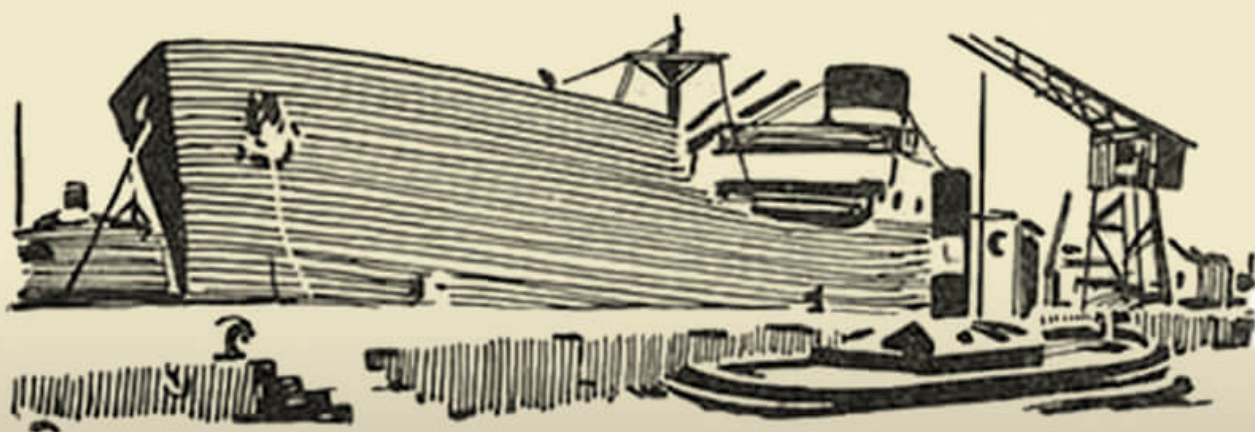


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1990

Αρ. Φύλλου 1025/1083

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

P. ΦΥΛΛΟΥ 1025/1083
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
28th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

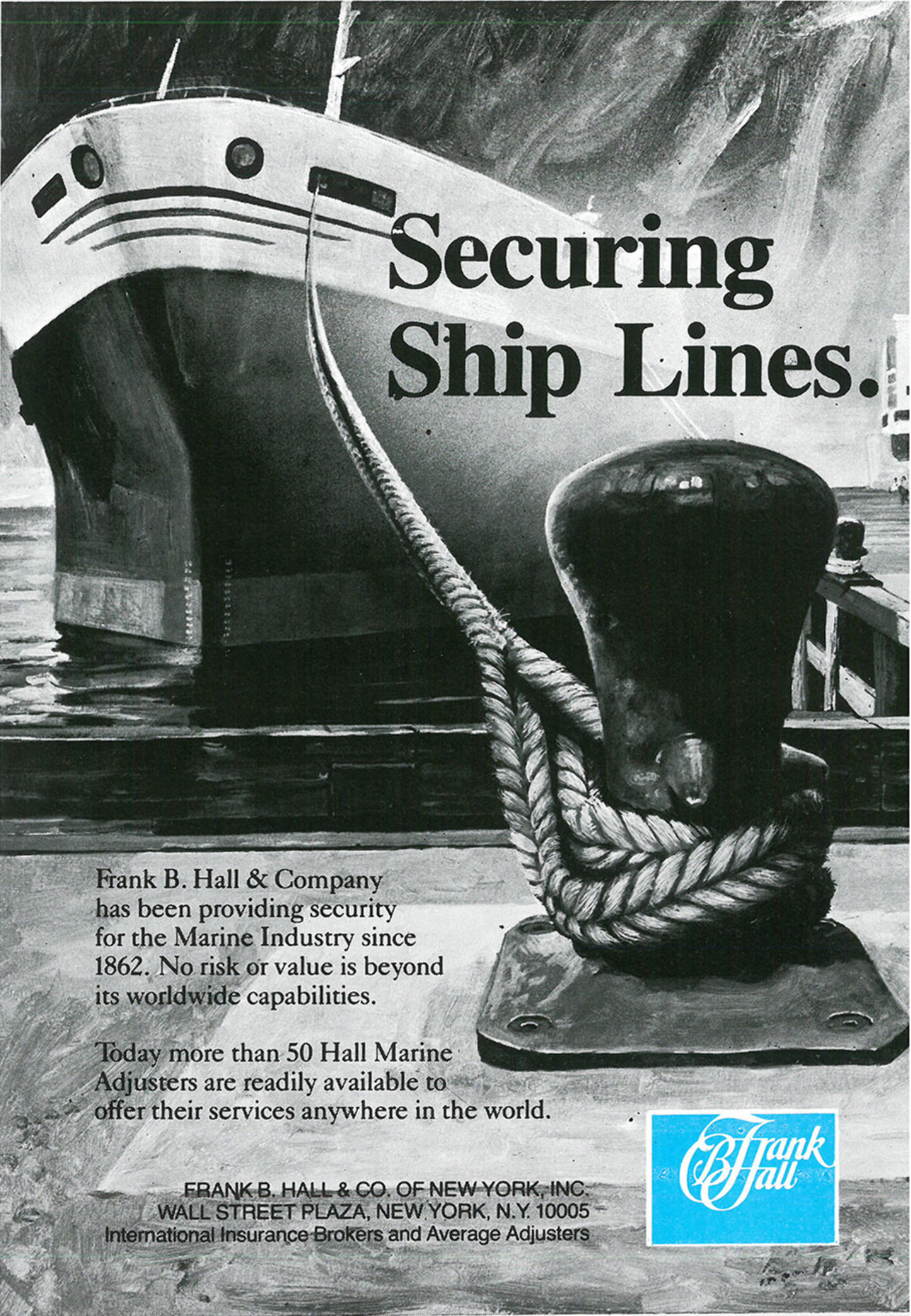
GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197





Securing Ship Lines.

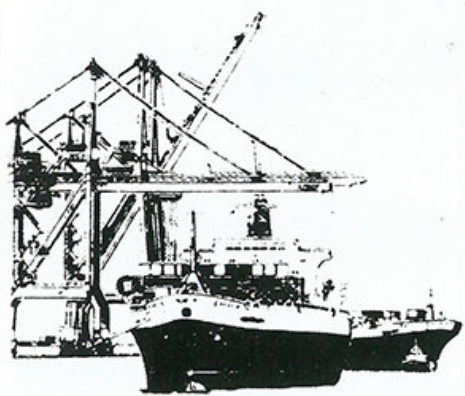
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1325/1083

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. 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)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1325/1083 August 15th, 1990

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

10 Oil Tanker design and pollution prevention
A Report by the Shipping Industry

22 'Ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων στις
χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
"Άρθρο του κ. Νίκου Σ. Κουλάδη.

23 'Η ρύπανση της θάλασσας από τά άπορρίματα.

25 25 δισ. δραχμές Κοινοτική Χρηματοδότηση
γιά τή προστασία των 'Ελληνικών Θαλασσών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
26 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
28 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
31 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
32 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
34 ENGLISH SUPPLEMENT
37 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

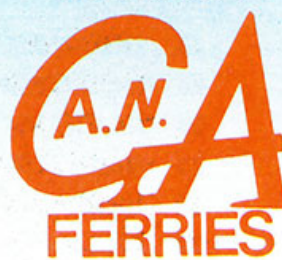
Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA



**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

Τόν λόγο έχει πλέον η Κυβέρνηση

Δέν συμμεριζόμαστε την συγκρατημένη, έστω, αισιοδοξία όρισμένων παραγόντων του 'Υπουργείου πού μέ άφορμή τή νηολόγηση, κατά τή διάρκεια του 'Ιουλίου, τών τεσσάρων υπερδεξαμενοπλοίων του κ. Λιβανού και άλλων έξι πλοίων άρχισαν νά μιλούν γιά έναρξη του επαναπατρισμού τών ελληνόκτητων πλοίων.

Όχι γιατί έμεις δέν επιθυμούμε τόν επαναπατρισμό — κάθε άλλο, και κανένας δέν μπορεί νά λησμονήσει ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» ήταν ή μοναδική έπαλξη πού μιλούσε συνεχώς — και πολλές φορές κόντρα στό ρεύμα — γιά τό έθνικό νηολόγιο και γιά τήν ανάγκη νά προσφερθεί στό ελληνόκτητο πλοίο ένας υπήνεμος όρμος στή διάρκεια τών πολύ πρόσφατων χαλεπών ήμερών.

Άλλά έπειδή δέν υπάρχουν, δέν έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις πού θά όδηγήσουν τά ελληνόκτητα πλοία όμαδικά στό έθνικό νηολόγιο.

Δέν παριστάνομε τούς σοφούς και τούς πολύξερους. Ούτε και διεκδικούμε τό άλάθητο. Άπλά, ζούμε τήν καθημερινή ναυτική πραγματικότητα, συζητούμε συνεχώς μέ τούς ανθρώπους τής Ναυτιλίας, ζυγίζομε τά υπέρ και τά κατά και προχωρούμε σέ έκτιμήσεις, πού, όπως έχει αποδειχθεί σέ πάρα πολλές περιπτώσεις, απεικονίζουν τήν πραγματικότητα.

Άπό τίς συζητήσεις, αυτές τίς καθημερινές συζητήσεις στην Άκτή Μισούλη και αρκετές φορές μέ ανθρώπους τής Ναυτιλίας στό Λονδίνο, προκύπτει άβιαστα αλλά σαφέςτα ότιδέν ήρθε ή ώρα γιά τήν όμαδική επιστροφή στό έθνικό νηολόγιο τών ελληνόκτητων πλοίων. Άσφαλώς ή διαρρύθμιση τής φορολογίας πού αναμένεται ότι θά γίνει μέ τίς έγκριτικές πράξεις θά όδηγήσει όρισμένα πλοία και κυρίως τά μεγάλης χωρητικότητας στό έθνικό νηολόγιο — περί αυτού είχαν υπάρξει στό παρελθόν διαβεβαιώσεις και προς τά «Ναυτικά Χρονικά» άκόμη και από μέλη του διοικητικού συμβουλίου τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, πού μιλούσαν φυσικά μόνον γιά τά δικά τους πλοία και όχι γιά τά πλοία άλλων πλοιοκτητών.

Άλλά θεαματική επιστροφή τών πλοίων θά υπάρξει όταν εξασφαλισθούν οι προϋποθέσεις πού δημιουργούν οι προτάσεις Σαρλή προς τό Εύρωπαϊκό Κοινοβούλιο και κατ' έπέκταση προς τήν Έπιτροπή τής ΕΟΚ: τής εξισώσεως, δηλαδή, του κόστους λειτουργίας τών κοινοτικών πλοίων μέ τά πλοία τών άνοικτών νηολογίων διά τής καλύψεως τής ύφισταμένης διαφοράς μέ οικονομικές ενισχύσεις τής ΕΟΚ και τής ρυθμίσεως του θέματος τής αριθμητικής επανδρώσεως, πράγματα πού δέν μπορεί νά εξασφαλίσει καμμία ελληνική κυβέρνηση, όση διάθεση και άν έχει.

Φυσικά δέν χρειάζεται νά περιμένουμε μέχρι τότε — ό επαναπατρισμός μπορεί νά επιτευχθεί και τώρα αλλά μέσω του NAT, σύμφωνα μέ τήν σχετική πρότασή τών «Ναυτικών Χρονικών». "Ήδη, άρκετοί πλοιοκτήτες πού διαχειρίζον-

ται πλοία μέ ξένες σημαίες δηλώνουν ότι όχι μόνον δέν θά είχαν αντίρρηση γιά τήν ασφάλιση στό NAT έξι Έλλήνων άξιωματικών — τριών τής γέφυρας και τριών τής μηχανής — αλλά αυτό είναι κάτι πού τό επιθυμούν και οι ίδιοι σφόδρα και γιά νά εξασφαλίσουν τούς ανθρώπους τους αλλά γιά νά υπάρξει τό αναγκαίο στελεχιακό δυναμικό πού χρειάζεται ή Ναυτιλία μας: 'Υπό τήν προϋπόθεση, πρώτον, ότι θά καταργηθεί ή φορολογία πού έχει επιβληθεί μέ τήν μορφή «είσφορας» στό πλοία μέ ξένες σημαίες, και, δεύτερον, ότι θά εξισωθούν οι εισφορές προς τό NAT κλπ. μέ τίς εισφορές πού καταβάλλονται γιά τά υπό Έλληνική σημαία πλοία.

Γιά τό πρώτο, τήν κατάργηση τής φορολογίας του Ν. 29, αναφέρεται ότι υπάρχουν επιφυλάξεις από τήν πλευρά τών λεγομένων οικονομικών 'Υπουργών οι όποιοι φοβούνται ότι θά άπολεσθούν έσοδα, αλλά οι έν λόγω 'Υπουργοί λησμονούν ότι από τά πλοία μέ ξένες σημαίες πού δέν έχουν καμμία σχέση μέ τό NAT και τά όποια είναι πάρα πολλά — ή πλειονότητα τών ελληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαίες — ούδέν εισπράττει άμέσως ή Έλληνική Πολιτεία, ενώ μέ τήν προτεινόμενη ρύθμιση τής ασφαλίσεως έξι Έλλήνων άξιωματικών θά επιτευχθεί ή εισπραξη ασφαλίσεων (είσφορών) από τό NAT και τά άλλα Ταμεία και Λογαριασμούς καθώς και εισφορών γιά τό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως και γιά τίς οικείες πλοιοκτητικές Ένώσεις και τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος — υπενθυμίζομε ότι μόνον γιά τό ΚΝΕ κάθε πλοίο εισφέρει κατά μέσον όρο περί τίς 200 λίρες Άγγλίας μηνιαίως, πράγμα πού σημαίνει ότι εάν επιτύχουμε τήν ασφάλιση τών ναυτικών 1.000 πλοίων στό NAT θά εξασφαλίσουμε ένα ποσόν 200.000 λιρών κατά μήνα μόνον από τίς εισφορές υπέρ τό ΚΝΕ.

Είναι ήλιου φαεινότερον ότι ή προτεινόμενη από τά «Ναυτικά Χρονικά» άμεση λύση στό πρόβλημα του επαναπατρισμού είναι συμφέρουσα γιά όλους: Πρώτα - πρώτα, γιά τήν ίδια τήν Πολιτεία ή όποια θά εξασφαλίσει άμέσως από τήν Ναυτιλία ιδιαίτερα σημαντικούς πόρους. Κατά δεύτερο λόγο, γιά τήν ίδια τή Ναυτιλία, γιατί θά τής εξασφαλίσει τό απαιτούμενο στελεχιακό δυναμικό. Καί κατά τρίτο, έξ ίσου σημαντικό, τούς ναυτικούς μας πού θά έχουν έτσι ασφαλισμένη εργασία.

Άφήσαμε τελευταίο τό NAT και τά άλλα Ταμεία τών ναυτικών μας πού μέ τόν τρόπο αυτόν μπορεί, ταυτόχρονα μέ μία συνετή διοίκηση και τήν άπομάκρυνση όλων τών «άλεξιπτωτιστών», παλαιότερων και νέων, νά όρθοποδήσουν γιά νά σταματήσουν ή βραχνάς τών έν ένεργεια και συνταξιούχων ναυτικών γιά τήν τύχη τών Ταμείων τους.

Έμεις τά είπαμε και τά ξαναείπαμε. Καί τονίσαμε ότι είμαστε υπέρ του δόγματος «κάλλιο πέντε και στό χέρι παρά δέκα και καρτέρει». Τίποτε άλλο δέν μπορούμε νά κάνουμε. Είναι δέ αυτόνόητο ότι τόν λόγο έχει πλέον ή Κυβέρνηση.

ΚΑΜΠΟΤΑΖ ΥΠΕΡ ΠΟΙΟΥ;

Άλυσσιδωτές οι αντίδράσεις από τά τμήματα των κρητικών έταιριών σέ βάρος του όχημαγωγού «Άλέξανδρος». Καί εκείνο πού έχει σημασία έν προκειμένω δέν είναι τό τί μπορούν νά πάθουν οι έν λόγω έταιρίες, αλλά οι δυσμενείς επιπτώσεις πού μπορεί νά υπάρξουν σέ βάρος τής Έλληνικής Άκτοπλοίας:

Έχομε λοιπόν:

Πρώτον, άξιωματούχος τής έν Άθήναις βρετανικής πρεσβείας υπέβαλε σέ γνωστό, ναυτικά παράγοντα τό έρώτημα: 'Υπέρ ποιού (ή ποιών) διεκδικεί ή χώρα σας τήν

προστασία πού προσφέρει τό καμποτάζ;

Τά συμπεράσματα από τό έρώτημα ή και όσα ένδεχομένως μπορεί νά προκύψουν έν συνέχεια — δέν είναι καθόλου κουτοί, όπως νομίζομε έμεις, οι επιδιώκοντες επιμόνως τήν άρση του καμποτάζ — τά αφήνομε σέ όλους εκείνους, περιλαμβανομένου και του κ. Μηνά Σιγάλα, μέ τήν ιδιότητα του προέδρου τής οικείας πλοιοκτητικής Ένώσεως, πού άνέχθηκαν και υπέβαλσαν τήν θρασύτητα τής «Ρεθυμνιακής» και τών άλλων δύο κρητικών έταιριών.

Δεύτερον, πλοιοκτήτες του Πειραιά διρωτώνται γιατί νά μήν κάνουν και αυτοί αυτά πού κάνουν οι Κρητικοί, νά σαμποτάρουν, δηλαδή, και νά έμποδίσουν τήν προσέγγιση

των κρητικών πλοίων στό λιμάνι του Πειραιώς; — ένας «έμφύλιος» αυτή τή στιγμή είναι τό καλύτερο δυνατό πού μπορούμε νά προσφέρουμε σέ όσους καιροφυλακτούν.

Υπάρχει και κάτι άλλο γύρω από τήν ιστορία πού δέν τολμούμε νά τό πιστέψουμε. Λέγεται, δηλαδή, ότι, ένας από εκείνους πού ώφελούνται από τίς άutoχαρακτηριζόμενες ναυτικές έταιρίες λαϊκής βάσεως, κινητοποιώντας τό πόπολο, απείλησε κυβερνητικό παράγοντα λέγοντας ότι θά φέρει καμμία έκτοστη τραπούκους νά τά κάνουν γυαλιά καρφιά... Άλλά τό σπουδαίο έν προκειμένω δέν είναι ή άπειλή έκτοξευθείσα αλλά ή άπάντηση του κυβερνητικού παράγοντα, ό όποιος είπε ότι δέν άκουσε τίποτε και γι' αυτό

Η ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Π. ΛΙΒΑΝΟΥ

Μέ αφορμή την πρόσφατη ύψωση της 'Ελληνικής σημαίας σε τέσσερα VLCC's που ή συνολική τους χωρητικότητα πλησιάζει τό ένα εκατομμύριο κόρους θεωρώ ότι η επιχειρηματική αυτή απόφαση έχει τεράστια σημασία και αντανάκλα και στο κύρος της 'Ελληνικής σημαίας και στην εμπιστοσύνη προς την 'Ελληνική κυβέρνηση.

