο κυκλικά ταξίδια Άνατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.000 και δολ. 9.000 την ημέρα αντίστοιχα.

ΜΙΝΩΣ: 54.685 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέϊτ με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΓΙΩΡΓΗΣ Τ: 32.278 τον. d.w. του 1971, παράδοση

Βορ. Κίνα Οκτωβρίου 25-31, επαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 77.960 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Άλάσκα σε συνεχή χρονοναύλωση, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Λ: 41.100 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σιγκαπούρη μέσω Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ: 26.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο Οκτωβρίου 19-23, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία Οκτωβρίου 25, κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.085 τον. d.w. του 1974, παράδοση Άκαμπα Οκτώβριο, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΡΑΜΙΣ: 27.800 τον. d.w. του 1968, παράδοση Πουέρτο Καμπέλο Οκτωβρίου 15-24, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Σκώ/ Γιβραλτάρ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΤΑΛΙΣΜΑΝ: 22.544 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ίντσον Οκτωβρίου 15-25, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 5.500 την ημέρα.

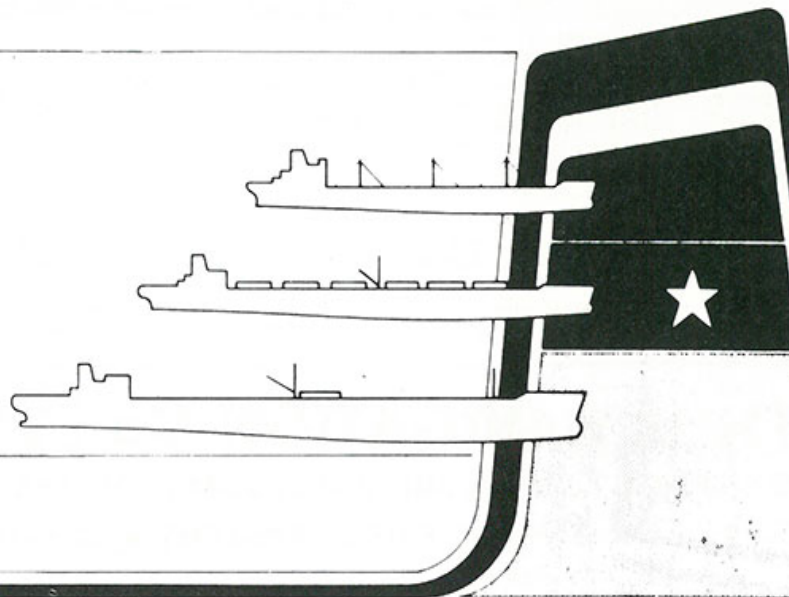
ΑΜΑΖΩΝ: 61.210 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σαουδική Άραβία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: 64.235 τον. d.w. του 1987, παράδοση Πάσσερο Οκτωβρίου 19-25, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΙΝΑΧΟΣ: 50.947 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γκέντ άμεση, δύο συνεχή ταξίδια μέσω Άνατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 και δολ. 8.500 την ημέρα αντίστοιχα για κάθε ταξίδι.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.: 26.874 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Οκτωβρίου 27 — Νοεμβρίου 2, ταξίδι Μεγ. Λιμνών με ε-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR

παναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.253 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Μαρόκο άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. άκτης Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΔΑΜΑΣ: Έλλάδα 48.000 τόν. ΗΠΑ, WS 97,5, 'Οκτωβρίου 22.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπετζάια 77.000 τόν. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 108,5, 'Οκτωβρίου 22.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Σκίβτα 50.000 τόν. μέρος φορτίου Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ WS 105, 'Οκτωβρίου 22.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Δυτ. Αφρική 120.000 τόν. Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 67,5, 'Οκτωβρίου 26.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. Αφρική 122.000 τόν. Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ WS 67,5, όψιόν Αμερ. Κόλπο WS 65, 'Οκτωβρίου 29.

ΕΥΡΟΣ: Αμουαύ Μπαί 30.000 τόν. καθαρά Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ WS 135, 'Οκτωβρίου 22.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία, WS 134, Νοεμβρίου 11.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Ανατολ. άκτ. Μεξικού 75.000 τόν. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο, WS 85, 'Οκτωβρίου 23.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Αμουαύ Μπαί 65.000 τόν. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 66, 'Οκτωβρίου 27.

ΑΓΚΑΤΕ: Αμουαύ Μπαί 60.000 τόν. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 69,25, 'Οκτωβρίου 22.

ΦΙΝΕΣΣ Α.: Σαίντ Κρουά 37.000 τόν. Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 135, 'Οκτωβρίου 19.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Καραϊβική 49.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 95, 'Οκτωβρίου 25.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν ΗΠΑ WS 125, 'Οκτωβρίου 18.

ΙΛΙΑΝΤ: Μπετζάια 65.000 τόν. Λαβέρα, WS 115, 'Οκτωβρίου 28.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Σαλλόμ Βόε 62.500 τόν. μέρος φορτίου Γουίλχεμσάβεν, WS 97,5, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Αμουαύ Μπαί 30.000 τόν. καθαρά Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ/ Αμερ. Κόλπο WS 140, όψιόν Καραϊβική WS 155, 'Οκτωβρίου 22.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Ανατολ. άκτ. Μεξικού 50.000 τόν. μέρος φορτίου Ακτ. Ατλαντικού ΗΠΑ WS 120, 'Οκτωβρίου 24.

Κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου (άλλα και της «εποχής» μας, γενικώτερα) ή μεγάλη αναντιστοιχία μεταξύ τιμών και προσδοκωμένων ναύλων, που κάνει μιά αγορά μάλλον επισφαλή υπόθεση.

Η παραπάνω διαπίστωση κάνει πολλούς δυνάμει αγοραστές να παίρνουν σίδη αναμονής και, χωρίς τους δραστήριους Νορβηγούς, πιθανόν ή αγορά να ήταν ούσιωδώς διαφορετική.

Με αυτά τὰ δεδομένα, θά άρκεσθούμε στην παράθεση μερικών μόνο πράξεων, των πλέον χαρακτηριστικών.

Όπως έδειχνη του Μ/Τ ΚΡΙΤΙ (89.000/69) σιτά δολ. 7.200.000 σέ Αραβες και του Μ/Τ SEABORNE (30.000/73) σιτά δολ. 8.250.000. Δεν θά παραλείψουμε το Μ/Τ JUAN ANTONIO LAVALLEJA (131.600/75) που πέρασε σέ Έλληνες αντί δολ. 9.300.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, το Μ/Τ THEOKEETOR (128.000/73) σιτά δολ. 13.000.000, το Μ/Τ THALASSINI TYHI (118.500/77) σιτά δολ. 17.750.000 και το Μ/Τ ATHOS (37.000/87) σιτή Βραζιλία σιτά δολ. 11.000.000 είναι όχι το

πλέον αντιπροσωπευτικό.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με δεδομένα 1) Την άπρθυμία των πλοιοκτητών να πουλήσουν για scrap ενώπιον των προοπτικών μιάς καλής αγοράς, 2) Τη συρρίκνωση της δραστηριότητας στην Ταϊβάν λόγω των γνωστών αλλαγών στο λιμάνι του Kaohsiung και, 3) Την γιά συναλλαγματικούς λόγους άπουσία της Ινδίας από την αγορά, ο τομέας των διαλύσεων βρίσκεται σε αναγκαστική ύφεση.

Μόνο ή Κίνα με μικρό σχετικό αριθμό αγορών σε τιμές που φθάνουν τα δολ. 260 ανά τόνο και το Μπαγκλαντές που ακολουθεί σε κάπως μικρότερες αλλά, έν πάση περιπτώσει, ανταγωνιστικές τιμές, βρίσκονται ούσιωστικά στο προσκήνιο.

Τό Πακιστάν υφίσταται το βάρος ενός εισαγωγικού δασμού που δεν επιτρέπει αγορές ένω σιτή Μεσόγειο δεν άκούστηκαν παρά σποραδικές πράξεις ή ιδιαιτερότητα των έπειών καθιστά ή μνεία τους άνώφελη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. Αφρική 125.000 τόν. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο WS 61,25, 'Οκτωβρίου.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. Αφρική 125.000 τόν. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 67,5, Νοεμβρίου 3.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Δυτ. Αφρική 100.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ WS 72,5, 'Οκτωβρίου 25.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Μόρσα έλ Μπρέγκα 80.000 τόν. Τριέστη, WS 90, 'Οκτωβρίου 26.

ΣΑΝ ΡΑΙ'Ζ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Αυστραλία, WS 99, 'Οκτωβρίου 27.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Έκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 120, 'Οκτωβρίου 27.

ΣΚΥΡΩΝ: Βραζιλία 130.000 τόν. μέρος φορτίου Χιλή, WS 85, Νοεμβρίου 5.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ: Σκίβτα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο, WS 155, 'Οκτωβρίου.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Μεσόγειο 25.000 τόν. νάφθας, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 142,5, 'Οκτωβρίου.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Σκίβτα και Ταραγκόνα 85.000 τόν. Μπαϊγκουσι, WS 102,5, 'Οκτωβρίου 29.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Ίμμιγχαμ 25.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 135, 'Οκτωβρίου.

ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Ράς Σουκχέιρ 108.000 τόν. μέρος φορτίου Ιταλία WS 92,5, 'Οκτωβρίου 30.

ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ: Μαύρη Θάλασσα 70.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 112,5, 'Οκτωβρίου 25.

ΣΗΓΚΛΟΡΥ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά Αμερ. Κόλπο, WS 150, 'Οκτωβρίου 31.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ: Σκίβτα 26.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 165, 'Οκτωβρίου 15.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

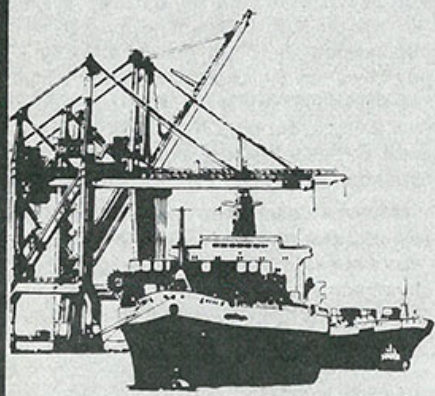
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125
ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

NAFTIKA CHRONIKA



SHIPPING ACADEMIES

We are certain that those who really feel for Greek shipping will applaud and support the measures for restoring the merchant navy academies to their proper degree of organization and efficiency.