'Εγώ όμως πέρα από αυτά τα όποια θεωρώ δεδομένα, θα ήθελα να επισημάνω και να επαινέσω την εθνικής εμβέλειας απόφαση του κ. Γιώργου Λιβανού και για ένα ακόμη λόγο.

Και αυτός είναι η ονομασία των νεοαγορασθέντων πλοίων με τα ονόματα πλοίαρχων «Καπετάν Μιχάλης», «Καπετάν Γιώργης», «Καπετάν Παναγιώτης» και «Καπετάν Γιάννης». Δέν γνωρίζω περί ποίων προσώπων πρόκειται, εικάζω όμως ότι θα πρόκειται για πλοίαρχους οι οποίοι πρέπει να έχουν προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στην δημιουργική πορεία της εταιρίας του κ. Λιβανού.

Για την ενέργειά του αυτή να τιμήσει ο κ. Λιβανός τους συγκεκριμένους πλοίαρχους του με μία κορυφαία τιμητική πράξη όπως είναι η ονομασία πλοίων του με τα ονόματά τους πιστεύω ότι επαναφέρει στην επικαιρότητα παλαιές και ίσως παραμελημένες τά τελευταία χρόνια αξίες που ο πατέρας του και ο παππούς του καθώς και όλοι οι 'Ελληνες έφοπλιστές της γενιάς τους ακολούθησαν πιστά και έθεσαν τις βάσεις για να δημιουργηθεί η Μεγάλη 'Ελληνική Ναυτιλία.

Τις αξίες δηλαδή αυτές που είχαν σαν κεντρικό άξονα συμπεριφοράς του έφοπλισμού τα ναυτικά του στελέχη.

'Η πράξη του κ. Λιβανού είναι μία γενναία πράξη που πέρα από την λεβεντιά της περιέχει τό στοιχείο της αναγνώρισης της προσφοράς των ναυτικών συνεργατών του στην πρόοδο και ανάπτυξη της εταιρίας του. Είμαι βέβαιος ότι εάν είχε σκεφθεί ο κ. Λιβανός ψυχρά επιχειρηματικά θα είχε κάθε συμφέρον να ονομάσει τα πλοία με ονόματα διαφορετικά που ίσως να εξυπηρετούσαν τους επιχειρηματικούς του στόχους (π.χ. διευθυντών κάποιων εταιριών ύγρων και ξηρών φορτίων, ή ασφαλιστικών εταιριών κ.α.). Και όμως σκέφθηκε ανθρωπιστικά, ελληνικά - ναυτικά αποφασίζοντας ότι η μέ-

γιστη αυτή τιμή ανήκει στους ανθρώπους του κύματος που επωμίζονται τεράστιες ευθύνες και μεγαλύτερους άκομη κινδύνους κάθε στιγμή στερούμενοι των τόσων και τόσων απολαύσεων και ικανοποιήσεων που προσφέρει η σημερινή ζωή, ενώ τό παραμικρό λάθος μπορεί να έχει ολέθριες συνέπειες (για παράδειγμα, η ρύπανση άκτων κλπ.) τόσο για τους ίδιους όσο και για τό πλοίο και τό κοινωνικό σύνολο.

Θα ήθελα ακόμη να πω ότι την πράξη αυτή την έρμηνεύω και σαν σωστή προσπάθεια δημιουργίας της εικόνας του παραδοσιακού και αξιόπιστου επαγγελματία έφοπλιστού. Αυτό δηλαδή που είναι «δεμένος» με τό πλοίο του και τό πληρώματά του. Αυτό που αισθάνεται υπεύθυνος όχι μόνο για την ασφάλεια των ανθρώπων του αλλά και την ευημερία τους.

'Αν λάβουμε υπόψη μας την γνωστή αρχή «ότι η εύτυχία τροφοδοτεί την παραγωγικότητα», τότε πραγματικά ο έφοπλιστής στηριζόμενος σε τέτοια στελέχη μπορεί και προσδοκά ότι διαθέτει πλοίο αξιόπλοο και από τεχνικής και από οικονομικής πλευράς που δίκαια διεκδικεί τη θέση του στις ναυτιλιακές μεταφορές.

Χωρίς άμφιβολία ή εικόνα ενός τέτοιου έφοπλιστού έμπνέει εμπιστοσύνη και αξιοπιστία που γρήγορα γίνεται γνωστή στους ναυτιλιακούς κύκλους. Κατά συνέπεια η εικόνα του παραδοσιακού έφοπλιστή και από αυτής της πλευράς αποτελεί επένδυση αξιοπιστίας και συνεπώς ναυτιλιακού μεταφορέως. Αυτό δηλαδή που θα φέρει σε πέρας τό έργο της μεταφοράς που του έμπιστεύτηκαν χωρίς προβλήματα που ένδεχομένως θα δημιουργούσε είτε η άγνοια, είτε η άρνηση είτε η άδιαφορία των πληρωμάτων.

Θέλω με όλοι να ελπίζουμε, όσοι έχουμε πολύπλευρα μοχθήσει για την ναυτιλία μας ότι η πράξη του κ. Γιώργου Λιβανού θα βρεί μιμητές και από άλλους 'Ελληνες έφοπλιστές και ιδιαίτερα από τους νέους, που ένδεχόμενα πολλοί από αυτούς να μην έχουν καν την προέλευσή τους από την εύρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ
'Επίτιμος 'Αρχηγός Α.Σ.

δέν δίνει συνέχεια!

'Επαναλαμβάνουμε, δέν τολμούμε να τό στέψουμε όλα αυτά που κυκλοφορούν όμ ευρύτατα στό λιμάνι και προκαλούν όχι νον έντύπωση αλλά και λοιδωρίες, τίς ποιες όρισμένοι φαίνεται ότι δέν μπορούδέν θέλουν να άντιληφθούν.

ΒΑΡΥ ΤΙΜΗΜΑ

Νέα ναυτική τραγωδία συγκλόνισε στ 5 Αυγούστου τό Πανελλήνιο, καθώς οι σι τονισμένες προσπάθειες της 'Ιαπωνικής κτοφυλακής για τόν έντοπισμό του μετ λευματοφόρου «Πασιθέα» απέβησαν άκι πες, και μαζί μ' αυτές και οι έλπίδες για τ άνεύρεση ζωντανών των 24 'Ελλήνων κα Φιλιππίνεζων ναυτικών που ήταν τό πλήρ μα του άτυχου πλοίου.

Του τραγικού ναυαγίου του «Πασιθέα» χε προηγηθεί την 1 Αυγούστου τό ναυάι του έλληνόκτητου μπάκ κάρριερ «Κορ σόν» τό όποιο έπληγη έπίσης από τυφώ στίς άμερικανικές άνατολικές άκτές του τλαντικού και βυθίσθηκε παρασύροντας ι ζι του δύο 'Ελληνες ναυτικούς.

Γιά μία ακόμα φορά ή έλληνική ναυτική κογένεια πλήρωσε βαρύ τίμημα στή σκλη μάχη με τη θάλασσα.

ΝΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΘΟΥΝ

"Όλες οι έταιρίες πρέπει να άνταποκ θούν στην πρόσκληση που τούς άπηύθυν Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομι λης για τήν παροχή στοιχείων άναφορικά τήν έκτακτη έφ' άπαξ εισφορά του 1985. Σι κεκριμένα, προκειμένου να γίνει συλλογι προσπάθεια διευθετήσεως του θέματος, ιτείται να έννημερωθεί έγγράφως ή Ε.Ε.Ε. πό κάθε έταιρία:

Πρώτο, εάν έχει προσφύγει στή διαιτη βάσει του σχετικού όρου των έγκριτικ πράξεων και ποιά ύπήρξε τό άποτέλεσμα Δεύτερο, εάν έχει άσκηθεί προσφυγή σ διοικητικά δικαστήρια και ποιά άποτέλεσ ύπήρξε.

Τρίτο, εάν σε περιπτώσεις εύνοϊκών άι φάσεων διαιτητικών ή διοικητικών δικασ ρίων έχει έπιστραφεί ή καταβληθείσά έφ' παξ εισφορά έστω και συμψηφιστικώς.

Καί, τέταρτο, εάν έχουν καταβληθεί πο χωρίς να έχει άσκηθεί ούδεμία προσφυγι 'Από τά άνωτέρω γίνεται άντιληπτό ότι



全球貿易(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

σχετικά στοιχεία θα είναι πολύτιμα για την προσπάθεια συλλογικής αντιμετώπισης του θέματος αυτού.

ΔΕΝ ΘΑ ΕΡΧΕΤΑΙ ΠΛΟΙΟ

Κάθε ημέρα που περνάει επιβεβαιώνεται η αντίληψη που έχει εκφραστεί από τις στήλες αυτές ότι έτσι που τό πάμε, με τό ένα και τό άλλο, στο τέλος δεν θα βλέπουμε άλλα πλοία στο λιμάνι εκτός από τα ποσάγια και τα κρουαζιερόπλοια — και όταν λέμε λιμάνι εννοούμε την ευρύτερη λιμενική περιοχή, δηλαδή από τη ράδα ως και τό Πέραμα — αφού κανένας δεν είναι τρελλός να μπλέξει με «ρυπάνσεις» που οδηγούν σε εξοντωτικά πρόστιμα και φυλακίσεις ή να θεωρηθεί ύποπτος για λαθρεμπόριο όπλων, ναρκωτικών κλπ., κλπ.

Γιατί νά φέρουν οι άνθρωποι τά πλοία τους στον Πειραιά για εφοδιασμούς και επισκευές αφού μπορούν νά βρουν άλλο — τριγύρω μας — τις εξυπηρετήσεις που χρειάζονται όχι μόνον χωρίς νά τούς ενοχλούν αλλά και νά τούς φιλοούν τά χέρια γιατί τούς δίνουν την ευκαιρία νά κερδίσουν — βλέπετε, έμεις δεν μπορούμε νά αντιληφθούμε ότι υπάρχουν και άλλου πορτοκαλίες που κάνουν πορτοκαλία.

“Όλη αυτή ή ιστορία μās φέρνει μερικά χρόνια πίσω και μās θυμίζει τις επίμονες προσπάθειες που είχαν καταβάλει τότε οι άνθρωποι των «Ναυτικών Χρονικών» για νά γίνουν επιβαλλόμενες ρυθμίσεις γύρω από τό καθεστώς των διερχομένων τράνζιτ πλοίων ώστε νά μπορέσουμε νά προσελκύσουμε στά ελληνικά λιμάνια — την Πύλο και τον Πειραιά — τά ελληνικά πλοία που μέχρι τότε κατέφευγαν για εφοδιασμούς και αντικαταστάσεις πληρωμάτων σε ιταλικά λιμάνια. Καί φοβούμεθα ότι έτσι που τά κάναμε, θά χρειασθούν νέες συντονισμένες προσπάθειες και ή εξασφάλιση ιδιαίτερα εύνοϊκών όρων πλέον για νά προσελκύσουμε πάλι τά πλοία που έμεις οι ίδιοι διώξαμε, γιατί, φαίνεται, ότι μās ταιριάζει ή, για νά κυριολεκτούμε, μās άρέσει περισσότερο νά παίζουμε τον ρόλο του άστυνόμου αντί νά διοικούμε τη μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο.

ΙΡΑΚ ΚΑΙ ΕΙΡΗΝΗ

“Η διεθνής κοινότητα παρακολουθεί με άμνηνία την έκρηκτική άτμόσφαιρα που δημιουργήθηκε στον Άραβικό Κόλπο μετά την άπρόσμενη επίθεση του Ιράκ ενάντια στον μέχρι χθές σύμμαχό του, τό Κουβέϊτ.

“Αποφασισμένος νά επιλύσει τις οικονομικές του διαφορές αλλά και τις έδαφικές του

φιλοδοξίες αποδείχθηκε ό πολεμοχαρής δικτάτορας του Ιράκ Σαντάμ Χουσεϊν, με την είσβολή των στρατευμάτων του στο γειτονικό Κουβέϊτ και την έκθρόνιση της κυβέρνησης του Έμιράτου.

“Η πρόσφατη ιστορία μās έχει δώσει άρκετά παρόμοια παραδείγματα επικίνδυνων ήγετων οι όποιοι με τη βοήθεια των όπλων ζήτησαν και επέβαλαν τις θέσεις τους, τις περισσότερες φορές έκτονώνοντας την έσωτερική κρίση της χώρας τους με μία έπιδρομή σε άλλο κράτος.

“Ας έλπίσουμε ότι ό οικονομικός και διπλωματικός κλοιός κατά του Ιράκ θά είναι άρκετός για την ύποχώριση των στρατευμάτων του από τό Κουβέϊτ, αν και ή ώμότητα που έχει χρησιμοποιήσει ό Σαντάμ Χουσεϊν για νά συνθλίψει τούς πολιτικούς αντιπάλους του στο παρελθόν, καθώς και οι φιλοδοξίες του νά καθυποτάξει τον ΟΠΕΚ, δεν έπιτρέπουν προς τό παρόν τουλάχιστον την αίσιοδοξία.

«ΦΕΡΤΕ ΠΙΣΩ ΤΑ ΛΕΦΤΑ, ΡΕ»

“Ο τίτλος αυτός που χρησιμοποίησε “Τό Βήμα” της 5ης Αύγουστου στο θέμα της ανακλήσεως από τον κ. Γιάννη Λάτση της δωρεάς του των 20 έκατομ. δολλαρίων προς τό Έλληνικό Δημόσιο πρέπει νά προβληματίσει

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



“Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Μας παρέχεται ή πληροφορία ότι, προκειμένου νά εισαχθούν κατόπιν εξέτασεων 10 μόλις μαθηταί εις τήν Σχολήν Ναυτιλίας τής "Υδρας, πολλαπλάσιοι έμφανίζονται οί υπόψηφιοι. Συμπεράσματα πολλά θά ήδύναντο τις νά συναγάγη από τήν άθρόαν αυτήν τής έλληνικής νεολαίας προσέλευσιν εις τό ναυτικό έπάγγελμα.

— Οικονομικές δυσχερείας σοβαρωτάτας άντιμετωπίζει ή «Κοινή Διεύθυνσις Άτμοπλοϊκών Συγκοινωνιών». Έπόμενον ήτο, άφοϋ ή τιμή τής καυσίμου ύλης είναι ήδη πενταπλασία, ή κίνησης έπιβατών καί φορτίων έμειώθη σημαντικώς καί ή έν τή Μεσογείω έμπόλεμος κατάστασις προσέκαλεσε τήν διακοπήν τών προσοδοφόρων γραμμών του έξωτερικού.

— Η δραστηριότης τής γερμανικής άεροπορίας έναντίον τής ναυσιπλοΐας εις τά άγγλικά παράλια διτηρήθη άμείωτος καθ' όλον τό δεκαπενθήμερον. Καθημερινώς έσημειούτο έπιθέσεις έναντίον νηοπομπών εις τήν Βόρειον Θάλασσαν καί εις τήν Μάγχην, τήν όποίαν οί Γερμανοί άποκαλούν «γωνίαν τής Κολάσεως».

— Τό α/π «Πίνδος» τής άνωλύμου εταιρίας Πίνδον, 4.360 τον. γκρός (του 1908) κατευθυνόμενον έξ Άργεντινής μέ φορτίον 7.000 τόνων περίπου γεννημάτων εις Λιμένα τής Δυτικής Άγγλίας, έτορπιλλίσθη εις τας ήρλανδικάς άκτάς τήν δην Αύγουστου. Κατά τήν έκρηξιν έφονεύθησαν ό β' μηχανικός, ό δόκιμος μηχανικός καί ό θαλαμηπόλος του πληρώματος μηχανής.

— Ουδέμιαν ένδιαφέρουσιν εξέλιξιν παρούσισε καί κατά τό α' δεκαπενθήμερον του Αύγουστου ή ναυλαγορά, τής όποίας ή θέσις διτηρήθη χαλαρά, μέ σποραδικήν τήν εργασία καί μέ τιμάς τών ναύλων εις χαμηλά επίπεδα λόγω τής πληθωρικής προσφοράς διαθεσίμου χωρητικότητος.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 232/15.8.1940)

τόν ίδιο τόν ιδιόρρυθμο δωρητή.

Έπίσης ό κ. Λάτσης όφείλει νά άντιληφθεί ότι κάθε ένας από εκείνους πού έχουν τήν δυνατότητα νά βοηθούν έχει τόν δικό του τρόπο νά ύλοποιεί τις προθέσεις του καί οί περισσότεροι, βεβαίως, άποφεύγουν τις

φανφάρες καί τόν θόρυβο, πού όπως έχει άποδειχθεί επανειλημμένα, επιδιώκει ό ίδιος καί ίσως αυτός νά ήταν καί ό λόγος πού δέν ύπηρεζε άλλη συμμετοχή στή συγκεκριμένη περίπτωση τής δικής του δωρεάς.

Όφείλομε νά προσθέσουμε ότι 20 έκατ. δολάρια πού απέσυρε ό κ. Λάτσης από τό Έλληνικό Δημόσιο τά κατέθεσε στήν Έθνική Τράπεζα προκειμένου από τούς τόκους νά βοηθούνται οί πολύτεκνες μητέρες καί όρισε ό ίδιος μία «έπιτροπή τιμών άνθρώπων» γιά τή διαχείριση τής δωρεάς.

ΑΛΓΕΙΝΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ

Θά τό πούμε έξω από τά δόντια: Η άντίδραση πού εξέδηλωσε ή διοίκηση τής Ένώσεως Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων γιά τήν άποφασισθείσα από τήν Κυβέρνηση αύξηση του άσφαλισματος ύπέρ του Κεφαλαίου Άσφαλίσεως Έπιβατών, από τήν όποία θά ώφεληθεί τό NAT, προκάλεσε άλγεινή έντύπωση.

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ ΚΑΙ ΛΙΒΕΡΙΑ

Σέ άθηναική έφημερίδα έγράφη πρόσφατα ότι ό γνωστός Δανός όφθαλμίατρος Έρνστ Γκόλντσμιν έπιβεβαίωσε τή θεωρία του ότι ή μυωπία είναι νόσος του πολιτισμού καί κυρίως τής άνάγνωσης. Ό Δανός όφθαλμίατρος διαπίστωσε συγκεκριμένα ότι στό άρχιπέλαγος Βανουάτου δέν ύπάρχει ούτε ένας μύωψ. Καί τούτο γιατί ουσιαστικά δέν ύπάρχουν ούτε σχολεία, βιβλία, έφημερίδες, περιοδικά, χαρτιά, σημειώσεις καί κατάστιχα.

Παρ' όλα αυτά, προσθέτομε έμεις, ή χώρα αυτή — σημείο καί αυτό τών καιρών — διαθέτει άνοικτό νηολόγιο στό όποίο μάλιστα έχουν καταφύγει καί όρισμένα έλληνόκτητα πλοία.

Στό Βανουάτου, όμως, δέν σφάζονται μεταξύ τους — τουλάχιστον δέν έχει άκουσθεί τίποτε σχετικό — όπως γίνεται, λόγω χάρις, στή Λιβερία, όπου ένας άλλος λοχίας επιδιώκει νά διαδεχθεί στήν ήγεσία τής χώρας τόν λοχία Σάμουελ Ντόου ό όποιος είχε καταλάβει μέ αίματηρό πραξικόπημα τήν έξουσία τό 1980 καί είχε στήσει στό άπόσπασμα τόν μέχρι τότε πρόεδρο Τάλμπερτ καί άρκετούς από τούς συνεργάτες του.

Τά όσα λέγει ό Δανός όφθαλμίατρος γιά τό Βανουάτου αλλά καί οί άγριότητες πού σημειώνονται (καί από τις δύο πλευρές) στή Λιβερία μάς αναγκάζουν νά σκεφθούμε μήπως ή διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα μέ επικεφαλής τήν άμερικανική αλλά καί τήν έλληνική καί τις υπόλοιπες θά έπρεπε νά έγκατα-

λείψει τις χώρες αυτές καί νά καλυφθεί τό Κυπριακό νηολόγιο, λόγω χάρις.

Μιά σκέψη, κώνουμε — στό κάτω κάτω γραφής ή διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ή μπορεί νά συνεργάζεται σέ καμμία περίπτωση μέ αίμοσταγείς δολοφόνους, όπως εί ό Ντόου καί ό νέος λοχίας πού διεκδικεί έσως μέ αίματηρό πραξικόπημα καί άγριες λοφονίες πολιτών τήν έξουσία.

Η ΕΒΔΟΜΗ ΟΔΗΓΙΑ

Μιά πρώτη εικόνα τής διαμάχης τών 12 τό θέμα τής 7ης Όδηγίας τής Έπιτροπής ΕΟΚ (Κομισσιόν) διαφαίνεται ήδη στόν ρίζοντα. Ός γνωστόν ή όδηγία αυτή θά άν καταστήσει τή μέχρι τώρα ισχύουσα 6η όδηγία, άναφορικά μέ τις ναυτικές κατασκευές καί τόν περιορισμό τών ναυπηγικών έχορηγήσεων.

Η Δ. Γερμανία εξέφρασε τήν πλήρη συμφωνία της στόν μεγάλο προσανατολισμό τών προτάσεων τής Κομισσιόν πρός μία τριτομένη χρονική διάρκεια δύο μόνον τών καί περαιτέρω μείωση τής βοηθείας Άντίθετα θεωρεί ότι ό έλεγχος τών έπιδόσεων έντός τής Κοινότητας θά πρέπει βαίνει παράλληλα μέ τις εργασίες του ΟΟΣ στόν τομέα αυτόν.

Η Γαλλία καί τό Βέλγιο διατυπώνουν τι εύχή όπως ή 7η Όδηγία εφαρμοσθεί επί τραπεζία. Στήν άντίθετη άκρη ή Όλλανδία καί Δανία ύποστηρίζουν τήν πλήρη απαγόρευση τής βοηθείας, πρός τά ναυπηγεία σέ περίοδο δύο έτών, ενώ ή Έλλάς καί ή Ισπανία έπιθυμούν τήν παράταση τής 6ης όδηγίας. Τέλος ή Πορτογαλία τάσσεται μέ κάθε τρόπο ύπέρ τής παροχής εξαίρέσεων.

Η ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Τό γνωστό Δανικό συγκρότημα Μόλλερ κατηγορεί τή Δυτική Γερμανία ότι έπιχορηγεί τή ναυπηγοβιομηχανία της κατά τρόπο παράνομο. Σύμφωνα μέ τις σχετικές δηλώσεις του προέδρου Μόλλερ, οί έπιδοτήσεις αυτές διαταράσσουν τόν άνταγωνισμό μετξύ τών ναυπηγείων καί συνεπάγονται τήν ιπιβολή τεχνητών τιμών. Τό ναυπηγείο Oderse του συγκροτήματος Μόλλερ θά πρέπει νά άγωνισθεί γιά νά έπζησει σέ διεθνές επίπεδο παρά τις παραγγελίες του ίδιου του συγκροτήματος. Είναι θλιβερό, δήλωσε, ότι μιλούσια χώρα όπως ή Δ. Γερμανία ένεργε κατ' αυτόν τόν τρόπο ενώ παράλληλα έμβραίξει τήν άπελευθέρωση τών αγορών τής Εύρώπης μέχρι τό 1992. Αυτό σημαίνει ότι ο Γερμανοί «κλέβουν» στήν ουσία τήν εργασία καί τό εισόδημα τών άλλων, οί όποιοι ώστ

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: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

σο έχουν κάθε δικαίωμα να κρατήσουν τη δουλειά τους.

Από τη πλευρά της η Ευρωπαϊκή Έπιτροπή δήλωσε ότι τα Γερμανικά ναυπηγεία δεν παραβιάζουν τους Κοινοτικούς κανονισμούς, όπως απέδειξε πρόσφατη σχετική έρευνα. Όσον αφορά τη Δανία, η μείωση των επιχορηγήσεων αποτελεί δική της υπόθεση και έφθον οι επιχορηγήσεις των γερμανικών ναυπηγείων δεν υπερβαίνουν το 20% του 20% δεν υπάρχει θέμα προς συζήτηση. Σε αυτό πρέπει να προστεθεί ότι η Ευρωπαϊκή Έπιτροπή είναι η μόνη ίσως που επιθυμεί πράγματι να συνεχισθεί η μείωση των επιχορηγήσεων την οποία ξεκίνησε η Δανία, ενώ όλα τα άλλα μέλη της Κοινότητας προτιμούν να διατηρήσουν τη δυνατότητα ενισχύσεως της ναυπηγοβιομηχανίας τους.

ΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μέ 34.648 εκατομ. τον. γκρός (51.504 εκατ. τον. d.w.) τό παγκόσμιο καρνέ των παραγγελιών έφθασε κατά τό τέλος του πρώτου τριμήνου του 1990 στό ύψος περίπου του τελευταίου τριμήνου του 1981 (35.311 εκατ. τον. γκρός, 45.324 εκατ. τον. d.w.).

Στίς 31 Μαρτίου 1990 τελοῦσαν υπό ναυπήγηση 1.252 πλοία 11.817 τον. γκρός και υπό παραγγελία 1.294 πλοία 22.830 τον. γκρός, άπόρροι της καλής ναυαγορράς της τελευταίας τριετίας.

Κατά χώρες, προηγείται φυσικά η Ίαπωνία μέ συνολικό καρνέ (ναυπηγήσεις παραγγελίες) 11.650.947 τον. γκρός και έπειτα η Ν. Κορέα μέ 7.583.704 τον. γκρός. Άκολουθούν κατά σειρά η Κίνα (σύν Φορμόζα), Δανία, Γιουγκοσλαβία, Ίσπανία, Δ. Γερμανία, Ίταλία, Βραζιλία, μέ καρνέ κυμαινόμενα μεταξύ 1,8 έως 1 εκατομ. τον. γκρός.

Από τό παραπάνω συνολικό τοννάζ, έκείνο πού θά νηολογηθεί έκτός της χώρας κατασκευής του, φθάνει τά 25.770 εκατ. τον. γκρός (ποσοστό 74%) μέ κυριότερες χώρες νηολογήσεως τη Λιβερία (9,1 εκατομ. τον. γκρός) και τόν Παναμά (5,6 εκατομ. τον. γκρός) και κυριότερες χώρες εξαγωγής την Ίαπωνία (9,5 εκατ.) και τη Ν. Κορέα (7,1 εκατ.).

Από άποψη μεγέθους, έννέα μονάδες είναι μεταξύ 100-125.000 τον. γκρός, 15 μονάδες μεταξύ 125-150.000 τον. γκρός και 22 μονάδες άνω των 150.000 τον. γκρός.

Τέλος τά μεγαλύτερα πλοία πού παραδόθηκαν μέσος στό πρώτο τρίμηνο του 1990 είναι άκόλουθα: Τάanker «Argo Athena» 280.000 τον. d.w. ναυπηγθέν από την Daewoo γιά λογαριασμό της Σουηδικής Argonaut. Μπάκ κάρριερ «Silver Bell» 109.258 τον. d.w. από την Samsung γιά την Korea Line. Ύγγραριοφόρο «Ekarutra» 78.988 τον. d.w. από την Μιτσουμπίσι γιά Ίνδονήσιο έφοπλιστή και τό υπερωκεάνιο «Fantasy» 70.387 τον. γκρός από τη Φινλανδική Masa γιά την Carnival του Μαϊάμι.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σάν άναγκαίο έπακόλουθο της ισχυρής ναυτιλιακής αγοράς και της βελτιωμένης έμπιστοσύνης του έφοπλισμού την όποία φανερώνουν οι αύξημένες ναυπηγικές παραγγελίες, πού προαναφέραμε θεωρείται φυσική ή άπροθυμία πού παρατηρείται στη διάλυση του υπάρχοντος παλαιού τοννάζ. Μετά την έκκαθάριση των άνεπιθύμητων πλοίων σε όλους τους κύριους τομείς της αγοράς πού πραγματοποιήθηκε στις άρχές της δεκαετίας του 1980, ή τάση προς διάλυση έπese κάθετα στά τέλη της ίδιας δεκαετίας, μέ σχεδόν άμελητέες διαλύσεις στους στόλους των δεξαμενοπλοίων, των φορτηγών ξηρού φορτίου και των πλοίων γενικού έμπορίου και κοντέινερ. Μέ 1,9 εκατ. τόννων γκρός πού όδηγήθηκαν γιά σκράπ τό 1989 τό σύνολο των διαλυθέντων πλοίων όλων των τύπων, όχι μόνο μειώθηκε κατά 62% έναντι του προηγούμενου έτος (1988 = 5 εκατ. τον. γκρός) αλλά ήταν χαρακτηριστικά χαμηλότερο από κάθε προγενέστερο έτος της δεκαετίας.

Άξιος ιδιαίτερης μνείας είναι και ένας άλλος παράγων: Οι ιδιαίτερα ύψηλές τιμές των νέων κατασκευών πού όφειλονται στην έλλειψη διαθέσιμων ναυπηγικών δυνατοτήτων, δημιουργεί ισχυρές τάσεις έπιμκύνσεως του χρόνου της ένεργου ζωής των υπάρχοντων πλοίων. Σε τομείς μάλιστα όπως των δεξαμενοπλοίων όπου οι χαμηλοί ναύλοι του '85 όδήγησαν πολλά πλοία σε μακρές περιόδους άργίας, οι έφοπλιστές των καλώς διατηρημένων παλαιών σκαφών δεν δείχνουν καμμία άπολύτως προθυμία άμεσης άνανέωσας.

ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Όση σημασία έχει γιά τό πλοίο τό μηχανοστάσιό του, τόσο σημασία έχει και ή Άπω Ανατολή γιά τό παγκόσμιο έμπόριο των κοντέινερς. Έτσι φρονούν οι ειδικοί. Κι αυτό γιατί οι βιομηχανίες της περιοχής εκείνης παράγουν τό μεγαλύτερο τμήμα της πλημύρας των φορτίων πού κατακλύζουν και δυναμώνουν τό θαλάσσιο έμπόριο των κοντέινερς. Αυτή δέ ή ζωηρή επέκταση των έγκλιβωτισμένων μεταφορών στην Άπω Ανατολή άντανακλάται στην έντυπωσιακή άνάπτυξη πού σημειώνουν οι λιμένες χειρισμού κοντέινερς της περιοχής εκείνης καθώς και στις τεράστιες επενδύσεις πού γίνονται γιά τη βελτίωση και αναβάθμιση της ύποδομής τους προς έξυπνότερη των κοντέινερς (τέρμινάλ, έξοπλισμός κ.λ.π.).

Μολονότι τό όριο του 1997 σκιάζει πάντα τόν ούρανό της άποικίας, τό Χόγκ Κόγκ εξακολουθεί να είναι ό πρώτος λιμένας του κόσμου σε διακίνηση έμποροκιβωτίων. Τό 1989 χειρίστηκε 4,46 εκατ. TEU μέ προοπτική να φθάσει έφέτος τά 4,8 εκατ. TEU. Τόν μεγαλύτερο όμως ρυθμό άναπτύξεως παρουσιάζει ή Σιγκαπούρη πού μέσα σε ένα χρόνο είδε τη διακίνηση σε κοντέινερς να φθάνει τά 4,3

Η θρυλική πιά διώρυγα της Μάγχης, πού είναι ένα από τά μεγαλύτερα έργα του αιώ-νος, αλλάζει ριζικά και τη φυσιογνωμία της περιοχής του Καλαί, του πρώτου εύρωπαϊκού λιμένος έπιβατών. Όστόσο οι εργασίες αυτές της έπιφανείας, δεν έχουν καμμία σύγκριση μέ τά τεκταινόμενα ύπογείως ή μάλλον ύποθαλασσίως εκατό περίπου μέτρα κάτω από τό βυθό της Μάγχης. Έκεί, σε μία τιτανική άτμόσφαιρα, μέρα και νύχτα, χωρίς άνάπαυλα, τά τεράστια γαλλικά χαλύβδινα έσκαπτικά τέρατα, τρυπούν τη γαλάζια κιμωλία και προχωρούν, μέτρο μέ μέτρο, την άργική πορεία τους γιά να συναντήσουν τους βρετανικούς όμόλογούς τους.

Όπως είναι γνωστό, τό σχέδιο του Euro-tunnel προβλέπει τη διάνοιξη τριών σιράγγων: Δύο μεγάλων σιδηροδρομικών, διαμέτρου 7,60 μ., στις όποιες θά διακινούνται άφενός μέν οι «ναβέτες» μεταφοράς των αυτοκινήτων και των έπιβατών και άφετέρου οι φορτηγές άμαξοστοιχίες. Καί μιάς μικρότερης ύπηρεσιακής, ένδιάμεσης των δύο άλλων, διαμέτρου 4,80 μ. από την όποία θά εξασφαλίζεται ή παρακολούθηση, ή συντήρηση, ή μεταφορά των τεχνικών συσκευών και ένδεχομένως ή παροχή βοήθειας.

Αυτό λοιπόν τό τρίτο, τό ύπηρεσιακό του-νελ, προβλέπεται να είναι έτοιμο στό τέλος Νοεμβρίου 1990. Τότε ό γαλλικός έσκαφέας, πού οι χειριστές του τόν έχουν βαφτίσει «Brigitte», θά συναντηθεί μέ τόν άπέναντι βρετανικό έσκαφέα πού έχει ξεκινήσει από τό Folkestone. Έκείνη τη μεγάλη στιγμή της συνάντησεως, όταν τά χαλύβδινα δόντια των περιστροφικών διαγόνων των δύο έσκαφών κινθθούν στό κενό, δεν θά έχει μόνο περατωθεί ή διάνοιξη, αλλά θά έχει συντελεσθεί και μία ιστορική άναστάτωση: Η Άγγλία θά έχει πάψει να είναι νήσος.

TEU (αύξηση 30%) και είναι βέβαιη ότι τό 1990 θά ύπερβεί τά 5 εκατ. TEU, ύποσκελίζοντας ίσως τό Χόγκ Κόγκ.

Άλματώδη επίσης άνάπτυξη έμφανίζει και ό λιμήν Καοσιούγκ της Φορμόζας, μέ διακίνηση της τάξεως των 3,6 εκατ. TEU χάρη στά όποία διεκδικεί την τρίτη παγκόσμια θέση σε βάρος του Ρότερνταμ. Άλλα τέλος σημαντικά λιμάνια ύπηρεσιών κοντέινερ της Άπω Ανατολής είναι ή Nagoya της Ίαπωνίας, τά τρία λιμάνια της Ν. Κορέας (Pusan, Kwangyang, Kunsan) καθώς και μερικά άναπτυσσόμενα λιμάνια της Ταϊλάνδης και της Ίνδονησίας.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

Oil Tanker design and pollution prevention

A REPORT BY THE SHIPPING INDUSTRY

Οί πλέον πρόσφατες συζητήσεις των εκπροσώπων της 'Αμερικανικής Βουλής και της Γερουσίας δείχνουν ότι τα νομοθετικά σώματα των ΗΠΑ θα συμφωνήσουν τελικά να αποδεχθούν και προσηγορεύουν τα διεθνή πρωτόκολλα περί περιορισμού της άστικής ευθύνης σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας με πετρελαιοειδή, ενώ παράλληλα το Κογκρέσο θα εισηγηθεί νέα αντιρροπτική νομοθεσία, ή όποια από το έτος 2015 θα καθιστά υποχρεωτικό τον εξοπλισμό με double bottoms/hulls όλων των δεξαμενοπλοίων που

προσεγγίζουν σε ύδατα των ΗΠΑ.

Συμπληρώνοντας τη πρόσφατη έκτενη άρθρογραφία τους στο φλέγον αυτό θέμα, τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν άμέσως εν συνεχεία τη πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη που συνέταξε ομάδα εργασίας από εκπροσώπους του Διευθυντή Ναυτικού Έπιμελητηρίου, της 'Ιντερτάνκο και του Όιλ Κόμπανυς 'Ιντερνέτιοναλ Μαρίν Φόρουμ για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή και το σχεδιασμό των νέων δεξαμενοπλοίων.

The international shipping industry, aware of the concerns in the United States and in IMO following recent casualties resulting in serious pollution, established a joint working group to study the various proposals relating to oil tanker design and pollution prevention measures. The group, which comprised members representing the International Chamber of Shipping, the International Association of Independent Tanker Owners, and the Oil Companies International Marine Forum, met on a number of occasions from February to April 1990 and was assisted by information and advice from the International Tanker Owners Pollution Federation and Lloyd's Register of Shipping.