Order and discipline in the merchant navy are not only desirable but absolutely necessary. Not only for making the cadets used to the hardships of their profession but also for raising the educational standards of apprentice officers to fit the requirements of modern technology and its application on board ship. Any person in doubt about this has only to compare results. These are not mere thoughts on theoretical situations and nor do we need to present an abundance of examples in other countries. It concerns our own country and the application in it, over a number of years, of a different system, the shortcomings of which have led to an impasse and have placed the very survival of the academies in jeopardy. Excesses and irresponsibility have led to the disruption of order in the classroom with insufficient surveillance, truancy and indifference. The end result has been the degradation of the training provided and, in the last analysis, the removal of the academies' reason for existence.

It is high time, therefore, that merchant navy training should be brought back on to its proper course without delay.

DOUBLE REGISTRIES

One of the most controversial subjects in shipping is that of double registries. Its cause is well known:

The high cost of running ships (wages and financing) under the national flag compared to the costs of the ships of certain countries, resulting in reduced competitiveness and the rapid shrinking of the national fleet.

It is generally conceded that if a traditionally maritime country wishes to preserve its national fleet it must provide the means for preserving it. The double registry system provides owners with economic advantages and the right to employ a number of foreign seamen at rates of pay that prevail in their own countries. This can have negative effects on a country's foreign exchange position and incur a social cost, particularly at the expense of unskilled lower-deck crews.

The problems concerns all developed countries except the U.S.A. and the U.S.S.R. for different reasons. Thus, we have Isle of Man registry in Britain, the Kerguelen Islands registry in France, the NIS registry in Norway, the DIS registry in Denmark, the expected SIS registry in Sweden, the contemplated Canary Islands registry in Spain and Madeira registry in Portugal and similar regi-

tries in Italy, Germany and Japan now under study.

These double registries are of two types: the 'local' one which are established inside their own countries and the 'overseas' ones which are established outside home ground. The choice depends on the country's legislation but the result is the same. A typical example is Denmark's DIS which in a few weeks' time took in 90% of the national fleet and brought home 110 sizable vessels which had been scattered among other registries. Among these 110 ships were two belonging to the Norden group which had been transferred to Bahaman registry, Difko's tankers which had been chartered by Moller, i.e. 56 vessels among which were 338,000 tons ULCCs.

According to estimates among shipping circles in Copenhagen, the savings effected by transferring from the national flag to DIS are an average of 3.5 million kroner which for Moller represents a saving of 200 million kroner.

As things are going it would seem that the second registries will absorb the entire fleets of the countries that have them in which case there will be no longer any need to keep up the national registry.

GREEK SEAMANSHIP

AVERTS TRAGEDY

The sinking of the cruise ship 'Jupiter' will probably be remembered as a life-saving triumph in maritime history, as almost all the 600 passengers and crew were saved and only four persons lost.

The magnificent rescue operation mounted by the crew, the Greek Port Authorities, the shipowner company 'Epirotiki Lines' and private individuals has been praised by British officials and the press who paid tribute to the courage, seamanship and quick action showed by all involved in the life-saving operations.

British Trade and Industry Minister Mr. Antony Newton, who was visiting Athens at the time of the incident, stated:

'I have this morning, Saturday, been able to visit the ship on which the children and teachers have been cared for overnight, and to talk to some of them as well as to the ship's owners and the organisers of the trip.

'The fact that so many were rescued reflects great credit on everyone involved. I would like on behalf of the British Government to pay tribute to the rescue services and to the many people from the shipping line who have made a tremendous effort in taking care of the

rescued passengers'.

The British Ambassador to Greece, Sir Jeremy Thoms, accompanied by the Embassy's Naval Attache, visited Epirotiki Lines and the Ministry of Mercantile Marine to express appreciation for the way in which the rescue operation was carried out.

The British Ambassador underlined that the collision could have led to a very large loss of life.

'That it has not done so — and though one of the children is still not accounted for — is due to the skill and courage of many people. I would like to pay a tribute to all the Greek rescue services involved, to the Epirotiki Cruise Line, and to all those in charge of the children, for what they did throughout the night. I am also proud of my own embassy staff.

Finally, I should like to pay tribute to the British schoolchildren for their calm and their courage. They are an example to all of us'.

Epirotiki Lines has an excellent casualty record in her over 70 years history in interisland cruise services, manages a fleet of 12 cruise ships entered with the UK P & I Club for many years and during the last year has carried about

65,000 passengers in world wide cruises.

SOLID FRONT

The Union of Greek Shipowners was quick to present a solid front against the attempt by London insurers to apply the new term to policies which refers to the ship's class and which in effect upsets the relations between classification society and shipowner. Also needed is a solid front in seeking to preserve the status quo.

THE CASE OF THE 'ATHENIAN VENTURE'

According to information received, neither the P & I Club concerned nor the owners have received any indication of a suit seeking damages of \$ 83 million for the loss of 28 persons (23 seamen and 4 members of their families) following the sinking of the tanker 'Athenian Venture'. There were press reports that the suit had been filed in New Orleans. The victims and their families were of Polish nationality and so far, it has not been made known who, if anybody, has filed such a suit.

THE OIL EMBARGO

The data provided by Amsterdam's Shipping Research Bureau concerning the oil embargo on South Africa are very interesting. During the first 8 months of 1987 there were 17 deliveries of oil, i.e. 4.3 million tons, or 45% of the country's estimated needs. Those responsible for violating the embargo are considered to be the producing countries (regardless of whether they were aware of its destination or not), the oil companies or the brokers involved, and the shipping companies.

With respect to the producing countries, all the deliveries in 1987 originated in the Gulf (Emirates, Oman, etc.) and the main suppliers were the Cayman Island International Transportation, Germany's Marimpex and Bermuda's Transworld Oil. The shipping companies were mainly Norwegian and they delivered about 2.1 million tons up to July 1977 at which time the Norwegian government placed a ban on supplying oil to the South African Republic.

The transport and delivery of oil to South Africa is shrouded in secrecy. No tanker declares its destination. There have been cases where duplicate charters, false certificates and forged documents were used to conceal the oil's true destination.

Naturally, the embargo is costing the Union of South Africa a great deal. It is estimated that the country imported 25

billion dollars' worth of oil between 1979 and 1987 and that the extra cost, because of the embargo, amounted to 20 billion dollars or 2.2 billion per annum.

It is strange that South Africa, with all its mineral wealth, should have no oil of its own. But it hasn't been for want of trying. Oil exploration has been carried out intensively for the past 20 years at a cost of more than 800 million rand. The conversion of coal to oil fuel is feasible but very costly while the reserves that have to be maintained immobilise huge quantities that are unproductive. Their size is, of course, a state secret but some estimates reckon 16-17 million tons, or 15 months' worth of imports, while others place the figure at 7-8 million tons.

THE NEW SULZER S20

Sulzer Brothers Ltd has introduced a new medium - speed four - stroke diesel engine for marine propulsion and auxiliary applications to meet the market requirements of the 1990s. Designated the S20, it has cylinder dimensions of 200 mm bore by 300 mm piston stroke. Models with six, eight and nine cylinders inline cover a power range of 570 - 1305kW (765-1778bhp) with a speed range of 720 - 100 rev/min. It is a design equally suited to pier to pier operation on heavy fuel oil and continuous heavy-duty operation on marine diesel oil.

Using technology proven in Sulzer's existing ZA and AT four-stroke engine types, the S20 has the benefits of low fuel consumption, down to 189g/kWh (139g/Bhp) at full load.

Real 700cSt heavy-fuel capability,

being specifically designed to burn heavy fuel oils up to CIMAC class H55, so that it is ideal for uni-fuel installations.

Clean combustion, even at part load, due to high compression ratio, high stroke/bore ratio (1.5), highly - efficient fuel injection system and load adaptable turbocharging system, without a need to use a charge air heating system in low load operation.

The new S20 is designed for high reliability and durability with at least two years' running between major overhauls for heavy fuel operation, and thus up to four years on marine diesel oil.

As standard, S20 diesel engines are available in fully engineered packages factory tested for assured quality and ready for shipboard installation. For marine auxiliary application, S20 engines are supplied as complete generating sets on a base frame with all equipment attached. For propulsion installations, the S20 package includes the reduction gearbox, clutch/coupling, controllable - pitch propeller and remote control system. Engine driven pumps are standard for lubricating oil, jacket cooling water and fuel supply.

COMMUNITY NEWS

— On the occasion of the Pope's visit to Strasbourg, the EC bulletin informs us that from 1975 to this day 19 heads of state have addressed the European Parliament including one Pope, five monarchs and thirteen presidents of the republic, among whom our own previous president Mr. Karamanlis. Another three presidents of African and South Ameri-



SAVE MONEY

Jardine Shipping Agencies

MANY SHIPOWNERS HAVE BY PURCHASING SPARE PARTS FROM THE DEMOLITION YARDS IN TAIWAN. FOR FURTHER DETAILS + STOCK LIST:

TLX: 21851 JARDINES CAPT. LARRY LERON
PIRAEUS: T. GIAVRIDIS — TLX: 241150 GMS GR

QUALIFIED PERSON WITH SEVERAL YEARS EXPERIENCE IN LONDON BASED INTERNATIONAL SHIPPING COMPANY, SEEKS EMPLOYMENT IN A PIRAEUS BASED SHIPPING ENTERPRISE IN THE OPERATIONAL AND/OR CHARTERING DEPARTMENT.

PLEASE CONTACT Mr. LAWRENCE AT:
9584908 or 9346581

can countries and the Grand Duke of Luxembourg visited the European Parliament from 1976 to 1983. From July 1984 to June 1988 eight prime ministers of European countries visited the European Parliament.

— The European Parliament today consists of 518 deputies from the EC Twelve, 81 each from Britain, France, Italy and West Germany, 60 from Spain, 25 from the Netherlands, 24 each from Belgium, Greece and Portugal, 16 from Denmark, 15 from Ireland and six from Luxembourg.

— From 1984 to 1988 22 Eurodeputies died among whom were two Greeks, Messrs. Vgenopoulos and Evrygenis.

— The EC Commission has examined the report for the development of a common shipping policy in a second phase. However, regardless of the outcome of this phase, the introduction of a European flag is still premature.

— A cooperation and trade agreement was signed between the EC and Hungary on September 26 which calls for the gradual lifting of all restrictions on the import of Hungarian products up to the end of 1995 with a parallel improvement in the access of European enterprises to the Hungarian market.