In establishing the industry group it was agreed that the principal objectives were to respond to an invitation received from the Chairman of the Committee of Tank Vessel Design — set up under the auspices of the National Research Council of the United States National Academy of Sciences, and to provide an input to discussions internationally in IMO pursuant to the adoption by the Assembly of Resolution A. 675 (16), «Prevention of Oil Pollution».

The following is a summary of the Group's findings:

Background

The Group began by reviewing fifty of the largest oil-spills excluding those arising from acts of war. The review revealed that 32 of the 50 occurred in the pe-

riod 1970-1979, but only 10 during the 1980s. An analysis of those 10 shows that six were in consequence of fire and explosions, two resulted from groundings (including the «Exxon Valdez» incident), one from a collision and one due to hull failure. Statistics for smaller oil spills confirm the improved trend, the number of spills of over 5,000 barrels during the last decade being consistently below those occurring between 1974 and 1979.

The Group also noted that the latest IMO analysis of serious casualties to sea-going tankers (1974-1988) indicates that the rate has been low (in relation to earlier data) and constant for some seven years. More detailed analyses of ship casualties — covering all classes of vessels — have shown that although accidents seldom result from a single cause, the human element is the most important factor, both in preventive and contributory terms.

The World Fleet

The table included at Annex 4 shows the numbers of existing tankers and combination carriers of 10,000 deadweight and above according to size and age. A remarkable feature of the statistics is the proportion of VLCCs of above 200,000 deadweight constructed before 1980 i.e. prior to the application of the MARPOL 78 requirement that new crude oil tankers should be constructed with protectively located segregated

ballast tanks.

The number of ships in this category accounts for more than 85% of vessels of this size in service today.

It has been forecast that due to anticipated deterioration in the oil tanker market, coupled with an unexpected crease in new ship building costs, there will be a tendency to extend the life of existing ships for as long as thirty years. Such life extensions are expected to be particularly applicable to ships of over 200,000 deadweight.

Accident Prevention

The Group noted that earlier studies into the causes of casualties had found that proper attention to the management of safety and pollution prevention is likely to be four to five times more effective in preventing pollution than the adoption of changes in ship design. Annex 5 shows the relationship between the contributions made by construction and design towards the prevention of accidental pollution by comparison with other factors, including the human element. While it is not suggested that attention to possible improvements in ship design should be ignored, it is important to emphasise that proper attention to other preventive measures will have a greater impact on the enhancement of safety and environmental protection. Without indicating any order of priority such measures might include:

- improved training and qualifications of seafarers,
- adequate navigational aids,
- vessels traffic services,
- accurate vessel position fixing systems,
- pilotage,
- speed limits in restricted waters,
- ship inspections/port state control.

In the opinion of the Group another significant preventive measure is the importance of ensuring the adoption of good standards of shipping company management. The Group noted the prin-

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS

MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

ciples embodied in the IMO Guidelines on Managements for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention (Resolution A. 647 (16), copy attached, Annex 6) which provides a valuable framework for the proper development, implementation and assessment of safety and pollution prevention management in accordance with good practices.

The Existing Regulatory Regime

The internationally agreed framework of regulations is considered to be comprehensive. It has been evolved over many years and deals not only with ship construction and design but also with the safety of navigation, standards of training, and operating procedures. The regulations are under continuous review and have been substantially revised during the past several years.

World tanker construction, design and operation have been the subject of particularly exhaustive debate. In 1978 IMO convened a conference (TSPP) and agreed that Annex 1 of the 1973 MARPOL convention, not then in force, should be revised. The result was that many vessels had to be modified even though they had been built to the very latest standard. The Group is concerned that there may be pressure to embark on a similar exercise, not because of any clearly demonstrated deficiency in ship design, but in the erroneous belief that operational errors should be remedied by the application of new or revised structural and/or equipment requirements.

The Group also discussed the principle of international agreement, confirming that the international shipping industry needs an international regime and that purely national solutions serve mainly to obstruct the adoption of the best combination of environmental, operational and commercial benefits.

The Group is concerned that legislation such as that currently under discussion in the United States may encourage the spread of domestic solutions and diminish the role of IMO. The debate in the United States has created much uncertainty within the industry and inevitably serves to discourage confidence on the part of ship operators, both in ordering new tonnage and in their support for IMO.

Proposals for Oil Tanker Design and Operational Requirements

While the Group firmly believes that the main efforts to ensure the avoidance of oil spills in the future should be directed towards preventing navigational and operational accidents, it is recognised that despite the best efforts at prevention, accidents will still occur and other aspects of pollution prevention such as ship design will be the subject of debate.

Before considering specific proposals relating to oil tankers design the Group addresses the question of world shipyard and ship repair capability to handle major construction projects. It was noted that there are some 88 yards world-wide that can accommodate ships of 100,000 tons deadweight and above and that most of these yards already have orders for new constructions into 1993 and beyond. Indications are that existing world shipyard capacity will — unless other pressures intervene — continue to be taken up with new buildings to cover fleet replacement needs. Furthermore, any major ship reconstruction contract — e.g. retrofitting double bottom tanks in existing VLCCs — creates technical constraints such that in reality only 37 yards would at present be physically capable of undertaking the work.

With regard to the specific proposals for oil tanker design, and in particular

those relating to double bottom/double hull construction, the Group found that opinions differed from company to company and expert to expert to the extent that the Group was unable to reach a judgement on the relative strengths of the conflicting arguments. The pros and cons of double bottom/double hull construction have been well rehearsed over many years and although technological change has led to an increase in the number of vessels built to double bottoms/ double hull configuration the evidence suggests that such vessel designs have been introduced more for commercial reasons than in response to environmental needs. The Group is convinced that some of the safety and maintenance problems presented by double bottom/double hull construction, such as difficulties of inspection, leakages, heeling effects, explosion risks, loss of buoyancy, greater structural damage in high energy groundings and corrosion, can be regarded as balancing the additional environmental protection afforded by such construction. On the other hand the Group can see no reason to discourage such designs, and fully accepts that for certain types of vessels and trades they may be preferred.

In reviewing the various proposals relating to ship design the Group divided its consideration between new and existing tonnage and came to the following conclusions:

New Ships

The shipping industry should oppose a requirement for double bottoms/sides/hulls as the sole solution. Equally it should not oppose them as an option since in certain circumstances they may offer the preferred solution to a particular operator's operational and commercial needs.

The Group considers that there are a



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 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



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

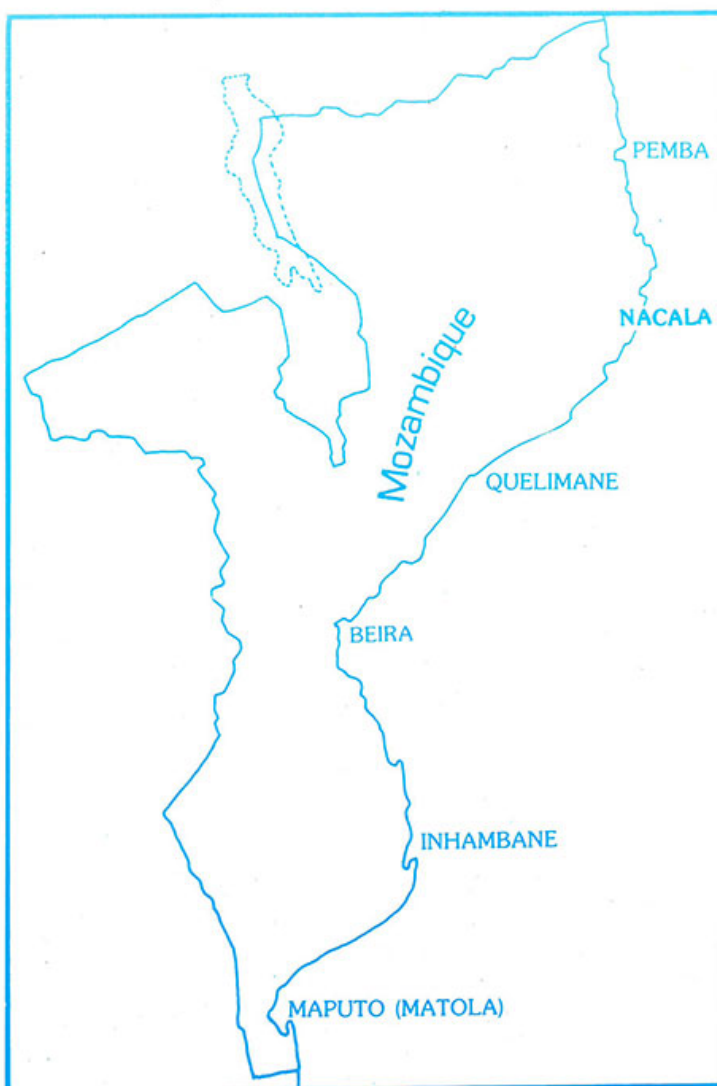
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.



INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

The first in a series of six new Reefers that have joined the Lavinia Fleet recently

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

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
1 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
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

advantages and disadvantages connected with all the various designs for oil tankers whether they be double bottoms, double hulls or some other arrangements of protectively located segregated ballast tanks. All of the arrangements considered by the Group provide a combination of protective arrangements but none of them stands out as demonstrating an overall superiority over any other, and all serve to emphasize the need to retain a flexible approach in any regulations.

The Group believes that such flexibility can be achieved by building on TSPPR Resolution 17 which calls on administrations to refine the methods for determining the probabilistic location of segregated ballast spaces to provide greater protection against collisions and grounding damages. A compelling argument in favour of this approach is that it would provide the preferred solution for operators while at the same time ensuring enhanced environmental protection.

In submitting the foregoing proposal it is relevant to note that data on the location of collision and grounding damages is available and the classification societies could be invited to provide

such information to assist in this task. By way of an example, data compile by Lloyd's Register of Shipping indicates interesting differences between the locations of collision and grounding damages to ships of below 50,000 dwt and those above. Additional data such as the extent of damage, depth of penetration, etc., should be studied before drawing conclusions.

Although the Group considers that such action should be sufficient it is recognised that the outflow of oil resulting from some grounding damages could be further reduced by adopting the hydrostatic balance system of cargo tank loading or other method shown to provide equivalent protection of the environment.

Although there is little practical experience of such systems, preliminary studies have however, been undertaken and comments which may be helpful in judging the feasibility of the hydrostatic balance and underpressure systems for limiting oil outflow in the event of grounding are included with this report.

Finally, it should be mentioned that in reaching these conclusions the Group had to make certain assumptions with regard to the design of double

bottom/double hull construction assumed the depths and widths protective arrangements would be between B/15 and 2 metres, when equal to the beam of the ship.

Existing Ships

The Group endorsed the long standing industry opposition to requiring the retrofitting of existing ships. It noted that in IMO, amendments to regulations requiring alterations to structural design were normally confined to new ships and that, in the absence of any compelling reason to the contrary, requirements to retrofit bottoms, sides, or hulls on existing ships should be resisted.

The Group agreed however, that if a decision is made that additional environmental measures are necessary in respect of existing ships, the following points must be underlined:

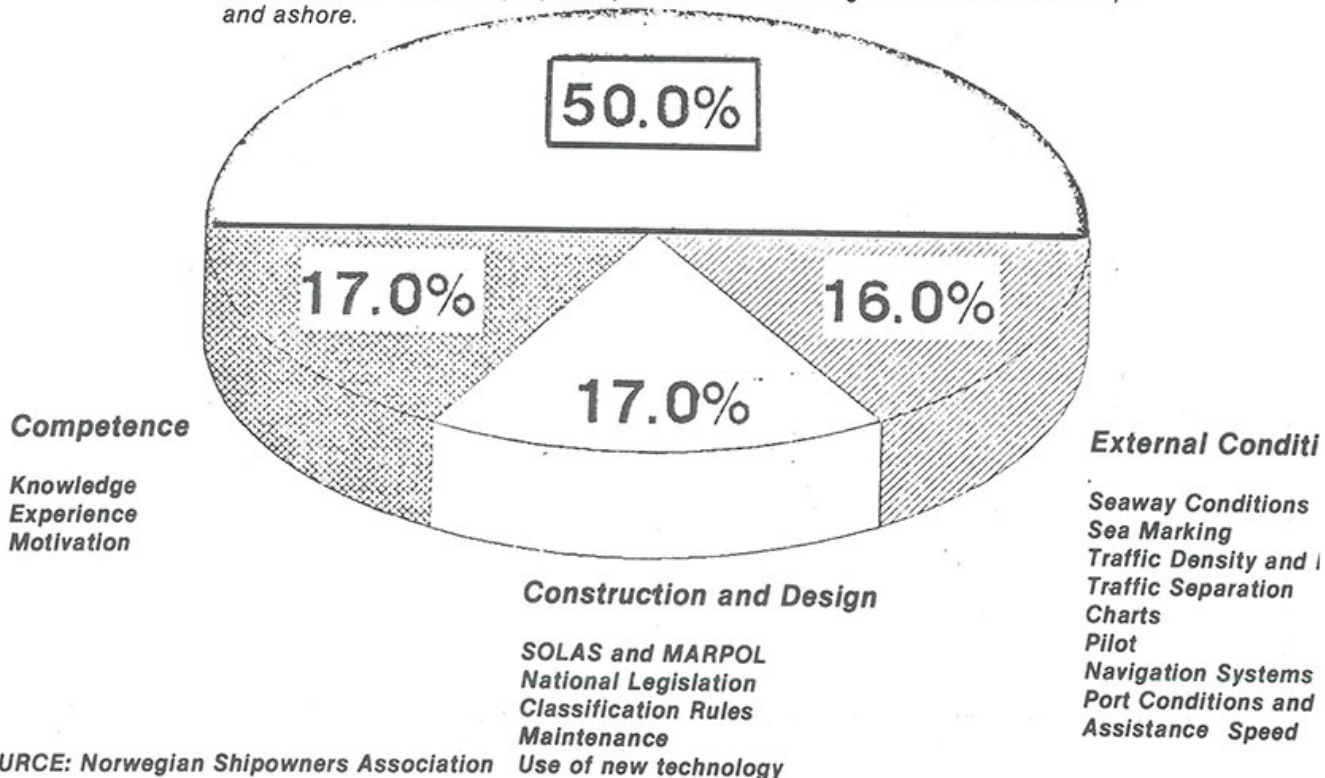
(a) Quite apart from objections to the retrofitting requirements for double bottoms/ double sides/ double hulls, a general retrofit programme would be impractical both on grounds of lack of ship repair yard capability and because the costs of retrofitting

ANNEX 5

FACTORS INFLUENCING THE RISK OF ACCIDENTAL OIL POLLUTION

Safety and Pollution Prevention Management

Implementation of the IMO Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention requires that shipowners should have a clearly defined policy on operational safety and pollution prevention matters. Ship operators are also required to provide adequate human and economic resources in order to ensure proper implementation of the guidelines on board ships and ashore.



SOURCE: Norwegian Shipowners Association

ANNEX 2

50 MAJOR OIL SPILLS FROM TANKERS AND COMBINED CARRIERS

DATE	NAME	GRT	SPILL(BL)	TYPE	LOCATION	CAUSE
19.07.79	Atlantic Empress	128,398	1.890.000	Crude	West Indies	Collision
6.08.83	Castillo de Bellver	138.823	1.760.000	Crude	South Africa, West Coast	Fire/Explosion
16.03.79	Amoco Cadiz	109.700	1.628.000	Crude	France, North Coast	Strand/Grounding
10.11.88	Odyssey	65.746	1.000.000	Crude	Canada, New Foundland	Fire/Explosion
18.03.67	Torrey Canyon	61.263	909.000	Crude	United Kingdom, South Coast	Strand/Grounding
19.12.72	Sea Star	63.989	902.250	Crude	Gulf of Oman	Fire/Explosion
7.12.71	Texaco Denmark	125.424	750.000	Crude	Belgium	Collision
24.02.77	Hawaiian Patriot	45.246	742.500	Crude	Hawaiian Island	Hull Failure
15.11.79	Independenta	88.690	696.350	Crude	Turkey, Bosphorus	Collision
11.02.69	Julius Schindler	12.821	675.000	Crude	Portugal, Azores	Strand/Grounding
12.05.76	Urquiola	59.723	670.000	Crude	Spain, North Coast	Strand/Grounding
23.02.80	Irenes Serenade	50.903	600.000	Crude	Greece, South Coast	Fire/Explosion
19.12.89	Khark V	138.394	560.000	Crude	Morocco, Mediterranean	Fire/Explosion
6.12.85	Nova	118.654	500.000	Crude	Iran Gulf	Collision
27.02.71	Wafra	28.339	480.000	Crude	South Africa, South Coast	Strand/Grounding
1.05.75	Epic Colocotronis	37.469	427.500	Crude	West Indies	Strand/Grounding
6.12.60	Sinclair Petrolore	35.477	420.000	Crude	Brazil	Fire/Explosion
9.11.74	Yuyo Maru No 10	43.724	375.00	White products		
7.01.83	Assimi	33.847	370.000	Crude	Japan, Honshu Island	Collision
31.12.78	Andros Patria	99.460	350.000	Crude	Oman	Fire/Explosion
13.06.68	World Glory	28.323	337.500	Crude	Spain, North Coast	Fire/Explosion
13.01.75	British Ambassador	27.114	337.000	Crude	South Africa, East Coast	Hull Failure
9.08.74	Metula	104.379	330.000	Crude	Japan, Iwojima Island	Hull Failure
29.02.68	Mandool II	25.313	300.000	Crude	Chile, South Coast	Strand/Grounding
29.01.75	Jakob Maersk	33.081	300.000	Crude	USA, East Coast	Strand/Grounding
1.11.79	Burmah Agate	32.285	300.000	Crude	Portugal	Strand/Grounding
28.12.80	Juan Antonio Lavalleja	68.931	280.000	Crude	USA, South Coast	Collision
9.06.73	Napier	23.690	270.000	Crude	Algeria	Strand/Grounding
24.03.89	Exxon Valdez	94.999	267.000	Crude	Chile, West Coast	Strand/Grounding
31.01.75	Corinthos	30.705	266.000	Crude	USA, Alaska	Strand/Grounding
11.06.72	Trader	21.999	262.500	Fuel (cargo)	USA, Delaware River	Collision
6.02.76	St. Peter	20.678	245.700	Crude	Greece, East Coast	Hull Failure
28.04.79	Gino	26.167	240.000	Carbon Blk	Ecuador	Fire/Explos
28.01.72	Golden Drake	16.231	237.750	Crude	France, West Coast	Collision
16.08.79	Ioannis Angelicoussis	35.269	236.250	Crude	Bermuda	Fire/Explosion
26.12.70	Chryssi	19.183	232.500	Crude	Angola	Hull Failure
18.01.77	Irenes Challenge	21.090	228.000	Crude	Bermuda	Hull Failure
15.12.76	Argo Merchant	18.743	225.000	Fuel (Cargo)	Pacific Ocean	Hull Failure
22.05.65	Heimvard	35.335	225.000	Crude	USA, East coast	Strand/Grounding
8.02.68	Pegasus	11.089	225.000	White products	Japan, Hokkaido Island	Collision
25.11.69	Pacoecean	17.328	225.000	Crude	USA, East Coast	not known
27.03.71	Texaco Oklahoma	20.084	225.000	Fuel (cargo)	North West Pacific	Hull Failure
18.02.76	Scorpio	26.031	225.000	Crude	USA, East Coast	Hull Failure
24.04.76	Ellen Conway	27.931	225.000	Crude	Mexico, East Coast	Strand/Grounding
27.05.77	Caribbean Sea	18.589	225.000	Crude	Algeria	Strand/Grounding
28.07.76	Gretan Star	19.674	217.500	Crude	East Pacific Ocean	Hull Failure
30.12.76	Grand Zenith	18.736	212.775	Fuel (cargo)	India, West Coast	Not known
21.04.88	Athenian Venture	18.521	200.000	White products	South Africa, South Coast	Hull failure
16.12.77	Venail	152.328	190.580	Crude	Canada, Newfoundland	Fire/Explosion
29.12.89	Aragon	122.583	175.000	Crude	South Africa, South Coast	Collision
					Portugal, Madeira	Hull Failure

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEQC GR.



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

make such a requirement economically unsustainable.

(b) The technical and environmental arguments against mandatory double bottoms/ double hulls are as valid for existing ships as for new ships, there being no convincing evidence to suggest that such designs are superior overall to other combinations of design such as the protective location of segregated ballast tanks.

(c) There are two classes of existing tankers, pre and post TSPP (keel laid before or after January 1980). All but the smallest post TSPP tankers are already required to be fitted with segregated ballast tanks protectively located.

(d) If governments see a need for additional measures to be imposed on existing ships then a course consistent with that adopted in 1978 might be appropriate. For example, in accordance with the objective set out in TSPP Resolution 3 existing tankers above a certain tonnage might be required to operate with clean ballast tanks — where they are not already operating as segregated ballast tanks vessels — with their dedicated ballast tanks located to provide a degree of side and bottom protection. Operational procedures such as hydrostatic balance and other methods shown to provide equivalent protection of the environment may also be considered.

(e) If new regulations are introduced, it would be of benefit both to the orderly shipment of oil world-wide and to the environment if the requirements were devised so as to permit combinations of measures which can be regarded as providing equivalent protection.

Economic Considerations

The full impact of the economic ramifications of any new measures cannot be calculated until and unless such changes are more clearly defined. The following considerations are, however, expected to apply:

(i) The renewal of the existing fleet in a timely manner will be influenced greatly by market conditions and the legislation — national and international — in place. A wider differentiation between the requirements for new and existing tonnage is unlikely to assist in encouraging ship replacement.

(ii) Similarly, investment in highly costly modifications is unlikely to be justified in the case of the majority of VLCCs built before 1980.

(iii) Existing contractual arrangements may create legal difficulties to owners of ships on long term charter where a ship is unable to perform as agreed.

(iv) Very costly requirements for new

oil tankers may further encourage life extension for existing ships for financial reasons.

(v) Any requirements leading to a reduction in cargo tank capacity in the existing fleet must be examined from the point of view of their potential impact on world trade.

Conclusions

(1) The international shipping industry is committed to international solutions and opposed to unilateral regulations.

(2) The shipping industry is convinced that it must make greater efforts towards adopting preventive measures, including ensuring that ship management and ships' personnel operate to internationally acceptable standards, that port and vessel traffic services are used to best effect, and that surveys and inspections, including those carried out for the purposes of port state control, are conducted in a way which identifies and eliminates major and repeated deficiencies.

(3) Regulations which stipulate double bottoms or double hulls as the sole solution for minimising pollution for new tankers cannot be supported, and the industry is strongly opposed to proposals requiring retrofitting double bottoms/ double hulls in existing vessels.

ANNEX 4

EXISTING FLEET (SIZE/AGE DISTRIBUTION) JANUARY 1990

Figures in number of ships and million tons d.s.

Size in '000 dwt	1969		1970-74		1975-79		1980-84		1985-89		TOTAL	
TANKERS	364	15.6	534	60.3	813	104.0	469	27.4	400	32.1	2580	239.4
10 - 25	156	2.9	100	1.8	93	1.6	78	1.3	42	0.7	469	8.4
25 - 50	97	3.4	143	4.5	199	6.7	153	5.5	153	5.7	745	25.6
50 - 80	62	4.0	25	1.8	52	3.2	132	8.2	35	3.0	316	20.1
80 - 100	26	2.4	44	3.9	105	9.2	75	6.5	74	6.5	324	28.5
100 - 150	19	2.2	63	8.2	113	14.6	14	1.7	38	4.6	247	31.3
150 - 200	2	0.3	9	1.5	48	7.8	6	1.0	5	0.8	70	11.4
200 - 300	2	0.4	144	36.8	133	34.4	7	1.9	41	10.2	327	83.7
300 +	—	—	6	2.0	70	26.5	4	1.4	2	0.6	82	30.4
OBO's	8	0.6	110	15.0	78	9.00	51	4.3	31	3.4	278	32.3
10 - 25	1	0.02	—	—	2	0.04	—	—	—	—	3	0.1
25 - 50	—	—	4	0.2	3	0.1	1	0.1	10	0.5	18	0.8
50 - 80	5	0.4	13	1.0	8	0.5	33	2.3	11	0.8	70	4.9
80 - 100	2	0.2	10	0.9	5	0.4	4	0.3	2	0.2	23	2.0
100 - 150	—	—	39	4.4	49	5.9	13	1.7	—	—	101	12.0
150 - 200	—	—	27	4.4	9	1.5	—	—	3	0.5	39	6.3
200 - 300	—	—	17	4.1	2	0.5	—	—	1	0.3	20	4.9
300 +	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1.2	4	1.2

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

(4) If it is felt necessary to introduce requirements for new oil tanker design then the present MARPOL requirements should be reviewed as proposed in TSPP Resolution 17. Similarly the requirements for existing ships might be examined in the light of TSPP Resolution 3 with a view to considering whether it would be appropriate to require existing crude oil tankers which presently operate as COW ships also to operate as CBT or SBT vessels.

(5) It is important that the present uncertainties created by the threat of unilateral legislation are removed so that ship operators and shipbuilders are not left in doubt whether ships constructed in accordance with the regulations will subsequently comply with international standards.

ANNEX 6

NATIONAL MARITIME ORGANIZATION
(IMO)
ASSEMBLY — 16th session

RESOLUTION A.647(16)
adopted on 19 October 1989
IMO GUIDELINES ON MANAGEMENT
FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS
AND FOR POLLUTION PREVENTION

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article (15 (j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO Resolution A.596 (15) by which it requested the Maritime Safety Committee to develop, as a matter of urgency, guidelines, wherever relevant, concerning shipboard and shore-based managements and its deci-

sion to include in the work programme of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee an item on shipboard and shore-based managements for the safe operation of ships and for the prevention of marine pollution respectively,

NOTING resolution A.441 (XI) by which it invited every State to take the necessary steps to ensure that the owners of a ship which flies the flag of that State provides such State with the current information necessary to enable it to identify and contact the person contracted or otherwise entrusted by the owners to discharge his responsibilities for that ship in regard to matters relating to maritime safety and the protection of the marine environment,

NOTING ALSO resolution A.443 (XI) by which it invited the Governments to take the necessary steps to safeguard the shippaster in the proper discharge of his responsibilities in regard to maritime safety and the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection,

RECOGNIZING ALSO that the most important means of preventing maritime casualties and pollution of the sea from ships is to design, construct, equip and maintain ships and to operate them with properly trained crews in compliance with international conventions and standards relating to maritime safety and pollution prevention,

HAVING CONSIDERED the recommendations made by the Maritime Safety Committee at its fifty-seventh session and by the Marine Environment Protection Committee at its twenty-

seventh session,

1. ADOPTS the IMO Guidelines Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, which are set out in the Annex to the present resolution,

2. INVITES all Governments to encourage those responsible for the operation of ships to take appropriate steps to develop, implement and assess safety and pollution prevention management in accordance with the above Guidelines,

3. REQUESTS the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee periodically to view these Guidelines and to consider any need for amendments in the light of experience gained.

ANNEX

IMO GUIDELINES ON MANAGEMENT
FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS
AND POLLUTION PREVENTION

1. INTRODUCTION

1.1 The purpose of these Guidelines is to provide those responsible for the operation of ships (hereinafter called "Company") with a framework for proper development, implementation and assessment of safety and pollution prevention management in accordance with good practice.

1.2 The objective is to ensure safe to prevent human injury or loss of life and to avoid damage to the environment, in particular, the marine environment, and to property.

1.3 Shipping is a varied industry. In two shipping companies are the same and ships operate under a wide range of different conditions. These Guidelines therefore, are based on general principles and objectives so as to promote

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations

and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627 8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

olution of sound managements and operating practices within the industry as a whole.

2. APPLICATION

2.1 These Guidelines are intended for all companies operating ships and do not seek in any way to define or embrace detailed regulatory requirements, international or national. It is taken for granted that companies comply with such requirements.

2.2 These Guidelines are expressed in broad terms so that they can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlines. Persons with particular responsibilities should have detailed and specialist knowledge of their specific tasks.

2.3 These Guidelines are in recommendatory form only, however, efforts should be made to apply them to the extent possible and practicable.

3. BASIC INTERNATIONAL INSTRUMENTS

3.1 The most important means of preventing maritime casualties and pollution of the sea from ships is to design, construct, equip and maintain ships and to operate them with properly trained crews in compliance with international conventions and standards relating to maritime safety and pollution prevention.

3.2 To promote this, a number of conventions and other instruments have been developed by IMO and other international organizations, such as:

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS),
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL),
- International Convention on Load Lines,

— Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG),

— International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW),

— ILO Convention 147 (Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention).

4. MANAGEMENT

General

4.1 Safety, pollution prevention and efficiency are integral to good management. They can only be the result of structured, painstaking policy and a combination of the right skills, knowledge and experience. The direct involvement of decision-making management in these matters is vital, its attitude being reflected in Company policy and thus directly in the work of all the Company employees. The cornerstone of good management is commitment from the top.

4.2 It is the commitment, competence, attitudes and motivation of all individuals engaged in activities pertaining to safety and pollution prevention at all levels that determine the end result.

4.3 It should be recognized that on board the ship it is the master who has the overriding responsibility for the safety operation of the ship. It is, therefore, essential to appoint a master competent to command the ship, who is fully conversant with and dedicated to the maintenance of appropriate safety and environmental protection standards, and to ensure that he is given all the necessary support and authority to perform his duties properly and safely.

Safety and environmental policy

4.4. Individuals and organizations perform well if certain basic principles are adhered to. These principles are briefly outlined in the following:

- The Company should establish a

fety and environmental protection policy with the objectives of safe ship operation and the prevention of pollution. The policy should state these objectives and set out the means of achieving them, in board terms, taking into account the relevant international conventions and national regulations,

- the necessary resources and personnel should be provided for the implementation and functioning of the policy and the achievement of safe operation and pollution prevention, and
- the policy should be clearly explained to all employees. Personnel throughout the Company need to understand the arrangements which have been made and to know which specific duties they have been authorized to carry out, as well as the level of performance expected. General and specific responsibilities within the Company should be defined explicitly. The arrangements under which the policy will work should be co-ordinated so as to ensure safe and effective operation.

4.5 In drawing up the policy, account should be taken of the following:

- the need for concise guidance and instructions on safe operation and pollution prevention, including maintaining the condition of ships and equipment to conform with the provisions of relevant statutory and classification rules and regulations,
- the need for good communication both within the ship and between the ship and management ashore,
- the fact that competence, attitudes and motivation are decisive factors in safety operation and pollution prevention and that the performance of individuals is significantly influenced by the quality of the management systems, and
- the fact that accidents can be prevented.

John Samonas

⊕ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
167/169 LONDON ROAD
Kingston - Upon - Thames,
Surrey KT2 6PT — England
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
FAX: 081-547 1949
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

ented by proper planning and execution of operations.

4.6 The policy should be reviewed at regular intervals and amended when necessary to ensure that it remains effective. In refining the policy, the importance of discussions and co-operation with Administrations and organizations representing shipowners and seafarers should be recognized.

Accident reporting

4.7 Accident reporting is essential in order that safe and pollution-free performance can be monitored effectively so that corrective action can be taken. The policy should cover the requirements for immediate accident reporting.

4.8 Accidents should be thoroughly investigated and discussed with the personnel involved with a view to avoiding recurrences. Certain accidents are required to be reported by national law and the policy should remind personnel of their obligations in this regard.

Suitable qualified seafarers

4.9 Each ship should be manned with qualified medically fit and suitably experienced seafarers, in accordance with the relevant international and national requirements. In addition, the following items should be considered:

- ships should be adequately manned for the trade in which they are engaged,
- ship's personnel should have a proper knowledge of the technical aspects of the ship and its operation as necessary for the performance of their duties, and receive the ne-

cessary training for familiarization with the particular ship or equipment, and

- ship's personnel should receive the relevant information on safety and pollution prevention in English or in the languages understood by them.

Other company responsibilities

4.10 The Company, being aware of the basic technical aspects of its ships and the trades in which they are engaged, should be prepared to respond to technical and operational needs. The Company has the responsibility to ensure that defects identified by the master are corrected and, where so required, to notify the Administration and classification societies as appropriate. The Company should fully recognize the implications of commercial decisions in terms of safe ship operation and pollution prevention.

5. MASTER

5.1 With regard to safety and environmental protection, the master has the responsibility on board a ship for:

- implementing the safety and environmental policy of the Company on the basis of international conventions, codes and national legislation,
- motivating the crew in the execution of that policy,
- issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner, and
- reviewing the safety and pollution prevention procedures.

5.2 In matters of safety and pollution prevention, the master has the overriding authority and discretion to take

whatever action he considers to be the best interests of passengers, crew, ship and the marine environment.

5.3 The master has the responsibility to report to the Company such defects and other matters which could affect the safe operation of the ship or could present a risk of pollution, and which require the assistance of the Company to ensure that they are rectified.

6. CREW

6.1 Ship's personnel should comply with the safety and environmental policy of the Company as well as with instructions and orders of the master in this regard. It is their duty to do their best to prevent any injury or damage and any pollution of the marine environment.

7. EMERGENCY DRILLS

7.1 Potential emergency situations likely to involve the ship should be anticipated and actions to meet them should be practised at drills. A programme of such drills, including where necessary, drills additional to those required by SOLAS, should be carried out so as to develop and maintain a confident and proficient team on board to deal with emergencies.

8. FURTHER GUIDANCE

General

8.1 Due regard should be paid to instructions and guidance issued by international and national bodies aimed at ensuring safe operation and pollution prevention. Documents related to the above are, for example:

- international conventions, reco-



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

mendations and codes (see paragraphs 8.2 - 8.3),

- national legislation, codes and guidance generated by a ship's flag State and port States visited by the ship,
- classification societies' rules and regulations (see paragraph 8.3), and
- guidance issued by international and national industry organizations, insurance companies, etc., both in regard to general operational practices and to specific technical details (see paragraph 8.5).

International conventions, recommendations and codes

8.2 Companies should be familiar with the basic contents of conventions such as those listed under section 3. Furthermore, companies should be acquainted with the relevant codes, recommendations and guidelines dealing with safety and environmental protec-

tion issued by IMO in the form of Assembly or MSC/MEPC resolutions or as MSC/MEPC circulars.

8.3 Companies should also be familiar with other conventions which are incorporated in and published as national legislation dealing with different aspects of safe ship operation and pollution prevention. Furthermore, Companies should be familiar with how the Government of the flag State has implemented international and national requirements.

Classification societies

8.4 The various classification societies publish rules and regulations for the classification of ships. In addition, individual societies also produce guidance notes on various aspects of ship classification and statutory matters. The International Association of Classification Societies (IACS) also produces and publishes numerous «Recommendations» which provide guidance on sh-

ip maintenance and operation, e.g., Care and survey of hatch covers, Fire prevention in machinery spaces in ships in services, Standards for ship equipment for mooring at single-point moorings. The societies also offer other services which may contribute to safe operation and pollution prevention.

Industry organizations

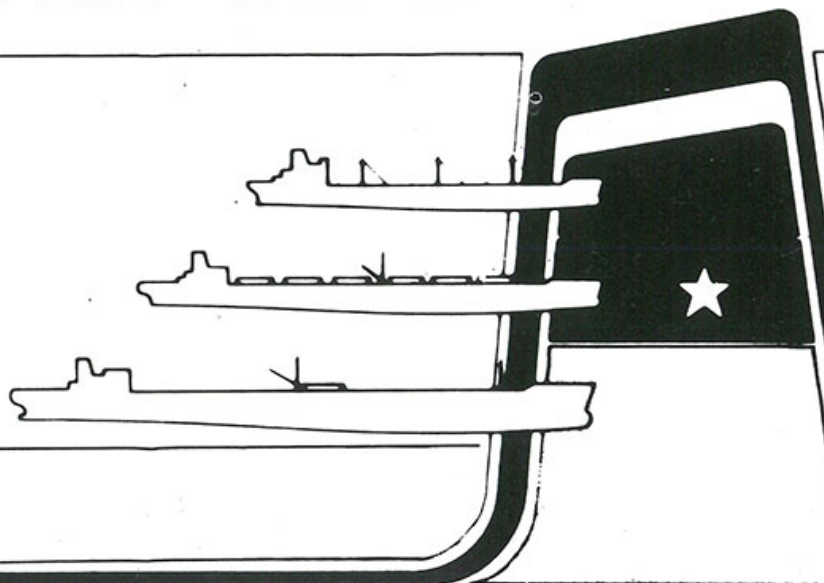
8.5 Important and helpful technical guides on efficient and safe ship operations and safe working routines, ship/shore checklists and navigational checklists have been issued by various industry organizations particularly the International Chamber of Shipping (ICS), the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), the Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd. (SIGTTO) and the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO).