A NEW ERA FOR COASTAL SHIPPING

The Agoudimos Group is making a forceful entry into the field of coastal

shipping with two modern and capacious passenger-car ferries and, according to some reports, is negotiating the purchase of a third ship of similar proportions.

According to Mr. Alexander Agoudimos, who heads the Group's passenger shipping activities, the two ferries, which have been named 'Milena' and 'Daliana', have sailed from Japan, where they were transferred to Greek registry, and are heading for Greece where they will be refurbished. Thereafter, they will be placed on the Piraeus — Tinos — Mykonos — Amorgos — Astypalaea run, the Piraeus — Mykonos — Icaria — Samos run and the Piraeus — Santorini — Agios Nikolaos — Kassos — Carpathos — Rhodes run. Mr. Agoudimos added that following the request of the Minister of Mercantile Marine, Mr. Evangelos Yannopoulos, a 50% discount would be accorded to active seamen travelling as passengers and a 75% discount to retired seamen.

Meanwhile, the Minister declared last week that he has approved five applications for the running of catamaran-type ships on coastal lines on condition that such ships were built at Greek shipyards. These ships are scheduled to enter service in 1992 and the relative permits have been issued to Mr. Antonis Lelakis who intends to build a total of seven catamaran-type ships at a cost around 100 million dollars.

50 YEARS AGO

— There is a vital need for reducing the running costs of Greek cargo ships. Only thus can our shipping become effectively and militantly competitive as it was before and only then will our ships be able to leave their layup anchorages.

— The Ministerial Council has ruled against granting monopoly rights to a private enterprise for transporting passengers and goods on Greek ships between Greek ports.

— The following, having passed the relative examinations, have been awarded Master's certificates: M. Angelicoussis, S. Vlassopoulos, T. Glyptis, P. Dracatos, V. Zarganis, A. Thalassinis, S. Karantzis, J. Kourentis, D. Koytsoukos, D. Kolios, A. Korkodilos, C. Livadas, D. Liosatos, M. Mavias, A. Mathiasos, D. Belesiotis, G. Bistis, C. Papalios, L. Polemis, D. Pateras, D. Roussos, S. Sarides, A. Stratis, A. Sasoglou and L. Disfis.

— The Greek ship 'Oros Ithomi' collided with the British ship 'Aylesbury' at 5.25 am on October 13 in heavy fog at 33 degrees 40 minutes North and 53 degrees 13 minutes West. The stern of the 'Oros Ithomi' suffered damage above the waterline and continued its voyage to Madeira.

(Naftika Chronika No. 189, 1-11-1938)

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx.212904 Tel.(1)4519553



προς Γιβραλιτάρ 23/8
 προς Λός 'Αντιζελες 29/8
 α. Τομακομάι 1/9
 προς Κωνσταντίνα 31/8
 προς Σαουθάμπτον 24/8
 ναυπηγ. Αίολι
 α. Μουρόβια 2/9
 προς Αίγυπτο 22/8
 προς Μεξικό 5/8
 ε. Καζαμπλάνκα 29/8
 α. Καλόμπο 8/8
 προς Κάρατσι 7/9
 προς Τανάπσε 3/9
 προς 'Αμπουάι Μπαϊ
 α. 'Αμυόυργο 18/8•

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	έπωληθη "Ελληνες	ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Λός "Αντζελες 5/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Πιουμπό 2/9	ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρ. «Φιλία Γουαϊβ»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			πρός Περσικό 30/8	ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648		ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	στο Μπράι 6/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.				ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Γκιζών 1659
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Κασσιούγκ 1/9	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	όπισκευες Πειραιά 10/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	πρ. «Font Resolution»	ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	α. Ρουέν 2/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	α. Αύγουστα 2/9	ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Νόντρεαλ 30/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	πρ. «Stena Africa»	ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Χουάνγκου 1/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ				ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Πειραιά 1/9
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Καναδά 31/7	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	ε. Σαλβαντόρ 18/8
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ)	74	33914	πρ. «Bénétion»	ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Χάιφα 7/9
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	δ. Σουέζ 4/9	ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Πόρτ ντε Μπούκ 5/9
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	α. Ρότερνταμ 10/9
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Νάπολη 31/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	πρός Ρόδο 14/9
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σύμνη 25/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Νιούκασλ 5/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Κορέα 20/8	ΜΑΡΑΚΑ'Ι ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ε. Πειραιά 4/8
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Λά Γκουάλε 19/8	ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Ντάρμπαρ 28/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	πρός Θεσσαλονίκη 31/8	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Σάντος 5/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ)	68	2376	α. Βαρκελώνη 1/9	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Μπαλμπόρα 17/8
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	πρός Αυγουστα 3/9	ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Χόγκ Κόγκ 21/8
				ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	ε. Σάν Χουάν 30/4
				ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Βάλβις Μπαϊού 26/7
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	στο Κριστομπαλ 24/6	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	πρός Δ. Αφρική 27/8
ΚΕΪ' Π ΣΑΝ	73	62311	πρός Ιαπωνία 26/8	ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Ον)
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	δραγεί Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Δρέπανο 13/8	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	πρός Γιβραλτάρ 15/8
ΚΙΡΚΗ (δ)	70	44954	ε. Τζέμπελ Άλι 5/9	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	μετ. «Ariadne»
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	όπισκευες Σασσέμπο 10/9	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ)	75	68411	ε. Σαβόνα 3/9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Σιγκαπούρη 27/7	ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	ε. Νιουάναβεντούρα 29/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Αμστερνταμ 8/9	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Πουέρτο Ντεσάντο 5/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)	73	114543	ε. Φουντζίρα 27/7	ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	πρ. «Αρακάκι 31/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Ρότερνταμ 5/9	ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	ε. Ν. Όρλεάν 28/8
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	ε. Λός "Αντζελες 6/9	ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	πρός Ρότερνταμ 27/8
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	πρός Πόρτ Κέλαγκ 25/8	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/7
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 30/8	ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Μομπάσα 18/8
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ)	71	54761	α. Όμοσλγ 2/9	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Άγ. Βικέντιο 24/8
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Οξελσοούντ 30/8	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Β. Κορέα 2/8
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Χοντίντα 18/8	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρ. Νιούπορτ 3/9
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Βραζιλία 21/8	ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Κορντιέγιο 24/8
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	πρός Σιγκαπούρη 14/8	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρ. Σιγκαπούρη 27/8
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ)	86	24900	ε. Ναυκασόκι 31/7	ΜΑΤΟΥΜΠΑ II	75	18642	
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Τλακοχουάνο 30/8				
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ)	86	24900	ε. Τζέντα 16/8				
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	δ. Κωνσταντή 7/8	ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρ. Ουλάαν 22/8 *
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Άλεξάνδρεια 24/8	ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Γκάνδη 7/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	α. Ντάρ ες Σαλάμ 21/8	ΜΕΝΑΛΩΝ	76	34715	πρ. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/8
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	74	42470	πρ. Ελλάδα 16/8	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρ. Πειραιά 1/9
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	α. Σουλιμνικτον 2/9	ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρ. Γιβραλτάρ 24/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	α. Φός 29/8	ΜΕΡΑΚΙΑΝΣ	75	28082	πρ. Τζέντα 17/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ)	86	26874	πρ. Μερσίνη 23/8	ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Ν. Όρκη 1/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	δ. Θερωνταίν Άιλαντ 29/8				
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	α. Τζέντα 145/8				
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Ντάρμπαρ 30/8	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Κολόμπο 3/8
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ)	86	24000	δ. Κωνσταντή 7/9	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Κοτονό 22/8	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Χιούστον 11/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Φρημάντλ 7/8	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	πρ. Πόιντ α Πιέρ 9/8
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ)	86	24900	ε. Αύγουστα 31/8	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Πόρτ Κέλαγκ 29/8	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Όρνάνγισταν 24/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	πρ. Ντονάλα 29/8	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	δραγεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	πρ. Μομπάσα 28/8	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 26/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ)	73	61054	πρ. Άρούμπα 22/8	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρ. Μπαχάμας 26/8
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	ε. Πειραιά 6/9	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρ. Ντεμεράρα 3/8
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Άμβέρσα 8/9	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ)	86	24000	πρ. Γένωβα 29/8	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 1/9
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	24000	α. Ρός Τανούρα 27/8	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασόκι	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	δραγεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Άμβέρσα 11/9	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρ. Τυννησία 30/8	ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Γκάνδη 5/9	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Πόρτ φ Σπαίν 2/9
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Λονδίνο 11/9	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Χιούστον 24/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Χόγκ Κόγκ 8/8	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Μπαρμίνδοξ 24/8
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	δραγεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ταμπόκο 27/8
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	α. Λονδίνο 8/9	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ραβέννα 5/9
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Ντάρβερ 31/8	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	δραγεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρ. Κίνα 13/7	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Χιούστον 2/9
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρ. Ιαπωνία 26/8	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ν. Όρλεάν 27/8
				ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	δραγεί Ν. Όρλεάν
				ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Χιούστον 26/8
				ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	πρ. Ρίο Χάινα 13/8
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	ε. Πειραιά 18/8	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Έλ Γουαμάχε 4/8
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Άμβέρσα 9/9	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Χιούστον 27/8
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Άλεξάνδρεια 29/8	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Κόμπε 8/9	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δραγεί Ν. Όρλεάν
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρ. Τσανγκάγκ 26/8	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Ν. Όρλεάν 4/9
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Χουάγκου 21/8	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Παρανάγουα 25/8
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. Άλβανία 11/8	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Γιβραλτάρ 1/9
ΛΕΜΑΝ	66	2953	μετ. «Lina» (Ον)	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρ. Άργεντινή 22/8
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Άαρχους 7/9	ΜΙΧΑΗΛ (δ)	76	51977	πρ. Ιταλία 21/8
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Σάντος 3/9	ΜΙΧΑΗΛ Κ.	72	51172	πρ. «Μιχαήλ»
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ)	74	52830	ε. Τερνέσιτ 3/9	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρ. «Ιταλία 21/8
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Όζάκα 2/9	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Κουίνγκλόν 16/8
ΛΕΩΝ (δ)	70	7286	δ. Σουέζ 8/9	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρ. Βρετ. Κολομβία 30/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	στη Φορταλέζα	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σιγκαπούρη 6/9
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	δ. Βιβαλτάρ 5/9	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Πειραιά 7/9
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 13/5	ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	πρ. Μπαντάρ Άμπας 12/8
ΛΗΤΩ (μ)	77	11264	πρ. Ιαπωνία 30/8	ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	δ. Παναμά 25/8
ΛΙΑ (μ)	78	33191	δ. Παναμά 5/9	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Φός 5/9
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Βολιβία 21/8	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Σαλβαντόρ 28/8
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Σιγκαπούρη 5/9	ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	α. Γκαϊτενμποργκ 6/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	έπωληθη Ίρανούς	ΜΠΟΝΙΤΟ (δ)	69	63357	α. Φός 10/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	δ. Γιβραλτάρ 7/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	πρ. Φουτζέιρα 16/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δραγεί Βασόρα	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	πρ. Ιαπωνία 24/8
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	δ. Γιβραλτάρ 21/8	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λέ Χάβρη 4/9
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρ. Ιαπωνία 17/8	ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Πόρτ Γκιλες 27/8
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Γκούμπορτ 10/9	ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	12382	ε. Κολόμπο 6/9
ΛΥΔΙ	70	14878	πρ. Ιταλία 31/8	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρ. Τζέντα 21/8
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	πρ. Άκαμπα 31/8	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	α. Ρός Τανούρα 20/7
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	δ. Σκώ 31/8	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ν. Όρλεάν 4/9
ΜΑΖΑΛ II (δ)	65	2676	α. Ρότερνταμ 7/9	ΝΑΕΟΣ	70	9865	στη Βουβάν 25/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485	ε. Φώλε 4/9	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρ. «Νήσος Νάξος»
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	πρ. Βενεζουέλα 25/7	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Κολόμπο 7/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Παρανάγουα 31/8	ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	στο Πόρτ Σαίδ 5/9
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρ. «Άλμι Σκάν»	ΝΑΥΚΑΤΙΣ (δ)	75	115207	α. Μίνα αλ Φαχλά 30/8