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKOUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 971-5832266 · TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

'Ανάπτυξη Λιμενικών Έγκαταστάσεων στί χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Τού κ. ΝΙΚΟΥ Σ. ΚΟΥΛΑ

Η ένωση της Ευρωπαϊκής 'Αγοράς τό 1993 θά επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Εκτός του ότι θά αυξήσει γενικά τό εμπόριο, καθώς και τόν άνοικτό συναγωνισμό, επιπλέον θά επιφέρει μία πίεση γιά ανάπτυξη και σέ άλλους τομείς πού σχετίζονται μέ τήν ναυτιλία, όπως γιά παράδειγμα στην διαχείριση και οργάνωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων «κοντέινερ», σημαίνει ότι στό μέλλον πλοία αυτού του τύπου θά προσεγγίζουν σέ λιγότερα λιμάνια, καθώς τό μέγεθός τους θά περιορίζει τήν προσέγγιση στά μικρότερα λιμάνια. Έτσι προβλέπεται ότι τό μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών φορτίων μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών θά μεταφέρεται διά ξηράς, π.χ. τραίνα, φορτηγά αυτοκίνητα.

Γιά χώρες σάν τήν 'Ελλάδα, ή τήν 'Αγγλία (U.K.), πού βρίσκονται γεωγραφικά στην περιφέρεια της Ε.Ο.Κ., υπάρχει ό κίνδυνος σέ περίπτωση πού οι λιμενικές τους εγκαταστάσεις δέν είναι ανταγωνιστικές και οι μεταφορικές τους υπηρεσίες (transport services) παραγωγικές, νά χάσουν πολλούς μελλοντικούς «πελάτες».

Πολλά μέτρα γιά τήν διευκόλυνση και απλοποίηση της μεταφοράς φορτίων μεταξύ των χωρών της Ε.Ο.Κ. έχουν ήδη ληφθεί, όπως είναι τό Μονό Διαχειριστικό Έγγραφο (Single Administrative Document-SAD), τό όποιο χρησιμοποιείται από τό 1988 γιά μεταφορές φορτίων μεταξύ χωρών μελών της ΕΟΚ. Άλλα πιθανά μέτρα, πού θά ληφθούν στό μέλλον, συμπεριλαμβάνουν τήν ένοποίηση και έναρμόνιση του Φ.Π.Α. (V.A.T.) και των εξαγωγικών φόρων.

Τά στατιστικά στοιχεία δείχνουν καθαρά ότι οι λιμενικές επενδύσεις στην 'Ελλάδα είναι ζωτικής σημασίας. Γιά παράδειγμα, τό όλικό μέγεθος των εμπορικών φορτίων πού διεικνύεται από τήν 'Ασία πρós τήν ΕΟΚ προβλέπεται νά αυξηθεί τήν περίοδο 1987-1993 κατά μέσο όρο 6.2%, και τήν χρονική περίοδο 1993-1998 κατά μέσο όρο 3.7%. Η αύξηση του μεγέθους των εμπορικών φορτίων πού μεταφέρεται από τήν ΕΟΚ



Ο κ. Ν. Κουλάδης 31 ετών, είναι πτυχιούχος στο Ναυτικό Δίκαιο και Πολιτική (LL.M.) του Πανεπιστημίου της Ουαλλίας και έγγεγραμμένος στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου του Σαουθάμπτον όπου μελετά τήν περίοδο αυτή γιά τήν απόκτηση του Διδακτορικού πτυχίου Νομικής (Ph.D. in Law).

πρós τήν 'Ασία, προβλέπεται νά αυξηθεί κατά μέσο όρο 9.1% και 4.6% αντίστοιχα στις ίδιες χρονικές περιόδους.

Οι περισσότερες χώρες της ΕΟΚ έχουν ήδη προβλέψει τήν μελλοντική ανάπτυξη πού θά επικρατήσει μετά τό 1992, και έχουν αρχίσει τήν κατασκευή καινούργιων λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και τήν επέκταση των ήδη υπάρχοντων.

Τό Άμβουργο, γιά παράδειγμα, άρχισε τό 1989 τήν ανάπτυξη ενός πλάνου τό όποιο θά δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες, ώστε τό λιμάνι αυτό νά είναι σέ θέση νά εξυπηρετεί τις εμπορικές ανάγκες της περιοχής μέχρι τό έτος 2000.

Στήν περίπτωση της 'Ελλάδας, ό μεγαλύτερος ανταγωνιστής είναι ή Γένοβα και ή Μασσαλία. Αυτά τά δύο λιμάνια σκοπεύουν νά προσελκύσουν σχεδόν όλες τις μεταφορές φορτίων μεταξύ ΕΟΚ και 'Ασίας. Έτσι, τό 1991 στην Γένοβα θά άνοίξουν οι καινούργιες κοντέινερ εγκαταστάσεις (container terminal) στην περιοχή Voltri, οι όποιες θά έχουν ικανότητα διακίνησης 400.000 κοντέινερς (T.E.U.) τόν χρόνο, καθώς και τρία εκατομμύρια τόννους φορτίων σέ τρέη-

λερς (Ro-Ro). Στην πραγματικότητα τές οι λιμενικές εγκαταστάσεις θά νουν τήν Γένοβα ένα από τά μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου.

Θά πρέπει επίσης νά λάβει κανείς υπόψη του ότι τά λιμάνια της Μεσογείου μέ ύψηλης ποιότητας εγκαταστάσεις χρησιμεύσουν σάν ενδιάμεσος σταθμός αποθήκευσης εμπορευμάτων μεταξύ μερικής και 'Ασίας (feeder service).

Feeder Service (προτελευταία πειράς): Αυτή είναι μία μέθοδος μεταφοράς φορτίων πού χρησιμοποιείται από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Αυτό σημαίνει ότι μεταξύ δύο μακρινών λιμάνων (π.χ. Τόκιο — Νέα 'Υόρκη) υπάρχει ένας ενδιάμεσος σταθμός (π.χ. Πειραιάς) μέ αποθηκευτικές λιμενικές εγκαταστάσεις γιά κοντέινερς. Έτσι πλοίο πού ξεκινά από Τόκιο φορτωμένο (full-capacity) μέ εμπορεύματα γιά έφορα λιμάνια (π.χ. Σιγκαπούρη, Τζέν Πειραιάς, Νέα 'Υόρκη), δέν είναι άν κη νά πλεύσει στή Νέα 'Υόρκη, εάν προοριζόμενο γιά έκεi φορτίο είναι κρό. 'Αντ' αυτού μπορεί νά αποθηκεύσει τό φορτίο στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Πειραιάς, απ' όπου πλοίο τής ίδιας εταιρίας θά τό παραλάβει. Ταυχρονα τό παραπάνω πλοίο θά φορτώ από τις ίδιες λιμενικές εγκαταστάσεις (Πειραιάς) φορτίο γιά επιστροφή στό Τόκιο και τά ενδιάμεσα λιμάνια. Δηλαδή πρακτική χρησιμότητα αυτού του τύπου μεταφοράς είναι ότι υπάρχει καλύτερη ακρίβεια στό χρόνο παραδόως και παραλαβής φορτίων άφου ή άίσταση μοιράζεται στά δύο. 'Επιπλέον τά πλοία κατά κανόνα έχουν τήν δυνατότητα νά είναι πλήρως φορτωμένα (full capacity).

Οι αλλαγές πού θά επιφέρει ή έμποική ένοποίηση των χωρών της ΕΟΚ είναι ευόινες ειδικά στον τομέα των λιμενικών εγκαταστάσεων γιά αυτές τις χώρες πού είναι γεωγραφικά «προικισμένες». Χώρες πού βρίσκονται στην περιφέρεια της ΕΟΚ, και ειδικά αυτές της Μεσογείου έχουν αυτά τά χαρακτηριστικά, αλλά γιά νά τά εκμεταλλευτο χρειάζεται ένα άκόμα στοιχείο. Άπτείνεται καλή πρόβλεψη και σωστή έπιδυση.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

‘Η ρύπανση τῆς θάλασσας ἀπό τά ἀπορρίμματα

“Εστω καί ἀργά, 15 χρόνια μετά τήν ψήφισή του, τέθηκε σέ ἰσχύ τό Παράρτημα V τῆς διεθνούς συμβάσεως γιά τή πρόληψη ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης (MARPOL 1973-78) τό ὁποῖο ἀφορᾷ εἰδικά τή ρύπανση ἀπό τά πάσης φύσεως ἀπορρίμματα καί σκουπίδια.

“Ὅπως καί τά Παραρτήματα III καί IV — πού ἀφοροῦν τή ρύπανση ἀπό συσχευασμένες οὐσίες καί ἀκαθαρσίες — ἔτσι καί τό Παράρτημα V εἶναι προαιρετικό. Αὐτό σημαίνει ὅτι τά Κράτη δεσμεύονται μόνο γιά τήν ἐφαρμογή τῶν δύο πρώτων παραρτημάτων πού ρυθμίζουν τά τῆς ρυπάνσεως ἀπό πετρελαιοειδή καί ἀπό ὑγρές ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, ἐνῶ ἡ ἐφαρμογή τῶν ὑπόλοιπων παραρτημάτων εἶναι προαιρετική.

“Εστω καί ἔτσι ἡ ἰσχὺς τοῦ παραρτηματος V ἀποτελεῖ ἓνα μεγάλο βῆμα στόν ἀγῶνα ἐναντίον τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, ἡ ὁποία ἔχει δραματικά ὀξυνθεῖ τίς τελευταῖες δεκαετίες. Τό προχειρότερο παράδειγμα παρουσιάζουν οἱ Κυριακάτικες ἀκτές πού συχνότατα παραμορφώνονται ἀπό τοὺς σωρούς τῶν ἀποκρουστικῶν σκουπιδιῶν πού προέρχονται κυρίως ἀπό τά πλοῖα καί τά ξεβράζει τό κύμα στίς παραλίες. Ἀλλά τό χάσιμο ἑνός περιστασιακοῦ Σαββατοκύριακου ἴσως νά μὴν εἶναι τό μεγαλύτερο κακό πού προκαλοῦν τά σκουπίδια. Γιατί ἐξίσου πλήττονται τά ψάρια, τά πουλιά καί γενικότερα ἡ θαλάσσια πανίδα καί χλωρίδα, πού ὁδηγεῖται σέ ἓνα ἀργό ἀλλά συστηματικό θάνατο.

Τά σκουπίδια καταφθάνουν μέ διάφορες μορφές καί συνίστανται ἀπό διάφορα ὑλικά, ἀπό τά ὁποῖα ὅμως τῇ μεγαλύτερῃ ζημιά προκαλοῦν ὅπωςδήποτε τά πλαστικά. Γιατί ἀφενός μὲν χρησιμοποιοῦνται σέ μιά ἀπέραντη ποικιλία προϊόντων καί ἀφετέρου εἶναι οὐσιαστικά ἀφθάρτα κι ἀκατάλυτα, πράγμα πού

σημαίνει ὅτι μιά καί βρεθοῦν στή θάλασσα μπορεῖ νά παραμείνουν ἐκεῖ ἀλώβητα ἐπὶ πολλές δεκαετίες.

Ἡ ἀνάπτυξη τῆς χρήσεως τῶν πλαστικῶν ἀπέτελεσε χαρακτηριστικό τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας ἀπὸ τὸν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο καί δέν ὑπάρχει καμμιά ἐνδειξη ὅτι πρόκειται νά λιγοστεύουν. Ἐχει διαπιστωθεῖ ὅτι ἐναντι τῶν 2.900 τόννων ρητινωδῶν πλαστικῶν πού παρήχθησαν τό 1960 στίς ΗΠΑ τό 1986 ἐφθασαν τίς 23.000 τόννους, καθὼς ἡ χρήση τους περιλαμβάνει συνεχῶς περισσότερα προϊόντα. Σήμερα χρησιμοποιοῦνται γιά διάφορα εἶδη καθημερινῆς χρήσεως, ὅπως εἶναι οἱ φιάλες, οἱ σακκούλες γιά τὰ ψώνια, τὰ ποτήρια καί τὰ πιάτα, τὰ καφάσια γιά τίς μύρες καί οἱ σάκκοι τῶν σκουπιδοτενεκέδων. Στή βιομηχανία χρησιμοποιοῦνται γιά σχοινιά, συνδετικές ταινίες καί ἀδιάβροχα, ἐνῶ στήν ἀλιεία οἱ συνθετικές ἴνες ἔχουν ἀντικαταστήσει σχεδόν ἐξολοκλήρου κάθε ἄλλο ὑλικό κατασκευῆς δικτυῶν. “Ὅλα αὐτά τά εἶδη μπορεῖ νά φαίνονται ἀκίνδυνα ὅταν πετιοῦνται ἀπὸ τό πλοῖο ἀλλά ἔχει ἀποδειχθεῖ ὅτι μπορεῖ ν’ ἀποβοῦν μοιραῖα γιά τή θαλάσσια ζωή.

Ἀλλά δέν εἶναι μόνο τά πλαστικά πού δημιουργοῦν προβλήματα. Ὑπάρχουν καί πολλά ἄλλα ὑλικά πού παρουσιάζουν σοβαρά ἐπίσης προβλήματα ρυπάνσεως. Γιά παράδειγμα, τό ἀλουμίνιο πού χρησιμοποιεῖται εὐρύτατα στή βιομηχανία συσκευασμένων ποτῶν, εἶναι κι αὐτό ἐξαιρετικά ἀνθεκτικό, ἐνῶ προφανῆς εἶναι ὁ κίνδυνος ἀπὸ τά σπασμένα γυάλινα σκεύη.

Οἱ μορφές τῶν σκουπιδιῶν ποικίλουν κατὰ περιοχές. Ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχουν μεγάλες ἀγορές ἀλιευτικές, ἀφθονοῦν τά δίχτυα καί τά ἄλλα σχετικά ὑλικά. Σέ περιοχές κοντά στίς μεγάλες ἀκτοπλοϊκές γραμμές, τά ἀπορρίμματα προέρ-

χονται συνήθως ἀπὸ τά πλοῖα καί ἐκτός ἀπὸ τά ἔτοιμα προϊόντα περιλαμβάνουν πολλές φορές καί τά μικρά σφαιρίδια πού σχηματίζουν τήν πρώτη ὕλη τῆς πλαστικῆς βιομηχανίας καί μεταφέρονται διά θαλάσσης σέ μεγάλες ποσότητες. Σέ ἄλλες περιοχές, παραθεριστικῆς εὐαισθησίας, πολλά ἀπὸ τά σκουπίδια πρόέρχονται ἀπὸ τά σκάφη ἀναψυχῆς καί ἀπὸ τοὺς ἴδιους τοὺς παραθεριστές, γιατί εἶναι ἀλήθεια ὅτι ὁ κόσμος πού διαμαρτύρεται ἐντονα γιά τή ρύπανση πού προκαλοῦν οἱ ἄλλοι, εἶναι ἐλάχιστα προσεκτικός ὅταν πρόκειται γιά τὸν καθαρισμό τῶν δικῶν του ἀποβλήτων.

Τὸν περασμένο Ἀπρίλιο ἐθελοντές πρόσκοποι καί ὁδηγοὶ καθάρισαν 8,2 χμ. ἀκτῶν στήν Ἀττική, κοντά στήν Ἀθήνα, σέ μιά ἐπιχείρηση ὁργανωμένη ἀπὸ τήν HELMEPA. Σέ μιά μέρα εἶχαν μαζέψει 559 κυβικά μέτρα σκουπιδιῶν, ἀπὸ τά ὁποῖα τό 34,9% ἦταν πλαστικά, τό 19% χαρτιά, τό 18,4% ξύλα, τό 17,8% μεταλλικά ἀντικείμενα, τό 7,4% γυαλιά καί τό 2,5% διάφορα ἄλλα κουρέλια. Ἀπὸ τά τά πλαστικά τό 5,2% ἦταν σχοινιά καί τό 3,7 δίχτυα. Παρόμοια ἐπιχείρηση ἐπαναλήφθηκε τὸν Μάιο γιά τὸν καθαρισμό 14 χμ. σέ 12 παραλίες πού ἀπέφερε 830 κυβ. μέτρα σκουπιδιῶν. Τέτοιες ἐκκαθαριστικές ἀσκήσεις γίνονται καί στίς ΗΠΑ, ὅπου τό 1987 παρουσίασε ἓνα θλιβερό ρεκόρ ὅταν οἱ 477 ἐθελοντές μαζέψαν 13 τόννους σκουπιδιῶν ἀπὸ 13,6 μίλια παραλίας μέσα σέ 3 ὥρες.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι τά ἐμπορικά πλοῖα ἔχουν μεγάλη εὐθύνη γιά τοὺς σωρούς τῶν σκουπιδιῶν πού πλέον σήμερα σέ ὅλους τοὺς ὠκεανούς τοῦ κόσμου. Ὑπολογίζεται ὅτι τό 1975 τά ἀπορρίμματα τῶν πλοίων ἐφθασαν τοὺς 5,6 ἑκατ. τόννους, ἐνῶ μιά ἄλλη στατιστική δείχνει ὅτι τό 1982 τά πλοῖα πέταξαν στή θάλασσα 639.000 πλαστικά κου-

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

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

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

τιά, 426.000 γυάλινα και 7 εκατομ. μεταλλικά. Η ίδια αυτή στατιστική φανερώνει ότι ένα πλήρωμα 46 ανθρώπων μέσα σε διάστημα 44 ημερών πέταξε στη θάλασσα 320 χαρτοκιβώτια, 370 πλαστικά καφάσια, 167 περιτυλίγματα, 19 πλαστικές σακκούλες, 254 μπουκάλια, 29 σωληνάρια και 5.176 κονσερβοκούτια.

"Όπως διαφέρουν τα είδη που πετούν τα πλοία έτσι διαφέρουν και οι συνέπειες που προκαλούν ακόμα και τα έκ πρώτης όψεως έντελως ακίνδυνα αντικείμενα. Ειδικότερα:

Δίχτυα. Στις αλιευτικές περιοχές τα άχρηστα και εγκαταλελειμένα δίχτυα αποτελούν τον μεγαλύτερο κίνδυνο για τη θαλάσσια πανίδα. Τα πιο επικίνδυνα είναι τα κοινά επιπλέοντα δίχτυα που κατασκευάζονται σχεδόν εξολοκλήρου από συνθετικές ίνες και τα οποία κρεμιούνται από σημαντήρες ή σχοινιά για τον εγκλωβισμό των ψαριών. Τό μήκος τους μπορεί να φθάσει μέχρι και τα 27 χμ. και υπολογίζεται ότι το σύνολο των δικτύων που είναι ριγμένα στον Ειρηνικό φθάνουν τα 170.466 χμ. Τα τρατόδιχα σε σχήμα σάκου ρυμουλκούνται πίσω από το αλιευτικό σκάφος και ξύνουν κυριολεκτικά το βυθό, προκαλώντας βλάβη μεγάλη ζημιά αλλά υποκείμενα και τα ίδια στον κίνδυνο να υποστούν βλάβες από αντικείμενα που βρίσκονται στο βυθό.

Και τα δύο είδη δικτύων, δηλαδή τα

κοινά συρόμενα και τα δίχτυα της τράτας είναι επικίνδυνα, αλλά τα πρώτα είναι πολύ χειρότερα αφενός μεν λόγω του μεγάλου μήκους τους και αφετέρου γιατί είναι σχεδόν άδραστα στο νερό. Σε μερικές χώρες απαγορεύτηκαν. 'Ακόμα κι αν αποσπασθούν και μείνουν ελεύθερα, εξακολουθούν να παγιδεύουν ψάρια μέχρις ότου κουλουριαστούν ένδεχομένως και βουλιάξουν στο βυθό. Μεγάλη κύτη, όπως οι φάλαινες, τα δελφίνια, οι φώκιες, κινδυνεύουν να μπερδευτούν σε τέτοια έρμια δίχτυα. Στην 'Αλάσκα απέδειχθη ότι το μπερδεμα σε τέτοια δίχτυα είναι η κύρια αιτία του θανάτου της φώκιας της οποίας ο πληθυσμός έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό τα τελευταία τριάντα χρόνια. 'Αλλά και μικρότερα ψάρια ή και πουλιά παγιδεύονται πολύ συχνά από εγκαταλελειμένα δίχτυα. 'Εξάλλου σε πολλές παράλιες περιοχές οι παγίδες για τους αστακούς και τα καβούρια όταν χαθούν ή χαλάσουν δεν παύουν να προσελκύουν θύματα μέχρι να σαπίσουν έντελως, πράγμα που προκειμένου για πλαστικά υλικά μπορεί να συμβεί μετά αιώνες.

Σχοινιά, σακκούλες κλπ. Τα σχοινιά και οι συνθετικές ταινίες κατασκευάζονται συνεχώς περισσότερο από πλαστική ύλη. Έχουν πλεονέκτημα ότι δεν σκουριάζουν, είναι φθηνά και παρουσιάζουν εξαιρετική αντοχή. 'Ωστόσο για τα υδρόβια θηλαστικά και κάθε άλλο είδος ιχθύος μπορεί να είναι μοιραία

αν παγιδέψουν το κεφάλι τους ανά τους. 'Εξάλλου τα υλικά αυτά δημιουργούν προβλήματα και στα πλοιάριά τα σκάφη αναψυχής, γιατί μπλέκουν εύκολα στις προπέλες και μπλοκάρουν σωλήνα απορρόφησης. Γι' αυτό κριβώς μερικοί κατασκευαστές αρχικά εφαρμόζουν ένα σύστημα δονού προστατεύει τις προπέλες από μπλέξιμο.

Τό 1987 μιὰ έκστρατεία καθαρισμών ακτών του Τέξας απέδωσε 31 πλαστικές σακκούλες, οι οποίες αποτελούν μόνες τους τη μεγαλύτερη κατηγορία σκουπιδιών. Οι σακκοαυτές μπορούν να παγιδέψουν ψαρίδια και άλλα θαλασσινά, ενώ πολλές φτρώγονται από μεγάλα ψάρια με εξομοιωμένη απόδοσή τους. 'Αλλά και πλαστικά δαχτυλίδια που χρησιμοποιούνται για το πακετάρισμα των τσιγάρων της μύρας ενώ φαίνονται ότι ακίνδυνα δεν αποκλείεται να γίνονται βρόγχοι για ψάρια, μικρές χελώνες φώκιες, γιατί καθώς επιπλέον στο νερό μπορεί να τυλιχθούν γύρω στο στομάχι του ψαριού ή το λαιμό της χελώνας να προκαλέσουν τον στραγγαλισμό τους.

Πλαστικά. Τα πλαστικά είναι προϊόντα της πετροχημικής βιομηχανίας και νοούνται από τα μικρά σφαιρίδια που νοούνται και πλάθονται στο σχήμα που λουμμε. Συχνότατα τα σφαιρίδια μεταφέρονται χύμα και χρησιμοποιούνται και στη συσκευασία. Καθώς είναι μικρά, φθηνά και πρόχειρα πετιούνται συχνά σαν σκουπίδια. Δυστυχώς όμως είναι πολύ εύκολο να ξεγελάται τα θαλασσινά πουλιά που τα νομίζουν για τροφή και μάλιστα για αυγά ριών. Τό ίδιο παθαίνουν και οι χελώνες που τα σωριάζουν στο στομάχι του χρι να πεθάνουν. Χαρακτηριστικές οι περιπτώσεις των χελωνών που καταβροχθίσαν μεγάλες ποσότητες πλαστικών σκουπιδιών σε σημείο να γίνουν τόσο ελαφρές ώστε να μπορούν πια να βουλιάξουν για να νε.

Τό συμπέρασμα είναι ότι η ένταση της ισχύος του Παραρτήματος V πχει στη ναυτική κοινότητα μιὰς πρόταξης ευκαιρία να περιορίσει τη πανση της θάλασσας από όλα αυτά σκουπίδια και από τους κινδύνους δημιουργούν στη θαλάσσια ζωή. προσπάθεια όμως αυτή θα σημειώσεται πιτυχία μόνον αν εφαρμοσθεί σω. Αυτό σημαίνει ότι χρειάζεται κοινή σση αφενός μεν των εφοπλιστών και πληρωμάτων ώστε η απόρριψη σκουπιδιών από τα πλοία να γίνεται σύμφωνα με τις προστατευτικές διατάξεις Παραρτήματος V και αφετέρου των βερνήσεων, οι οποίες πρέπει να πσχουν τις αναγκαίες ευκολίες ύπικης των σκουπιδιών που προβλέπεται σύμβαση αλλά και να ελέγχουν οτ πλοία τους τις χρησιμοποιούν.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

25 ΔΙΣΕΚ. ΔΡΑΧΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Η Κοινότητα χρηματοδοτεί ελληνικά προγράμματα αντιρρύπανσης

Μέ είκοσι πέντε δισεκατομμύρια δραχμές θα χρηματοδοτηθεί η χώρα μας από την ΕΟΚ, προκειμένου να προωθήσει δραστηριότητες για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, καθώς και για τη προστασία του οικοσυστήματος.

Τά χρήματα αυτά θα δοθούν από την Κοινότητα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος προστασίας του περιβάλλοντος «ENVIREG», τό οποίο είναι τριετούς διάρκειας. Τό πρόγραμμα θά συζητηθεί στην αρμόδια επιτροπή τόν προσεχή Νοέμβριο καί ή υλοποίησή του θά άρχισει τούς πρώτους μήνες του 1991.

Από τό ποσό αυτό, ένα δισεκατομμύριο έξακόσια τέσσερα εκατομμύρια δραχμές θά διατεθεί στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ, προκειμένου νά δραστηριοποιηθούν τά λιμενικά ταμεία καί λιμενικοί οργανισμοί για τή προμήθεια

πλωτών μέσων καταπολέμησης θαλασσίων ρυπάνσεων, καθώς καί για τή συλλογή καί επεξεργασία λυμάτων.

Τό ΥΕΝ έχει ήδη προγραμματίσει τήν αγορά έξι σκαφών πολλαπλής χρήσεως, τά όποια, όπως ανέφερε στίς 26 Ιουλίου, ό άναπληρωτής ύπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Άριστοτέλης Παυλίδης, θά λιμενίζονται στόν Πειραιά, στη Θεσσαλονίκη, στη Πάτρα, στό Έράκλειο, στη Σύρο καί στη Καβάλα. Τά έξι αυτά σκάφη άπορρύπανσης δέν θά περιορίζονται στη περιοχή τών πιό πάνω λιμανιών, αλλά θά δραστηριοποιούνται καί σέ κοντινές θαλάσσιες περιοχές άν παραστεί άνάγκη.

Επίσης τόΥΕΝ θά προχωρήσει στην αγορά πέντε σκαφών πού θά περισυλλέγουν τά λύματα στα λιμάνια καί στη συνέχεια θά προχωρούν στην επεξεργασία τους, ώστε νά αποβάλλονται καθαρά πλέον στη θάλασσα ή νά μαζεύονται σέ χερσαίες εγκαταστάσεις.

Τά πέντε πλοία συλλογής λυμάτων θά βρίσκονται στη Θεσσαλονίκη, στό Έράκλειο, στη Πάτρα, στη Καβάλα καί στό Βόλο. Όπως ύπογράμμισε ό ύπουργός, ή λύση τής χρησιμοποίησης πλωτών μέσων για τήν πρόληψη καί καταστολή τής θαλάσσιας ρύπανσης είναι προτιμότερη εκείνης τών χερσαίων εγκαταστάσεων. Έπομένως στό μέλλον δέν θά δημιουργηθεί καμία χερσαία εγκατάσταση παρά μόνο αυτή στη Νέα πολη Βίων Λακωνίας.

Επιπλέον, τό ΥΕΝ σέ συνεργασία μέ τό ύπουργείο Γεωργίας καί τήν Διεύθυνση Άλιείας προωθεί τήν εφαρμογή κοινοτικών προγραμμάτων καί στό πλαίσιο αυτό, θά προχωρήσει στην αγορά έξι ειδικών άεροσκαφών για τήν επίτηρηση του θαλάσσιου χώρου. Καί τά έξι αυτά άεροσκάφη θά άγορασθούν μέ κοινοτική χρηματοδότηση.

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: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Συμβόλαιο με τη Νορβηγία

Τό νορβηγικό συγκρότημα Elkem (χυτήρια σιδήρου και μετάλλων) υπέγραψε με τη Βουλγαρία συμβόλαιο αξίας ενός δισεκ. κορωνών, τό πρώτο συμβόλαιο πού συνήψε τό συγκρότημα με χώρα της Ανατολικής Ευρώπης.

Κατά τούς όρους του συμβολαίου, ή Elkem θά αγοράζει μετάλλευμα μαγκανίου από τη Βουλγαρία και σέ αντιπαροχή θά δίνει κράματα σιδήρου γιά περίοδο 5-7 ετών. Τό συμβόλαιο προβλέπει ότι ή Βουλγαρία θά κλείσει τά δικά της χυτήρια και θά αγοράζει ότι έχει ανάγκη σέ κράματα σιδήρου γιά τά χαλυβουργεία της από τό νορβηγικό συγκρότημα. Η πληρωμή θά γίνεται με τη μορφή μεταλλεύματος μαγκανίου γιά τά χυτήρια της Elkem στη Νορβηγία.

Πέραν των αγορών μαγκανίου, ή Elkem θά συνεργασθεί με τούς Βουλγάρους στό πεδίο της τεχνολογίας των σιδηροσιλικόνων, καθώς υπολογίζει ότι τό συγκρότημα είναι σέ θέση νά προσφέρει στη Βουλγαρία την τεχνολογία πού έχει ανάγκη, μιά τεχνολογία πού θά λαμβάνει υπόψη τό περιβάλλον και θά επιτρέπει τη βελτίωση της βουλγαρικής αποδόσεως. Θά προσφέρει επίσης τίς γνώσεις της στόν έμπορικό τομέα. Ήδη ή Elkem προέβη σέ επενδύσεις σέ τεχνολογία ευνοϊκή γιά τό περιβάλλον και ελπίζει νά βρεί διεξόδους γιά την τεχνονογιστία της και σέ άλλες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η Νάβιξ Λάιν

Προϊόν συγχωνεύσεως των εταιριών Japan Line και U.S. Line τό συγκρότημα Navix Line, γιόρτασε την πρώτη του επέτειο με ικανοποιητικά αποτελέσματα. Κατά την πρώτη περίοδο της νέας μορφής του, ήτοι από Ιούνιο 1989 μέχρι Μάρτιο 1990, πραγματοποίησε κέρδη 2.521 εκατ. γιέν (περί τά 16,8 εκατ. δολλ.), τό όποιο είναι κατά 500 περίπου εκατ. γιέν περισσότερα των προϋπολογισθέντων.

Ο στόλος του συγκροτήματος παρουσιάζεται μειωμένος κατά 833.000 τον. d.w. και περιλαμβάνει σήμερα 202 πλοία συνολικού τοννάζ 15.384.000 τον. d.w. Στο μεταξύ όμως έχει παραγγείλει τρία VLCC, ένα πλοίο μεταφοράς ξυλείας και δύο ύγραεριοφόρα, ενώ έχει χρονοναυλώσει ένα φορτηγό και ένα τάνκερ μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Γενικότερα μέσα στό πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου του περιλαμβάνεται ή ναυπήγηση έξι νέων πλοίων κάθε χρόνο.

Μετά τη συγχώνευση τό προσωπικό της Navix Line μειώθηκε κατά 138 ναυτικούς και 39 υπαλλήλους γραφείων και έτσι την 1 Ιουνίου είχε φθάσει τούς 810 ναυτικούς και 432 άτομα προσωπικό ξηράς. Σέ σύγκριση με τό προσωπικό άλλων μεγάλων εταιριών, οι αριθμοί αυτοί είναι μικρότεροι της Kawasaki Kisen αλλά μεγαλύτεροι της Shova Line. Τέλος ανακοινώθηκε ότι ή Navix Line προτίθεται νά προσλάβει νέους διπλωματούχους.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Βαρβαρότητες έναντίον άμάχ πληθυσμού

Η Λιβερία ζει τίς πιό βάρβαρες στιγμές του έμφυλίου πολέμου πού ξέσπασε χώρα τόν περασμένο Δεκέμβριο όταν εβαλαν σ' αυτή οι άντάρτες του Σάρλς Τ. λор.

Συγκλονισμένη ή παγκόσμια κοινή γνώμη παρακολούθησε τίς πρώτες ήμέρες του γούστου, την εγκληματική ενέργεια των θρώπων του προέδρου της Λιβερίας, μουελ Ντόε, νά σκοτώνουν περί τούς 600 λίτες, κυρίως γυναικόπαιδα, στό προαύ της λουθηρανικής εκκλησίας του Αγ. τρου, μόλις πέντε χιλιόμετρα από τό κέντρο της Μονρόβιας.

Η θέση του προέδρου Σάμουελ Ντόε ινεται ήδη σάν προβληματική, καθώς οι τάρτες έλέγχουν τη περιοχή στό κέντρο που στεγάζονται οι ξένες πρεσβείες.

Αναγνώριση του Κινεζικού Νη γνώμονα

Από 1 Μαΐου 1990 ή Δημοκρατία της Λιβερίας πρόσθεσε στους Ναυτικούς Κανονισμούς την αναγνώριση του Κινεζικού Νη γνώμονα ως έγκεκριμένου γιά την έκτέλεση επιθεωρήσεων και έκδοση πιστοποιητικών σύμφωνα με τίς Διεθνείς Ναυτικές Συμφωνίες, γιά πλοία υπό Λιβεριανή σημαία.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ο πλοῦτος του βυθού

Επισφραγίζει τη θέση της ή Νορβηγία ή πρώτη χώρα του κόσμου στη μεταλλευτική εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού. Η μιά ειδική εταιρία ανέλαβε την παροχή ήχ γραφικού ύλικού προωθημένης τεχνολογίας γιά τη μεταλλιοδίκηση των βυθών.

Συνεργαζόμενη στενά με την Ίνδία γ την αξιολόγηση των τεράστιων μεταλλευκών αποθεμάτων πού διαθέτουν οι θάλασες της, διεξάγει τώρα διαπραγματεύσεις γιά την επέκταση της συνεργασίας ώστε ι



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 73 28

περιλάβει και την εξόρυξη του υλικού. 'Επιπλέον στο 'Ινστιτούτο Νάνσεν του 'Όσλο ανέτεθη από τον ΟΗΕ η μελέτη των επί του περιβάλλοντος επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει η μεταλλευτική εκμετάλλευση στα μεγάλα βάθη.

"Ενας σημαντικός αριθμός 25-30 νορβηγικών επιχειρήσεων και οργανισμών που ενδιαφέρονται για την απόκτηση πολυμεταλλικών μορφωμάτων έναρμονίζουν τις προσπάθειές τους και εγκατέστησαν προς το σκοπό αυτό μία Γραμματεία Βυθού υπό τη διεύθυνση του 'Ινστιτούτου Νάνσεν, με στόχο τη κατά βάθος έρευνα των υποθαλάσσιων μεταλλευτικών πόρων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Κατά τους υπευθύνους του 'Ινστιτούτου η Νορβηγία αντιμετωπίζει τώρα μία μοναδική πρόκληση και ευκαιρία να μετασχει ουσιαστικά στο ξεκίνημα της πρωτοπόρου επιχειρήσεως την οποία αντιπροσωπεύει η εκμετάλλευση του μεγαλλευτικού πλούτου των βυθών. Και τό κλειδί της επιτυχίας βρίσκεται στην ικανότητά της να αξιοποιήσει τις παγκόσμια αναγνωρισμένες τεχνολογικές δυνατότητές της σε συνδυασμό με την λαμπρή επίδοσή της στη ναυτιλία, στη μεταλλουργική και στις θαλάσσιες πετρελαϊκές εξορύξεις.

'Αγορές πλοίων - ψυγείων

Σε μία σημαντική κίνηση στην αγορά των πλοίων - ψυγείων η Νορβηγική εταιρία Kvaerner σε συνεργασία με άλλους επενδυτές αγόρασαν έννέα νεοαναπηγήτα πλοία από την εταιρία Polly Peck International με ύπο-

χρέωση επαναχρονοναύλωσης στην διαχειρίστρια εταιρία Del Monte για δέκα χρόνια. 'Η συμφωνία, αξίας 237,8 εκατ. δολλαρίων, επιτεύχθηκε μετά από σκληρό συναγωνισμό μεταξύ 70 πιθανών αγοραστών και περιλαμβάνει και τα τέσσερα πλοία που ναυπηγούνται στην Astilleros Espanoles. 'Η Kvaerner διαχειρίζεται ήδη στόλο έννέα πλοίων ψυγείων, και πρόσφατα αγόρασε τό Νορβηγικό ναυπηγείο Kleven τό οποίο διαθέτει ένα καρνέ παραγγελιών με 16 πλοία-ψυγεία.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

"Ελλειψη αξιωματικών

Οι δύο έφοπλιστικές οργανώσεις της χώρας, της ποντοπόρου και της άκτοπλοϊκής ναυτιλίας, ανέλαβαν έκστρατεία για τη προαγωγή του επαγγέλματος του αξιωματικού του έμπορικού ναυτικού, η οποία θά άπευθύνεται προς τούς νέους της χώρας.