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16387
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΒΕΛΙΕ (δ.)	77	31715
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	73	14638
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΞΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586
ΠΕΛΦΑΛ'Ι'ΕΡ	82	2477

ε. Νιάρ ές Σαλάμ 31/8		
ε. Μπανόρμα 11/8		
πρός 'Αρούμπα 14/8		
α. Σούβα 4/9		
έπισκευές Πειραιά 29/7		
α. Γιούρπορτ 10/9		
α. Χάυ Πόιντ 18/8		
στό 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)		
δ. Σουέζ 9/9		
δ. Κων/πολη 5/9		
πρός 'Ιταλία 1/9		
ε. Φός 8/9		
α. Βενετία 1/9		
στη Γδύνια 9/9		
ε. Πειραιά 5/9		
έπωληθη άλλοδαπούς		
ε. Πειραιά 5/7		
α. Ν. 'Υόρκη 3/9		
άρχει Πειραιά		
πρ. «Νικόλας Α.»		
ε. Λά Γκουάιρα 7/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/7		
πρός Βερακρούζ 5/8		
ε. Κουίνχουαγκνίτο 23/7		
α. Γένοβα 24/8		
α. Βανκούβερ 30/8		
πρός Ροστόκ 13/8		
α. Σάν Λορέντζο 6/9		
πρός Τουρκία 31/8		
ε. Σουάσα 29/8		
πρός Μπουλάν 23/8		
πρός Βοστώνη 23/8		
πρός Λός 'Αντζελες 24/7		
ε. Σαλβαντόρ 27/8		
πρός Κίνα 5/8		
πρός Λός 'Αντζελες 29/8		
α. 'Ιμμιγκου 4/9		
πρός Χόγκ Κόγκ 31/8		
πρός Πειραιά 30/8		
πρός Μεραϊνή 19/8		

πρός Σιγκαπούρη 21/8		
α. Αύγουστα 3/9		
α. Πρίνς Ρούπερτ 8/8		
πρός Βανκούβερ 20/8		
πρός Χουαλιέν 31/8		
πρός Μπουσάν 29/8		
α. Σιγκαπούρη 15/8		
πρός 'Αμυούργο 31/8		
πρός 'Ιαπωνία 3/9		
πρός Κασίμο 27/8		
α. Βανκούβερ 30/8		
α. Πειραιά 6/9		
ε. Πειραιά 27/7		
άρχει Πειραιά		
πρός 'Ιαπωνία 17/8		
πρός Καοσιούγκ 25/7		
α. Σιγκαπούρη 6/9		
έπωληθη Νορβηγούς		
ε. Ειγκάγκ 20/8		
έπισκευές Σετσουμπάλ 8/9		
α. Τολέδο 31/8		
α. Κολούμπια ρίβερ 4/9		
ε. Χάμπτον 4/9		
α. Φιλαδέλφεια 3/9		
πρός Αυστραλία 2158		
πρός Ν. 'Αμερική 19/8		
ε. Τοίμπα 1/9		
πρός Φορταλέζα 23/8		
δ. Ντόβερ 4/9		
πρός Λονδίνο 28/8		
δ. Παναμά 7/9		
στό Μπαντάρ 'Αμπάς		
μεταφορές Βραζιλίας		

πρός Σιγκαπούρη 25/8		
ε. Πειραιά 7/9		
άρχει Πειραιά		
α. Κινούρα 1/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/9		
α. 'Αντοφάγκαστα 2/8		
άρχει Πειραιά		
ε. 'Ιντσάν 19/8		
ε. Λισαβόνα 6/9		
πρός Καναδά 28/8		
α. Πόρτ Τάλμποτ 3/9		
πρός ΗΠΑ 13/8		
πρ. «Πάραλος»		
δ. Θέρσνταϊν 'Αϊλαντ 4/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/8		
μετ. «Alexandros Strength» (n.)		
πρός Κολόμπο 2/8		
πρός Βραζιλία 30/8		
α. Σιγκαπούρη 6/9		
α. Φός 8/9		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 6/8		
δ. Κων/πολη 27/8		
πρός Μπριςμπίαν 4/9		
ε. Χουάσκο 28/8		
πρός 'Ηράκλειον 3/9		
α. Φατέχ Τέρμιναλ 31/7		
πρός Μπανγκόκ 14/8		
δ. Κων/πολη 3/9		

α. Νταμμά 7/9		
ε. Χιούστον 2/9		
ε. 'Αλεξάνδρεια 2/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ραβέννα 6/9		
α. Λεμεσό 6/9		

ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
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 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	71	5084
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΠΗ Φ.	73	19564
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Β.	58	11048
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.		
(δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΟ 2	86	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

πρός Λουάντα 25/8		
ε. Σιβιταβέτσια 5/9		
α. Ζήμποςουκε 28/8		
ε. Κουίνκντίτο 16/8		
α. Κόμπε 3/9		
άρχει Πειραιά		
πρός Πειραιά 6/8		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 23/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
έπισκευές Γιβραλτάρ 26/8		
πρός Βανκούβερ 31/8		
ε. Λέ Χάβρη 7/9		
ε. Κων/πολη 6/9		
πρός Μπαλκισπάν 21/8		
πρ. «Fort Frontenac»		
α. Λός 'Αντζελες 5/9		
α. Πόρτ Κέλαγκ 28/8		

άρχει Λομπίτο	
στον Πειραιά 20/7	
ε. 'Αμβέρσα 2/9	
ε. Τέμα 2/9	
ε. 'Αμβέρσα 10/9	
προς Μαδρίδα 29/8	
α. Πούντα ντά Μαδρίδα 3/9	
ε. Κοινηγούτσκι 29/7	
ε. Δομπίετα 27/8	
ε. Πειραιά 30/8	
επωλήθη Κινέζους	
δ. Παναμά 24/8	
πρ. «Kolle D.»	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Λέγκχον 2/9	
στό Σουζέ (ἀποθήκη)	
ε. Τέρας Σίτυ 27/8	
α. Σγκαπούρη 5/9	
ε. Πόρτ Στανβάρκ 8/9	
α. 'Αμβέρσα 9/9	

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Σαγκανοσέκι 27/8	ΦΕΛΛΟΖΙΠ Α. (δ.)	74	118215	σινόν Περαικό 16/7
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	πρός Σόγιο 19/8	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	πρός Ράς Τανούρα 15/8	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Σόν Φραντσκο 29/8
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	δ. Πανομά 26/8	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	πρός Μπουσάν 27/8
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	α. Μπρέικ 8/9	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	α. Γιβραλτάρ 8/9
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Καραϊβική 29/5	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	α. Άμβούργο 6/9
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	σινή Λά Αμπερτάνι (άποθήκη)	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	α. Κολούμπια ρίβερ 25/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Μπρισμπαίν 7/9	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Π. Σαΐδ 1/9
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Τουρκία 13/8	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Περαικό 26/8
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	πρός Ντακάρ 15/8	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Λέ Χάβρη 7/8
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.	72	9081	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Ταμπόκο 30/8
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229	α. Κορούνα 16/8	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Άλμερία 7/9
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Ρεσίφ 14/8	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Τ'ΛΙΑΜΣ	62	19974	σινή Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρι Άρθουρ 28/8	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Λειζόες 6/9
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Βαλιμόρη 3/9	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρός Ίτακούι 14/7	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Κίνα 23/8
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Β. Κορέα 27/7	ΦΛΩΡΑ	81	8831	α. Σάντος 2/9
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Ρόττερνταμ 10/9	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Ν. Αφρική 29/8	ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	α. Ρόττερνταμ 28/8
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζέντα 30/7	ΦΟΡΟΥΜ Α' ΛΑΝΤ	76	18933	ε. Ίνταν 15/8
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σινόν Γκιζόν (άποθήκη)	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Γκάνδη 20/8
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Φρημάντλ 2/9	ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	σινόν Περαικό 5/7
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 26/8	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	δ. Σουέζ 7/9
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός Σουραμπάγια 19/8	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Κορούνα 3/9
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Ίαπωνία 24/8	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Περαικό 20/8
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρός Χουαλιέν 30/7	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	σινή Βομβάη 12/8
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός Κούβα 13/7	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Γιοκκόχαμα 28/8
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σικάγο 21/8	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Περαικό 22/7
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	δ. Κωνσταντή 4/9	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	ε. Μπ. Αίρες 29/8
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1.	68	2760	α. Πειραιά 7/9	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Άμβέρσα 9/9
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Ν. Όρλεάνη 5/9	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	πρός Μπαντάρ Άμπας 25/7
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπέντι 10/8	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	δ. Κωνσταντή 5/9
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Κήλαγκ 18/8				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Φρημάντλ 5/9				
				Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Φρημάντλ 23/8
				ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366	επωλήθη Νορβηγούς
				ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Σαλίνα Κρούζ 25/8
				ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	επισκευές Πειραιά 21/7
				ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	όργει Πειραιά
				ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	επισκευές Μασσαλία 27/7
				ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	α. Νάπολη 3/9
				ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527	όργει Έλευσία
				ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Ίαπωνία 4/9
				ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Τζέντα 30/8
				ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Βομβάη 3/9
				ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	α. Ν. Υόρκη 6/9
				ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	ε. Μόντρεαλ 6/9
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Πόιντ Νουάρ 20/8
				ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαικού
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Πόρι Σουάν 15/8				
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 5/9				
ΦΑΔΕΡ	77	17323	ε. Βομβάη 18/7				
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Μπαντάρ Άμπας 29/8				
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές				
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Χιούστον 17/8				
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Άρούμπα 25/8				
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	δ. Γιβραλτάρ 20/8				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ν. Υόρκη 6/9				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Σιγκαπούρη 22/8				

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμή τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανθίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = δόλως
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετενομασθηκε σε ...
* = άνοσηφόληστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. Κων/πολη 1/9
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Σάντος 6/8
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. 'Οζάκα 7/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Πειραιά 6/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)*	69	10182	μετ. «Ζωή Χ.» (π.)
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	δ. Ντόβερ 9/8
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	προς Φιλιππίνες 31/7
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Νταμόμ 28/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Κάνιλα 14/8
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. 'Υόρκη 5/9
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. 'Εϊβονμουθ 3/9
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Σάντος 3/9
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Λειξόες 6/9
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Βοστώνη 31/8
ΑΗΣ ΓΙΟΥΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 2/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Τέμα 25/8
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 7/9
ΑΘΗΝΙΑ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Μαυρίκιο 17/8
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. σέτε 30/8
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	δ. Κων/πολη 30/8
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	α. Μομπάσα 12/8
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Τακοράντι 21/8
ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Της 6/9
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	επισκευές Σύρο 1/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 2/9
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Πειραιά 26/8
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Ντάρμπαν 25/8
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρ. «Φλοισβος»
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 20/6
ΑΙ'ΛΑ	72	16235	α. Νουέβα Παλμίρα 3/9
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Κασσιούγκ 27/8
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Πόρτ Τάλμποτ 11/9
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. 'Ασιντ 11/8
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Χάμπτον 6/9
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΙ'Γ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Βαλέντια 8/9
Α'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	δ. Κων/πολη 8/9
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός 'Αντζελες 3/9
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Βρέστη 25/8
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	παρέμεινε στη δύναμη
ΑΚΟΥΡ Π. (κ.)	73	8824	δ. Παναμά 3/9
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	επισκευές Λέ Χάβρη 1/9
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/9
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Παρανάγους 26/8
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Σικάγο 27/8
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Σιγκαπούρη 12/8
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Ρός Τανούρα 29/6
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	δ. Πόρτ Σάιθ 29/8
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Βασαλικά Κόλπο 4/9
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Μασσαλία 22/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	προς Κόλπο ΝΗΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Σούλλομ Βόε 10/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζουέμα 6/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πόρτ Λά Κρούζ 29/7
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	επώληθη αλλοδαπούς
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	προς Κούβα 17/6
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	προς Λιβυή 28/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπασιάνο 12/8
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Ναοσίμα 18/7
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. 'Ακαμπα 24/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 22/8
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μπαγιόν 17/8
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρ. 'Ιράν 29/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. γκαπούρη 13/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. 'Εσίκ 25/7
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. 'Αντζελες 29/8
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Τ. 'Αγκόνα 22/8
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Λός 'Αντζελες 1/9
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	α. 'Εξμπεργκ 7/8
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. 'Αλγκεθίρας 23/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	62	43253	α. Σιγκαπούρη 21/8
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	73	25649	α. Μπαχραϊν 29/8
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Φάνγκτσέγκ 22/8
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Παναμά 30/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	στη Σαγκά 26/8
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	α. Λός Πάλμας 20/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	προς 'Ιμπιούμα 22/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Ντόβερ Στραϊτ 16/8

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	8597	ε. 'Ακαγιούλα 3/9
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σαγκά 30/7
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Μόκχα 2/6
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	προς Γιοκοχάμα 9/7
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Φάλμουθ Μπαϊ 13/8
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Λίβερπουλ 8/9
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 18/8
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/8
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Μίνα Ραούσι 27/8
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Σιγκαπούρη 25/8
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/9
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	πρ. 'Αγ. Νικόλαος
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	ε. Βηροτό 16/8
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Παναμά 9/7
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Ν. Μαγκλόρ 19/8
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Ραβέννα 1/9
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Χάτσινχο 5/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	α. Ρότερνταμ 19/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	προς 'Ιράν 23/8
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Χάμιλτον 2/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Κολόμπο 2/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Σάν Νικόλας 23/8
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Μπαχραϊν 30/8
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΨΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Γιοκοχάμα 5/9
ΑΨΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Ντάρμπαν 21/8
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.Χ. (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 19/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Φός 24/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Θεσσαλονίκη 30/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. 'Αμβέρσα 20/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Λός 'Αντζελες 6/9
ΑΠΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ν. 'Υόρκη 25/8
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. 'Εμδεν 25/8
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Βερακούζ 18/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Αύγουστα 26/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Μόντρε ντέ Ντέους 2/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	ε. 'Αμστερνταμ 7/9
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Παναμά 30/8
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080	α. Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	δ. Παναμά 7/9
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σάν Λορέντζο 5/9
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ 'Αλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Ραβέννα 1/9
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Κούβα 22/8
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	ε. Ντάρμπαν 6/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Κεϋνάν 3/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	προς Ροστόκ 27/7
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. 'Αμβέρσα 5/9
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	επώληθη αλλοδαπούς
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	προς Μπαλμπόα 4/7
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Θεσσαλονίκη 25/8
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	μετ. «Lucky Carrier» (π.)
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Ρίο 'Ιανείρο 24/8
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	α. Τσιβιταβέκιο 27/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. 'Αμβέρσα 31/8
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. 'Αμβούργο 5/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	ε. Μαπούτο 21/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Τσίμα 27/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Κοράτοι 3/8
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	δ. Παναμά 16/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	προς Λάγος 22/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περακοί
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Μιζουσίμα 27/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Σοβάννα 25/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	ε. 'Ασσόμπ 26/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	α. 'Ασσόμπ 22/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III. (π.)	82	9282	προς Λουάντα 2/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV. (π.)	82	9282	ε. Βομβά 22/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Πόρτ Κέλαγκ 29/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Λός 'Αντζελες 30/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Κασσιούγκ 30/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙ (μ.)	70	10618	α. Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	α. Ρίο 'Ιανείρο 28/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	α. Σάν Φραντσίσκο 20/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	πρ. «Atlantis Luck»
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Σάν Χουάν 14/8
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Βισακαπινάμ 24/8
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	στη Σιγκαπούρη 19/8
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 27/7
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Ριγέκα 23/8
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	ε. Πειραιά 17/4
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. 'Αλγκεθίρας 27/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844	α. 'Ησι Λόντον 28/8
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λόρνακα 1/9 *

ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	πρ. «Marikit»
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Μπρίντζ - Πάτρο
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	85	16623	α. Μομπιλ 17/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρόξ Τρίπονη 28/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Φός 4/9
ΒΕΒΕΥ (κ.)	71	9857	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασιμ 22/7
ΒΕΛΟΣ I (π.)	75	15981	ύψωση κυπριακή
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	σιό Χάργκ. Αϊλαντ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρόξ Όκρικα 1/8
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	πρ. «Mili»
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Σουέζ 26/8
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Κασιούγκ 21/8
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Παοαγιέ 5/8
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	μετ. «Wei Lik» (π.)
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κων/πολη 4/8
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Μόγκλα 24/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Εϊθονμασού 9/9
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 4/9
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Λίβερπουλ 31/8
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	ε. Ν. Όρλεάνη 28/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	δ. Μπρίεχμα 25/8
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 4/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Βρέμη 27/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Νιόρ ές Σαλάμ 23/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Σάντος 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Ν. Χόλλαντ 9/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	δ. Έσκούμιν 2/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	έπωληθή άλλοδαπούς
ΓΙΩΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Βομβάη 19/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρόξ Όραν 27/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Λός Αντζελες 18/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Άμβέρσα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Άντεν 12/8
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Ασσάμ 29/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Άμστερνταμ 4/9
ΓΚΑΣ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρόξ Πόρτ Όκχα 12/7
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Γκαίμπερ 28/9
ΓΚΑΣ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	α. Τερνούζεν 6/9
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 6/9
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρόξ Ρός Τανούρα 20/8
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βομβάη 7/9
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ρός Γκαρίμπ 3/9
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302	α. Τσαγκουαράμας 26/8
ΓΚΑΛΑΝΤΑΊΝΤ	65	1222	μεσογειακός μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	δ. Σουέζ 2/9
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Μπουεναβεντούρα 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Λά Γκουαίρα 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 2/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρ. «Fotosa»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Πόρτ Αντζελες 28/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Γιοκοχάμα 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193	άγορά από Ιάπωνες
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	δ. Παναμά 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Βερακρούζ 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Νιουλούβ 19/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Μομπιλ 29/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	α. Τάμπα 17/87
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρκη 3/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Λίρκεν 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Χιούστον 30/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Χουάγκου 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΊΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Λός Αντζελες 28/8
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	ε. Σουέζ 3/9
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	έπωληθή Νορβηγούς
ΓΟΥΔΕΛΟΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Τενερίφ 5/9
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Σκώ 2/9
ΓΟΥΕΊΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Φουτζέιρα 5/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	δ. Σουέζ 2/8
ΓΟΥΊΝΤΟΛ (κ.)	70	3971	α. Λός Πάλαμας 7/9
ΓΟΥΊΤΛΕΎ ΜΠΑΊΤΥ (κ.)	70	9907	α. Λός Αντζελες 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Σεμοράγκ 21/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Παλάου Μπακόμ 3/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Χόγκ Κόγκ 3/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Μομπιλ 22/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Σιγκαπούρη 15/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	78	126261	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ρός Τανούρα 12/8
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 24/8
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	α. Φόυνες 6/9
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρόξ Βιτόρια 27/8
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	ε. Φουτζέιρα 26/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Πόρτ Καριέρ 25/7
ΔΑΜΟΝ	74	20712	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 8/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Βενετία 6/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακός μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μπελέμ 29/8
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ε. Γιούροπορτ 9/9
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 7/9
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακός μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	πρόξ Λόγος 27/7
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166	α. Κηλαγκ 13/7
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	μετ. «Άγγελική Κ.» (π.)
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Ντότζες 5/9
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μπ. Άιρες 1/9
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Σιγκαπούρη 29/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Ντάρμπαν 30/8
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Μπαγκόκ 23/8
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	ύψωση σημαία Μάλτας
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΊΤΖ (δ.)	75	45000	α. Χάμπτον Ρόουντς 6/9

ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. «Alliance»
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	68	41965	δ. Σουέζ 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	δ. Ντόβερ 8/9
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Σουέζ 18/8
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	ε. Σαντάντερ 6/9
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Φουτζέιρα 24/8
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	ε. Λός Άντζελες 29/8
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Γιοκοχάμα 7/9
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Καγκοσίμα 19/8
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	σιό Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	α. Λός Πάλαμας 3/8
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Γκουαγιόμας 28/8
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	μετ. « Άπλι» (Μπχ.)
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ I (π.)	74	13687	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Μπαλμπόα 23/8
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαί 30/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Τής 4/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρόξ Τζακάρα 10/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καράτσι 5/9
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΊΒ (π.)*	86	15952	α. Κληβελαντ 3/9
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	μετ. « Calumet» (π.)
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούιλ 29/8
ΕΣΚΟΥΑΊΡ (κ.)	68	11434	α. Μόντρεαλ 26/8
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Τουτικόν 31/8
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Λονδίνο 5/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Ν. Όρκη 7/9
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μαπούτο 10/8
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Άιν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Κιζόν 10/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Λέ Τρεπόρτ 13/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	ε. Πόρτ Μόρεσμου 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Χάμπτον 5/9
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Ρότερνταμ 1/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Σάντος 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Ρότερνταμ 6/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Μομπιλ 3/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Δαρδανέλλια 2/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	δ. Πόρτ Κέλαγκ 2/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	ε. Τζαμαϊκά 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΟΡΕΜ (π.)	75	6499	α. Γιντόν 29/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Νταμάμ 6/9
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Βαλλέτα 15/8
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βομβάη 21/7
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	δ. Δαρδανέλλια 27/8
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	δ. Π. Σαϊδ 4/9
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	σιή Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Μόντρεαλ 2/9
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	σιό Ντουμπάι 27/8
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	σιή Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Φοισμπίνο 6/9
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Κασιούγκ 31/8
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λός Άντζελες 3/9
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Βαλέτσια 6/9
ΖΗΝ	79	16379	α. Νιουλούβ 30/8
ΗΡΑ	79	16390	ε. Φός 4/9
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Κων/πολη 7/9
ΗΡΩ	76	17129	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/9
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	α. Πόρτ Σουδάν 15/8
ΗΣΤ ΠΡΑΊΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Νταλιάν 4/8
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Άκαγιούτλα 28/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Σάντος 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σάντος 20/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	πρ. «Θαλασσινή Ίδεα»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Ν. Όρλεάνη 9/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Πόρτ Τάμποι 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ (κ.)	76	37992	πρ. «Θαλασσινή Εύχη»
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Χάμπτον 27/8
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Ούμα 2/9
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Σαντάν 3/9
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Άμβούργο 3/9
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	έπισκευές Πειραιά 10/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	πρόξ Ν. Κορέα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρόξ Θεσσαλονίκη 5/8
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. Στάντσαρπ 3/9
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	ε. Βρέμη 1/9
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Ρότερνταμ 7/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Πόρτ Χέντλαντ 17/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεύ.)	72	2934	α. Αύγουστα 1/9
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεύ.)	71	995	πρ. «Sansen»
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεύ.)	77	997	πρ. «Keishin Maru No. 12»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Μπαρ 30/8
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	69	9333	α. Λεμεσό 5/8
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Θέουτα 1/9
ΙΛΑΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Φουτζέιρα 11/8
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Λισαβόνα 16/8
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Άμβέρσα 9/9
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Βενετία 27/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Μπαγκόκ Μπαρ 28/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός Αντζελες 1/9
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15808	ε. Βενετία 2/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Σάντος 17/8 *
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171	σιή Μανίλα 24/8 *
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρόξ Σιγκαπούρη
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Κανέ 3/9
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Κάντλο 3/8
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρόξ Μομπιλ 16/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	Λέ Χάβρη 23/8
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Μπελφαστ 5/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Άμβούργο 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Άβιλις 20/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	έπωληθή άλλοδαπούς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Ν. Όρλεάνη 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Πόρτ Βέσμε 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	α. Ασσάμ 25/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	α. Άλγκεριρας 29/8
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	α. Ροβέννα 19/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Λός Άντζελες 6/9
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρόξ Ν. Ζηλανδία 25/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	σιόν Πειραιά 6/8
ΚΑΠΑΙΝΓΙΛΛΗΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	δ. Έσκουμινέ 3/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13552	ε. Δεμερσία 25/8

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	α. Μίλφορντ Χάβερ 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Μπαβναγκάρ 28/6
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. Κων/πολη 26/8
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Ν. Μαγκάλος 10/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	ε. Καζομπλάνκα 23/8
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Σιγκαπούρη 1/9
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	ε. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Μπαχραϊν 15/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Μπαλμπό 5/9
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Σάντος 5/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Θεσσαλονίκη 30/6
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Σάντος 1/9
ΚΕΙ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	α. Σιγκαπούρη 25/7
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Π. Καμπέλλο 31/8
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Τέμα 4/9
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 2/8
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Βαλλέττα 20/8
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Σιγκαπούρη 24/8
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Σιγκαπούρη 29/8
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Χουέιλα 29/8
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	73	22126	α. Μπαβναγκάρ 13/8
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	ε. Μαλόγα 18/7
ΚΕΦΑΛΟΥΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557	α. Μαύιλα 22/8
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Κολούμπια Ρίβερ 1/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Φόξ 5/9
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Γκαίμπς 23/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΘ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	α. Αίν Σούκνα 18/8
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Πόρτ Σουδάν 5/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	δ. Παναμά 31/8
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Αύγουστα 3/9
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Καλκούτα 22/8
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντάρμπαν 5/9
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	α. Σάντος 29/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.)	74	112825	α. Ντάρμπαν 27/7
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ροζόριο 28/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Σουέζ 31/8
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Τσίμπα 4/9
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σίδνεϊ 30/8
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Τιμαρού 31/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	α. Γένοβα 4/9
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Πόρτ Σαϊδ 6/9
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβάν.)	68	15809	α. Μίνα Καμπούς 7/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρός ΗΠΑ 20/7
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μετ. «Tulip» (Βρ.)
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Μπάρι 2/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Λός Πάλμας 4/9
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Τέξας Σίτυ 15/8
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	ε. Βομβάη 2/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Βομβάη 2/8
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	πρ. «Καπετάν Αντώνης II»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Φόξ 6/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Μπ. Άιρες 1/9
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Βομβάη 21/8
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Πόρτ Άρθουρ 12/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	α. Λονδίνο 2/9
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14107	πρός Μαύιλα 20/7
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Μαύιλα 22/8
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρ. «Finnfury»
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	ε. Κάντλα 29/8
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Λισαβόνα 23/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. Μόντρεαλ 12/8
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Δακάρ 23/8
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Μόντρεαλ 30/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	πρός Ινδία 30/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Λεϊόρε 3/9
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντάρ ες Σαλάμ 7/9
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	5. Κων/πολη 22/9
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρ. «Βλαχέρνα»
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Φρεντερίσια 25/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	α. Σ. Τζών 4/9
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Ντάρμπαν 22/8
ΛΑΟΥΡΑ I (π.)	75	12416	α. Κουϊντέρο 26/8
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12046	α. Λισαβόνα 7/9
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μάνιρε νιέ Ντρεους 30/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.)	68	22244	α. Τζουμπάιλ 14/8
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Πόνι νιό Ουμπό 21/8
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	α. Χορμούζ 14/10/87
ΛΕ'Γ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Άσσάμ 22/9
ΛΕΙΘΕΟΣ (μ.)	63	10617	ε. Πειραιά 26/8
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Π. Σαϊδ 24/8
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	πρός Τσιγούαν 3/7
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Άβάννα 15/6
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Γκάλβεστον 26/8
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	πρός Κίνα 11/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (κ.)	72	17914	ε. Κουίνχουαγκνιό 20/8
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Σοβάννα 10/8
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 30/8
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. «Lepian»
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Ραβέννα 26/8
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Κηλαγκ 30/8
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Λός Άντζελες 4/9
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	δ. Μπουρμπουίελ 27/8
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	ε. Βομβάη 7/9
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	μετ. «Iron Trust» (κ.)
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Άβάννα 20/7
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Πασιγιές 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	δ. Γιβραλτάρ 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Νόρθερι 8/9
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	πρός Τζένια 6/7
ΛΟΡΝΤ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	α. Γκάλβεστον 19/8
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	ε. Πειραιά 18/8
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Άμσούρο 5/9

ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Ρόττερταμ 11/9
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Χαλκίδα 26/8
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Παναμά 25/8
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	δ. Παναμά 26/8
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Παρανάγου 1/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρ. «Καβαδίας Ν.»
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπασιτιό 28/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	δ. Παναμά 6/8
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρ. «Ρηνιό»
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Κουίνχουαγκνιό 19/8
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	δ. Παναμά 28/8
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περαϊκού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Κάρντιφ 9/9
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Παρανάγου 22/8
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	δ. Σουέζ 7/9
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	85	30831	υψώσε ελληνική
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	μετ. «Φίνες» (μ.)
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	πρός Λουάντα 27/7
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Λισαβόνα 23/8
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	δ. Πειραιά 6/9
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ιντιόν 30/8
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Τόρος Γκούμπε 5/9
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Άλεξάνδρεια 27/8
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	δ. Κων/πολη 3/9
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λός Άντζελες 6/9
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Πόρτ Κέλαγκ 6/9
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Χάλλα 11/9
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Βαλέττα 1/9
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Τέξας Σίτυ 25/7
ΜΕΕ (Ονδ.)	64	1096	πρός Μανφρενιόνα 11/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Σουραμπάγια 9/8
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Τζουμπάιλ 25/8
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	δ. Σουέζ 2/9
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	α. Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Ρόττερταμ 23/8
ΜΕΡΚΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Ν. Τουρκία 20/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Νίγκ Τέρμινταλ 19/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 21/8
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Πειραιά 7/9
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρός Κούβα 28/7
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Κασίμπα 29/8
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Τζένια 8/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	πρ. «Σηχόουπ»
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Χάμιλτον 6/9
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Άλνέρι 2/8
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Ν. Μαγκάλος 2/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	ε. Τσιτσούγκ 17/8
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Λός Άντζελες 2/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Γουέστερμπορτ 25/8
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περαϊκό 31/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Ρόττερταμ 3/9
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	α. Ρίο Γκράντε 25/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	δ. Σουέζ 8/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Λός Άντζελες 16/8
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Στέφενβιλ 26/7
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	α. Λονδίνο 5/9
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Παναμά 18/8
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Λοριέν 27/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	α. Σαμάνκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Άμσέρδα 29/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 7/9
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	μετ. «Stardrop» (κ.)
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3996	δ. Σουέζ 31/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Χάιφα 19/8
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	πρός Μίνα άλ Φαχάλ 1/7
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Σουέζ 6/9
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Χουάσκο 5/8
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	ε. Βομβάη 25/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Αιβ.)	73	31861	πρός Ταϊβάν 25/7
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρός Κωνσταντίνα 12/7
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Ρουαίη 31/7
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	ε. Γιβραλτάρ 7/9
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ρόττερταμ 8/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Γουέιπα 4/9
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	α. Τίμινγκχαμ 7/9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Πόρτλαντ 6/9
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 20/8
ΝΑ'Γ'Α (κ.)	70	9069	α. Ταμπικό 28/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Φρεντερίσια 22/8
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ(κ.)	80	10982	α. Μπαμόνι 1/9
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	ε. Μορμουγκάο 28/8
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Πειραιά 5/9
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	πρός Ντέρνα 27/7
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Σέβεν Άιλαντ 7/9
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	ε. Ρουαίη 24/7
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	α. Ρεϊνιόν 7/9
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	ε. Βομβάη 25/8
ΝΗΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	υψώσε ελληνική
ΝΗΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	ε. Πειραιά 18/7
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	α. Ν. Όρλεάνη 30/8
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Σαλβαδόρ 17/8
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	α. Τενερίφ 3/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Θεσσαλονίκη 12/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	δ. Σουέζ 24/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	86	2213	ε. Νταλιάν 2/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	68	24843	μετ. «Νικόλαος Α.» (ε.)
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	α. Ν. Όρλεάνη 3/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Υόρκη 26/8
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Κουίνχουαγκνιό 17/8
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	μεταφορές Περαϊκού
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Νταλιάν 31/7
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Ταϊτακάμ 28/8
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρός Χορμούζ 15/7
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	ε. Μπαχάιν 5/9
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	
ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	πρός Λάγος 19/7

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Τέξας Σίτυ 21/5	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Γόνδη 14/8	ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	ε. Τσιταγκόνγκ 27/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)	77	1747	α. Τόμπο 16/8	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρ. «Gladys»
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)	88	1905	α. Μαϊόμι 29/8	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΟΡΘ ΣΑΙΛΛΟΡ (κ.)	72	7266	πρ. «Fronstar»	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σιγκαπούρη 30/8
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Λός Πάλας 1/9	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ματάνζας 30/7
ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	επωλήθη άλλοδαπούς	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 26/8
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	ε. Σιγκαπούρη 20/8	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	δ. Μπρουσμπούτελ 29/8
ΝΤΑΪ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Γιβραλτάρ 25/8	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Πόρτι Σαίδη 1/9
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Δουνκέρκη 4/9	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Ύορκη 27/8
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Γιοκοχάμα 24/8
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Κολόμπο 10/8	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Λός Πάλας 6/9
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	σπό Παλάου Σαρπού (άποθήκη)	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	επισκευές Πειραιά 7/9
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 23/8	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Δ. Αφρική 30/6
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Σαντάνα 6/9	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Γκάλβεστον 26/7
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Αμβέρσα 27/8	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	επωλήθη
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοίου	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	πρ. «Προτάγκονιστ»
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λαύριο 18/6	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Πράια Μόλε 17/8
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ν. Ύορκη 3/9	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	δ. Σουέζ 4/9
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Πειραιά 28/8	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	δ. Παναμά 4/9
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	δ. Παναμά 27/8	ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Κάντα 1/9
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Αμβέρσα 26/8	ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρός Γιβραλτάρ 26/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	πρός Ιαπωνία 26/7	ΠΡΟΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	πρ. Ινδία 30/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρ. «Παρίσια Ρ.»	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Κων/πολη 9/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Παναμά 20/8	ΡΑΧΩΝΤΥ II (κ.)	73	9059	μετ. «Τρίο Ασε» (π.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Φουτζέιρα 14/8	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	ε. Γιβραλτάρ 5/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρός Κόλπο ΗΠΑ 27/7	ΡΕΪΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λός Πάλας 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σιγκαπούρη 24/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Γκάλβεστον 23/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Σάλλομ βόρ 10/9	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Αβέρσο 2/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Κεμπέκ 6/9	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Πειραιά 20/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ύψωσε ελληνική	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΛΑΡ (κ.)	73	8405	α. Ρεϊνόν 24/8
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειοκός μεταφορές	ΡΙΒΕΡ ΤΑΪ Ν. (κ.)	71	9646	α. Κεμπέκ 10/8
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά	ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Καοσιούγκ 30/8	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	δ. Μπρουσμπούτελ 27/8	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	ύψωσε ελληνική
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	α. Σιγκαπούρη 31/8	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Μαχαρίνη 11/8
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ντάρμπαν 7/9	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Λισσαβώνα 26/8
ΟΝΥΞ (π.)	76	17959	α. Ρόττερνταμ 9/9	ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	πρός Ντουμπάι 24/7
ΟΡΑΪΟΝ	73	18958	δ. Σουέζ 3/9	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Βομβάη 28/7
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	μετ. «Λόρα» (π.)	ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 4/9
ΟΡΕΜΠΑΞ (δ.κ.)	75	39656	ε. Ν. Ύορκη 7/9	ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Ρεσίφ 1/9
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	επωλήθη άλλοδαπούς	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» (Ονδ.)
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Αλεξάνδρεια 20/8	ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	α. Λός Αντζελες 30/7
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	δ. Σουέζ 18/8	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Χιουσόν 19/8
ΟΞΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	α. Παλέρμπο 30/8	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. Ύορκη 30/8
ΟΞΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	α. Φουτζέιρα 10/8	ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	σπή Τζέντα (άποθήκη)
ΟΞΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	σπήν Άκαμπα (άποθήκη)	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Λός Πάλας 27/8
ΟΞΕΑΝ ΝΑΪΤ (κ.)	72	9709	ε. Κάντλα 3/7	ΣΑΪΝΪΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (άποθήκη)	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Τερνούνζεν 6/9
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Τόκιο 4/9	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Ρουέν 2/9
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιούγκα 8/5/87	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Κολόμπο 13/8
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Ν. Ύορκη 2/9	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Κων/πολη 29/8
ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρός Αβάννα 28/6	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σάν Φραντίσκο 24/8
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΖ (βρ.)	67	19541	μετ. «Venus» (Ονδ.)	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Ρόττερνταμ 9/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	α. Πασαγιές 2/9	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. Μιλφορντ Χάβεν 19/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Τουμπαρό 19/8	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Πειραιά 6/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Ρίο Τανέιρο 14/8	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 21/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Παναμά 18/8	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Νταμάμ 31/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Τζουμπάι 22/8	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Μερσίνη 14/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 30/8	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	επωλήθη Χόγκ Κόγκ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Λουάντα 14/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Τζέντα 29/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Σάντος 6/8	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	72	11506	επωλήθη Χόγκ Κόγκ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Παντζάγκ 14/8	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Π. Σαίδη 3/9
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Ντάρμπαν 18/8	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειοκός μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φάλλμουθ Μπ. 7/9	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	α. Τζακάριτα
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	α. Ν. Όρλεάνη 3/9	ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.)	71	13575	ε. Τζέντα 9/8
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	δ. Παναμά 5/9	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Βρυτιό 1/9
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	δ. Σουέζ 1/9	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Νταμάμ 27/8
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 1/9	ΣΑΝΤΕΪΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	δ. Σουέζ 7/9
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	ε. Σιγκαπούρη 7/9	ΣΑΝΤΕΪΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	α. Μασσαλία 13/8
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Κουίνχουαγκνίτο 11/8	ΣΑΝΤΕΡΑΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	πρ. «Sun Cherie»
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	ε. Κολούμπια ρίβερ 6/9	ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	α. Λά Παλις 7/9
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοίου	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Γιβραλτάρ 5/9
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βαλέντια 1/9	ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Γιοκοχάμα 30/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	επωλήθη άλλοδαπούς	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Πειραιά 23/8
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Κεμπέκ 28/8	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	α. Σάντος 27/8
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	α. Κων/πολη 31/8	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	πρ. «Σερβίνια II»
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Λιανουγκάγκ 4/8	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Ρός Τανούρα 21/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Μπρέμερχαβεν 26/8	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Παράναγιο 22/8
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Χουάγκου 1/8	ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	α. Ντάρμπαν 26/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Νικόσια 29/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρός Γιάμπου 5/7	ΣΕΪ ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Κληβελαντ 13/8
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 28/8	ΣΕΪ ΑΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Βοστώνη 30/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Λομπίτο 1/7	ΣΕΪ ΑΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	α. Ν. Όρλεάνη 31/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Ρεϊνόν 10/8	ΣΕΪ ΑΛΟΡ II (κ.)	70	12578	δ. Σουέζ 4/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Γιοκοχάμα 18/7	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Γκιζόν 16/8
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Λός Αντζελες 16/8	ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Ντάρμπαν 20/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Άλγκεθίρας 22/7	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Σέτε 4/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Μίνα Καμπούς 5/9	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Φρημάντλ 19/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπασιάνο 29/8	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	επισκευές Σιγκαπούρη 10/5	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Πειραιά 1/9
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 20/8	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Πειραιά 28/8
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	δ. Κων/πολη 7/9	ΣΗ ΓΟΥΪΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	α. Χόγκ Κόγκ 17/8
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	δ. Αλεξάνδρεια 28/8	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	πρ. «Γκαλερί»
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τζουμπάι 27/8	ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	68113	α. Χόγκ Κόγκ 7/9
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Κοξίν 30/8	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	πρ. «Gomasa»
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	ε. Σάν Φραντίσκο 3/9	ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Αμβούργο 10/9
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	σπή Φουτζέιρα	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Ραβέννα 3/9
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιγκαπούρη 1/9	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Πόρτι Έσκουβέλ 5/9
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λός Πάλας 1/7	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Κων/πολη 2/9
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Βομβάη 7/9	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Ντάρμπαν 29/8
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μομπιλ 27/7	ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	δ. Γιβραλτάρ 1/9
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879	διάλυση Τουρκία	ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	ε. Κουινχουαγκνίτο 6/8
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	σπόν Περισκοίου	ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Γιοκοχάμα 23/7
ΠΟΛΛΟΥΣ I. (κ.)	69	56893	δ. Ντόβερ 8/9	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	17415	α. Πειραιά 7/9
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87	ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Ντάρμπαν 6/9
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Λός Αντζελες 20/8	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Ν. Ύορκη 4/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Λά Σπέζια 8/9	ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.μ.)	77	40553	ε. Τενερίφη 8/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Τερνόν 28/8	ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 5/9
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Φάλλμουθ Μπ. 1/9	ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	ε. Σάν Φραντίσκο 22/8
ΠΡΟΤΟΣ	72	35840	δ. Πόρτι Σαίδη 23/8	ΣΗΞΕΠΛΟΕΡ (μ.)	76	30373	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Καράτι 17/8	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Ταμπικό 30/8
				ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	ε. Μπωμόν 29/8
				ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Ούμ Σαίδη 8/8
				ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Ν. Ύορκη 31/8

ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Βενετία 29/8
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	α. Πειραιά 2/9
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Πενσκόκολα 13/8
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	α. Αύγουστα 15/8
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ρίο 'Ιανέιρο 18/8
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)	84	18173	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Νταμμάμ 1/9
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Ντόβερ 4/9
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Λά Πάλμας 8/9
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/8
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Τερνούζεν 31/8
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Φόρ 1/9
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρόξ Νεμρούτ Μπαϊ 22/7
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	δ. Σουέζ 1/9
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	α. Σάινες 6/9
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Σικάγο 30/8
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Μοντεβιδέο 15/8
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	δ. Σουέζ 3/9
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρόξ Βισμάρ 6/8
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	δ. Παναμά 19/8
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	ε. Τάραντα 5/9
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	α. Σαουθάμπτον 9/9
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σαβάννα 27/8
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Γουίλμινγκτον 6/9
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 25/8
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	πρόξ Π. Κομπέλλο 23/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Γκέιμς 23/8
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	75	18794	ε. Βομβάη 14/4/86
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (μ.)	62	11277	α. Σάν Λορέντζο 25/8
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	δ. Κων/πολη 4/9
ΣΗΦΕΑΡΕΡ (κ.)	73	29763	ε. Μπιζέρτα 20/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Γιουρπορόρ 10/9
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Τακόμα 26/8
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρ. «Maris Offer»
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρ. «Pita»
ΣΙΔΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	ε. Νταλάν 12/8
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	πρ. «Hansa Navigator»
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Χόγκ Κόγκ 5/9
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (μ.)	85	13911	ε. Χιούστον 15/7
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	πρ. «Maris Sportsman»
ΣΙΔΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρ. «Ολυμπός Κ.»
ΣΙΛΜΝΑ	78	32508	ε. Πειραιά 22/8
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.μ.)	72	55878	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	α. Κήλαγκ 9/8
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. 'Ικόνιο 24/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	μετ. «Meridien» ('Ονδ.)
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	α. Μόντρεαλ 3/9
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Ρουέν 18/8
ΣΙΦΟΝΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Ρουέν 18/8
ΣΙΦΟΝΣ (κ.)	63	10617	α. Μπριντλ Χομείνι
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Βιτόρια 25/8
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466	δ. Σουέζ 26/8
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Κασσιούγκ 26/8
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Βαλτιμόρη 6/9
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Σιγκαπούρη 12/9
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σιγκαπούρη 27/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Βιζακοπατάνω 5/9
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/8
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	δ. Σκώ 6/8
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	δ. Παναμά 6/8
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Λονδίνο 8/9
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	α. Πειραιά 17/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 22/8
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Ντάρμπαν 4/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΣΠΗΛΙΔΑ	78	12518	α. Χάιλαφ 11/8
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρόξ Χωρ Φακάν 28/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρόξ Αλγερία 25/6
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Ντόβερ 8/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Λεμεσό 30/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Σαβόνα 5/9
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Ροζάριο 1/9
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Χακάτα 2/9
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Λιανουογκάγκ 21/8
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	ε. Μόντρεαλ 29/8
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	α. Πειραιά 8/8
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	α. Πόρτ Σάιτ 17/8
ΣΤΑΥ (κ.)	75	15113	α. Κουίνσλινγκτάν 5/7
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	ε. Βοστώνη 23/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ε. Κασσιούγκ 31/8
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Λιμά 22/7
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	α. Πειραιά 18/8
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	α. 'Αντζεν 9/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Μίλνερ Μπαϊ 3158
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	δ. Σουέζ 26/8
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Βαλέντσια 16/8
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	ε. Βαλτιμόρη 2/9
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Κασσιούγκ 20/8
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Λεξόες 3/9
ΤΑΜΑ II (Ον.)	83	6254	α. Ντάρμπαν 5/9
ΤΑΡΚΑ (κ.)	81	11462	α. Ρόττερνταμ 7/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Μπελαγούαν 1/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	ε. Χάιφα 6/9
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	ε. Γκουαγιαμάς 1/9
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Λε Χάβρη 1/9
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	δ. Σουέζ 29/8
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Ντάρμπαν 19/8
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρόξ Σαουδική 'Αραβία 17/7
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Ρόττερνταμ 9/9
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	ε. Κολόμπο 7/9
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. «Maya»
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	α. Λός 'Αντζελες 20/8
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Πειραιά 28/8
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Φέλιξτσο 9/9
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Φάμουθ Μπαϊ 2/9
ΤΖΟΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	ε. Κασσιούγκ 29/8
ΤΖΟΝ Λ. (κ.)	76	16023	
ΤΖΟΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	

ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Ρουέν 18/8
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Μπ. 'Αίρες 1/9
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρόξ Τρίπολη 31/5
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	ε. Παράντι 26/8
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ντάρμπαν 25/8
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	α. Χιούστον 20/7
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	α. Χιούστον 26/8
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	μετ. «Good Explorer» (π.)
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	δ. Π. Σάιτ 1/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	δ. Σουέζ 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Τζαζόι 21/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρόξ ΗΠΑ 15/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 28/2
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. 'Αμβέρσα 7/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	δ. Παναμά 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Γουίλεμσχαβέν 1/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Σάν Χουάν 26/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Νιουμπάι 2/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γιουρπορόρ 3/9
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Γκουαγιακούιλ 2/9
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λομέ 4/8
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Πόρτ Μόρεσμπι 5/9
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Ντόβερ 7/9
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Τουμπάρδο 27/8
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζένια 15/8
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	μετ. «Acorn» (κ.)
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρ. «Unity Reefer»
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Χιούστον 31/8 *
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	ε. Ρόττερνταμ 4/9 *
ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Σιγκαπούρη 11/8
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	πρόξ Χαϊφάγκ 21/7
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Τάμα 17/8
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σιγκαπούρη 22/8
ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	δ. Κων/πολη 31/8
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	ε. Φιλαδέλφεια 2/9
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Δουνκέρκη 12/8
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κάνιλα 27/8
ΦΕΡΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρόξ 'Αγκόλα 27/7
ΦΗΑΡΕΛΣΣ(κ.)	71	22523	α. Πανιάι 27/8/87
ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Πανιάι 27/8/87
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Λά Λιμπερίαν 12/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	στη Τσιταγκόγκ 5/9
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Θεσσαλονίκη 27/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. 'Αλεξάνδρεια 31/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Μπαρλέττα 31/8
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Σαβαντόρ 23/8
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπεϊζάγια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Ντάρμπαν 8/9
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Μπρίτζφορτ 5/9
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Γιοκκόμα 24/8
ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρόττερνταμ 1/9
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Χιούστον 16/7
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	έπισκευές Πειραιά 11/7
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	πρόξ Δ. 'Αφρική 11/7
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκκ 30/7/87
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	πρ. «Παμί»
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	δ. Κων/πολη 6/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	στη Γιοκκόμα 2/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρόξ Χουέλα 12/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρ. «Reyna»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. 'Ανκόνα 2/9
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	α. Παρεϊτέ 15/8
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρμπαν 6/9
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077	ε. Πωλβίη Κινέζους
ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)	63	26759	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/9
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	ε. Μπ. 'Αίρες 6/9
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	δ. Κων/πολη 21/8
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Βαπαρσάι 17/8
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Λός Πάλμας 6/9
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λισαβόνα 8/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 2/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Λός Πάλμας 29/8
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Ρόττερνταμ 30/8
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Πειραιά 7/9
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Πόρτ Σάιτ 30/7
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Πειραιά 22/8
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρόξ Σάντος 9/8
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	έπισκευές Πειραιά 25/6
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Λόγος 12/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. 'Ινιόν 6/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Τζέμπελ Νιόνα 23/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Κασσιούγκ 8/8
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκευές Σιγκαπούρη 10/6
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Φάμουθ Μπαϊ 15/8
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Γέλα 13/7
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Βρέμη 7/9
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Σουέζ 4/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Γιουρπορόρ 26/8
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Λόγος 12/8
ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	ε. Πωλβίη Κινέζους
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Τόρνιο 5/9
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣΣ (Λιβ.)	75	19116	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΧΕΡΟΝ (κ.)	70	12363	ε. 'Αλεξάνδρεια 2/9
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	72	19407	α. Ροζάριο 5/9
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	78	15981	α. Βομβάη 5/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	73	4940	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	6166	α. Βαλτιμόρη 2/9
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404	πρόξ Κήλαγκ 22/7
ΧΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	ε. 'Αμβέρσα 11/9
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Μομπάσα 17/8
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	μετ. «Lady Laura» (π.)
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Ταλκαχουάνο 27/8
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Τσιουονγκγκάγκ 11/8

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

 **TECNO 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. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

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

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111