Σήμερα η σταδιοδρομία στο έμπορικό ναυτικό δέν προσελκύει τούς νέους άφενός μέν λόγω των δυσμενών προοπτικών άπασχολήσεως και άφετέρου λόγω της μειωμένης άποδόσεως των ίδρυμάτων ναυτικής εκπαίδευσως τά όποία είναι συγχωνευμένα σε εύρύτερες σχολικές μονάδες. Για τό τρέχον έτος εγράφηκαν μόνο 200 ύποψήφιοι άξιωματικοί Ε.Ν. έναντι των 700 που χρειάζονται. 'Η άναληφθείσα έκστρατεία θά επιδιώξει να τονώσει την κλίση προς το επάγγελμα και να άξιολογήσει τά προτερήματά του.

'Ός προς τό πρόγραμμα κρατικής βοήθειας της ναυτιλίας, η "Ένωση των ποντοπόρων έφοπλιστών είναι ικανοποιημένη από τά μέτρα που έλήφθησαν για τη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως. Τό πρόγραμμα έπιτρέπει τη χρησιμοποίηση ξένων χαμηλόμισθων πληρωμάτων, τη μείωση της συνθέσεως στα σύγχρονα πλοία, τη φορολογική ελάφρυνση του εισοδήματος των ναυτικών και την επέκταση του συστήματος έπιχορήγσεως των επενδύσεων.

'Αντίθετα, η "Ένωση των άκτοπλοϊκών έφοπλιστών παραπονείται ότι ό κλάδος τους έχει πολύ λιγότερες δυνατότητες να μειώσει τον αριθμό του πληρώματος στα μικρά πλοία, ενώ έξάλλου θεωρούν βέβαιο ότι οι κυβερνητικές προτάσεις θά αύξησουν περισσότερο τό κόστος επανδρώσεως.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δέν πληρώνουν τά τέλη

Πρόσφατες πληροφορίες από τον Παναμά άναφέρουν ότι σχεδόν τά μισά των έγγεγραμένων πλοίων στο νηολόγιο της χώρας καθυστερούν να καταβάλλουν τά άναλογούντα τέλη, μέ άποτέλεσμα η διοίκηση της Secnaves να αντιμετωπίζει προβλήματα.

Σύμφωνα μέ παλαιότερα ύπάρχοντα στοιχεία, στο τέλος του Δεκεμβρίου 1989, από τά 11.661 πλοία που άνήκαν στη δύναμη του παναμαϊκού νηολογίου 7.363 πλοία δέν είχαν πληρώσει τά τέλη που όφειλαν μέχρι την ήμερομηνία έκείνη στον Παναμά.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

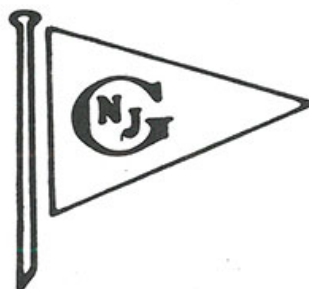
FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

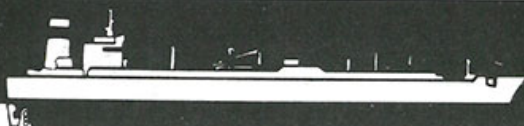
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Προτάσεις για το NAT

Οι προτάσεις της ΠΝΟ για το NAT, υπεβλήθησαν στις 2 Αυγούστου στα υπουργεία Έθν. Οικονομίας και Ναυτιλίας. Οι εκπρόσωποι της Ναυτικής Όμοσπονδίας είχαν στο ύπ. Έθν. Οικονομίας συνάντηση με τον υπουργό κ. Γ. Σουφλιά, παρουσία του αν. υπουργού Ναυτιλίας Άρ. Παυλίδη και τους υπέβαλαν τις — γνωστές πλέον — προτάσεις τους, με κυριότερη εκείνη της καλύψεως του ελλείματος του NAT από τον προϋπολογισμό.

Στις 23 Αυγούστου θα γίνει νέα συνάντηση, αυτή τη φορά στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Εκπαιδευτικός εξοπλισμός δωρεά Ιδρύματος «Ευγενίδη»

Το Ίδρυμα «ΕΥΓΕΝΙΔΗ» δωρίζει στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ένα πλήρες εκπαιδευτικό σύστημα Ναυτιλιακού Απομνητού PANTAR το οποίο θα καλύψει τις ανάγκες των σπουδαστών του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Πλοιάρχων) αξίας 870.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

Το σύστημα αυτό είναι σύγχρονης τεχνολογίας και αποτελείται από έξι «ίδια πλοία» καθένα από τα οποία διαθέτει πλήρη ραδιοναυτιλιακό εξοπλισμό.

Επίσης το «Ίδρυμα ΕΥΓΕΝΙΔΗ» επιχορηγεί τη προμήθεια ενός συστήματος προομιωτού κινήσεως και έλιγμων πλοίων με αναπαράσταση ημερινής και νυχτερινής θέας με ποσό 365.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

Τις δύο αυτές δωρεές ανακοίνωσε στις 2 Αυγούστου ο πρόεδρος του Ίδρύματος κ. Νίκος Βερνίκος - Ευγενίδης στον πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνο Μητσοτάκη παρουσία του αναπληρωτή υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλη Παυλίδη.

Τα δύο αυτά συστήματα που δωρίζονται στο ΥΕΝ είναι δυνατόν να λειτουργήσουν παράλληλα. Έτσι, ολοκληρώνεται ο εκπαιδευτικός εξοπλισμός του νέου κτιρίου του

ΚΕΣΕΝ/ Πλοιάρχων στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη το οποίο θα διαθέτει πλέον ένα από τα πληρέστερα στον κόσμο συγκροτήματα ναυτιλιακών απομνημάτων.

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες του Λονδίνου φέρεται πωληθέν το υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Arrow Pennant» 73.172 τόν. d.w., 38.514 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγησης 1977, έναντι τιμής περί των 9,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωληθη το υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Μοντραί Στάρ» 56.022 τόν. d.w., 30.823 τόν. γκρός του 1967, υπό έμπιστευτικούς δρους.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωληθη το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ελούντα Μπαίη» 23.811 τόν. d.w., 14.915 τόν. γκρός, ναυπηγημένο στη Βουλγαρία το 1971, έναντι τιμής περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ Απριλίου και Μαΐου, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Όλγα», παναμαϊκό, 1.986 τόν. γκρός, από 5.2.90, εκπρόσωπος κ. Ιωάν. Μανώλης.

— «Έλλεσποντ Χόουπ», λιβεριανό, 50.183 τόν. γκρός, από 4.4.90, εκπρόσωπος κ. Φρειδ. Βουζουνεδάκης.

— «Έλλεσποντ Ένερτζου», λιβεριανό, 47.343 τόν. γκρός, από 4.4.90, εκπρόσωπος κ. Φρειδ. Βουζουνεδάκης.

— «Ράνια», με σημαία Μάλτας, 1.568 τόν. γκρός, από 1.3.90, εκπρόσωπος κ. Ούραν. Χατζηδημητρίου.

— «Ποσειδών», όνδουριανό, 979 τόν. γκρός, από 1.3.90, εκπρόσωπος κ. Αθηνά Ρούζινου.

— «Ελεάννα», κυπριακό, 1.598 τόν. γκρός, από 14.12.89, εκπρόσωπος κ. Νικ. Ευθυμιάδης.

— «Γκάζ Κασπία», παναμαϊκό, 3.316 τόν.

γκρός, από 1.1.90, εκπρόσωπος κ. Νταής.

— «Σήμπορν II», με σημαία Μάλτας, 17 τόν. γκρός, από 28.3.90, εκπρόσωπος κ. Μπαρμπούτης.

Τά διαγραφέντα

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

— «Μαριβίκ», κυπριακό, 17.324 τόν. γκ από 4.4.90, λόγω πωλήσεως.

— «Φόρουμ Παϊονήρ», κυπριακό, 16 τόν. γκρός, από 26.4.90, λόγω πωλήσεως.

— «Θεοσκεπάστη II», κυπριακό, 1.465 γκρός, από 4.2.90, λόγω πωλήσεως.

— «Γουίντφολ», κυπριακό, 3.384 γκρός, από 26.4.90, λόγω αλλαγής πλοιοσίας.

— «Άλδη», κυπριακό, 1.599 τόν. γκρός, από 1.5.90, λόγω έπιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Γαρμπής», λιβεριανό, 41.164 γκρός, από 10.5.90, λόγω ύψωσης Έλλης σημαίας.

• Στις 31.5.90 τα συμβεβλημένα με το Ι πλοία ανέρχονταν σε 187, συνολικής χωτικότητας 3.484.750. τόν. γκρός.

Τσουχτερό πρόστιμο γιά άντικανονική επάνδρωση

Τό Γραφείο Έυρεσης Ναυτικής Έργασ έπέβαλε πρόστιμο 28.905.560 δρχ. στους πύθυνους του Ε/Γ — Ο/Γ «Σητεία» γιά ά κανονική επάνδρωση του πλοίου κατά χειμερινή περίοδο 1988-89.

Τά επιδόματα του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. λοκληρώθηκε ή άποστολή των έπιταγών τό συμπληρωματικό οικογενειακό επίδο τό 1985.

Άπεστάλλησαν 30.432 έπιταγές στους καιούχους ναυτικούς και πληρώθηκε συν κά ποσό δραχμών 471.049.592.

Σέ έλάχιστες περιπτώσεις, πού δέν άν ρέθησαν οι δικαιούχοι από τά άρμόδια όρ να του ταχυδρομείου, οι έπιταγές έπιστ φηκαν και οι ένδιαφερόμενοι πρέπει νά π σέλθουν στά γραφεία του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. γιά εισπράξουν την έπιταγή τους, μετά από 6 μέρες από την έιδοποίησή τους από τό ταδρομείο.

Τό οικογενειακό επίδομα του 1989 άρι νά καταβάλεται από τις άρχές Αυγούστο

Διαγωνισμός λιμενικών δοκιμών

Διαγωνισμό γιά την κατάταξη στό Λιμεκό Σώμα 15 δοκιμών σηματοφόρων προκή ξε τό Υπουργείο. Δικαίωμα συμμετοχής χουν όσοι γεννήθηκαν από 1.1.1963 και με

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

καί είναι πτυχιούχοι Νομικής, Πολιτικών και Οικονομικών ΞΠιστημών, καθώς και πλοίαρχοι και μηχανικοί Έμπορικου Ναυτικού που προέρχονται από τις Άνωτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού και έχουν δίπλωμα πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από τη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Άλκιβιάδου 118Α στον Πειραιά, τηλέφωνο 412.0171.

«Άχρηστα» μηχανήματα αξίας 1 δισ στον ΟΛΠ

Μηχανήματα του ΟΛΠ αξίας ενός και πλέον δισεκατομμυρίου, που δεν έχουν ακόμα «κλείσει» διέτι, είναι σχεδόν άχρηστα! Αυτό διαπίστωσε το Διοικ. Συμβούλιο του ΟΛΠ, που συνήλθε την 1 Αυγούστου υπό την προεδρία του αντιπροέδρου του Οργανισμού Σωτ. Χάδιαρη.

Το Δ.Σ. ανέθεσε σε επιτροπή τη μελέτη του θέματος και ζήτησε να του υποβληθεί πόρισμα. Τα μηχανήματα, κυρίως ανυψωτικά, έχουν αγορασθεί από χώρες της Ευρώπης, επί κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Ο υπουργός Ναυτιλίας αναπληρωτής κ. Άρ. Παυλίδης, απαντώντας σε ερώτηση της «Κ» δήλωσε ότι είναι γνώστης του θέματος και ότι «θα εξαρμοσθεί ο Νόμος προς πάσα κατεύθυνση».

• Τριμελής επιτροπή που θα ασχολείται με θέματα ΟΛΠ συνέστησε το ΥΕΝ. Την επιτροπή αποτελούν εκπρόσωποι του ΥΕΝ, του ΟΛΠ και των Τελωνείων.

Μνημόνιο μεταξύ Κίνας και Λιβερίας

Ο πρόεδρος του Κινεζικού Νηογνώμονα κ. Feng Xizhou, επικεφαλής αντιπροσωπείας του έθνικου του νηογνώμονα, επισκέφθηκε τον Ιούλιο το πρόεδρο της Liberland Services Inc., κ. A.N. Stewart στο Ρέστον της Βιρτζίνια προκειμένου να υπογράψουν τη Συμφωνία και το Μνημόνιο κατανόησης μεταξύ της Δημοκρατίας της Λιβερίας και του Κινεζικού Νηογνώμονα.

Συμπόσιο θαλασσιού τουρισμού από το Ν.Ε.Ε.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει για πολλούς λόγους το διήμερο Συμπόσιο Θαλασσιού Τουρισμού που οργανώνει για τις 23 και 24 Οκτωβρίου στο ξενοδοχείο Χανδρή το Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος. Πρώτα πρώτα, θα υπάρξει η επιβαλλομένη ενημέρωση υπευθύνων παραγόντων για τα θέματα, στα οποία προβλήματα του κλάδου με μελέτες, στατιστικές και αναφορές στις διενεργίες εξέλιξης, ενώ παράλληλα θα αναπτυχθεί η στρατηγική και η πολιτική που αφορά αυτόν τον συναλλαγματοφόρο κλάδο. Ταυτόχρονα θα υπάρξει έκδοση ΜΑΝΥΑΛ με τα θέματα του Συμποσίου για την περαιτέρω οργάνωση του κλάδου και θα εξαγγελθεί η διοργάνωση Διεθνούς Συνεδρίου εντός του 1991 για την προβολή της Ελλάδος και την ανάδειξη της σε κεντρικό άξονα του κλάδου στη Μεσόγειο.

Ήδη από το Ναυτικό Έπιμελητήριο έχει γίνει η προετοιμασία των θεμάτων που θα συζητηθούν στο Συμπόσιο και σχετίζονται με τα Έργα Ναυτιλίας Οικονομικών, Έθνικης Οικονομίας και Αιγαίου, τον ΕΟΤ και την Τράπεζα της Ελλάδος.

Έλληνικές ευκαιρίες για αμερικανικές εταιρίες

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών είδωποίησε τα μέλη της ότι η Αμερικανική Πρεσβεία στα πλαίσια της προσπάθειας για τη διεύρυνση των ελληνοαμερικανικών εμπορικών σχέσεων επιθυμεί να δημιουργήσει ένα κατάλογο προτάσεων-ευκαιριών που προσφέρονται στην Ελλάδα για τις Αμερικανικές εταιρίες στους τομείς των νέων προϊόντων ή υπηρεσιών, αποκτήσεως νέας τεχνολογίας (know-how), κατασκευαστικών δικαιωμάτων (licensing) και συμμετοχής σε κοινοπραξίες (joint venture). Ο άνωτέρω κατάλογος θα δημοσιευθεί και θα σταλεί στο Έργο Έμπορίου και σε αρμόδιους φορείς των ΗΠΑ καθώς και σε ενδιαφερόμενες αμερικανικές επιχειρήσεις.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν γραπτώς στον: Mr. J.K. Mitchell, Commercial Counselor, American Embassy, Commercial Section, 91, Vasilissis Sofias Av. Athens 101 60.

Δύο περιστάτικα ρύπανσης

Δύο περιστάτικα ρύπανσης σημειώθηκαν το διήμερο 4-5 Αυγούστου από τα δεξαμενόπλοια «Εναλίας Αίθρα» και «Ταξιάρχης».

Η πρώτη προκλήθηκε το απόγευμα της 4ης Απριλίου στις ακτές του όρμου Κόρφου Μυκόνου, λόγω διαφυγής 3.000 έως 4.000 λίτρων μαζούτ από το δεξαμενόπλοιο «Εναλίας Αίθρα» που την ώρα εκείνη εκφόρτωνε πετρέλαιο στις εγκαταστάσεις ΔΕΗ Μυκόνου.

Οι ισχυροί άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή παρέσυραν την πετρελαιοκηλίδα στο νότιο μέρος του όρμου.

Μετά τη διαρροή μαζούτ συγκροτήθηκαν συνεργεία για τη συλλογή του πετρελαίου από την ακτή και από το υπολιμεναρχείο Μυκόνου συνελήφθη ο πλοίαρχος του δεξαμενόπλοιου Γ. Άθανασάκης, ο οποίος μετά τη δικογραφία που σχηματίστηκε σε βάρος του, προσήχθη στον εισαγγελέα Πρωτοδικών Σύρου.

• Πετρελαιοειδή κατάλοιπα ρύπαναν τις πρώτες ώρες χθές το λιμενίσκο των διλιστηρίων της Μότορ Όιλ στα Ίσθμια.

Η ρύπανση προκλήθηκε κατά τον άφεματισμό του δεξαμενόπλοιου «Ταξιάρχης» προς τις εγκαταστάσεις των διλιστηρίων λόγω υπερχείλισης. Η κηλίδα περισυνελέγη από συνεργείο της Μότορ Όιλ.

Το λιμεναρχείο Ίσθμιας διενεργεί προανάκριση για την ποινική δίωξη των υπαίτιων.

Τά Έπαγγελματικά Τουριστικά σκάφη

Ο Σύνδεσμος των Ελλήνων κατασκευαστών τουριστικών σκαφών επισημαίνει σε πρόσφατο υπόμνημά του ότι τα κίνητρα που παρέχονται με τον νέο αναπτυξιακό νόμο δεν είναι αρκετά για την υποκατάσταση του 70% των εισαγωγών επαγγελματικών σκαφών, που ήταν ο βασικός στόχος του Συνδέσμου βάσει των κινήτρων του Ν. 1262/82.

Ειδικότερα ο Σύνδεσμος επισημαίνει ότι τα ναυπηγεία επαγγελματικών τουριστικών σκαφών αποτελούν ένα κλάδο εξαιρετικά δυναμικό και κατ' εξοχήν συναλλαγματοφόρο και δίνει μια εικόνα για την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά, τόσο την εσωτερική όσο και της ΕΟΚ, παραθέτοντας τα εξής:

Κατά τη περίοδο 1980-85 εισήχθησαν στην Ελλάδα, κυρίως από τη γαλλική αγορά περί τα 1.000 σκάφη, ενώ τη περίοδο 1985-90 από τις συνολικές πωλήσεις τουριστικών σκαφών το 23% κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα με συναλλαγματικό όφελος περί των 2 δισεκ. δραχμών.

Για τη περίοδο 1991-95 και βάσει των επιχορηγήσεων που προέβλεπε ο Ν. 1262 οι Έλληνες κατασκευαστές στόχευαν σε συναλλαγματικό όφελος της τάξεως των 8 δισεκ. δρχ.

ΠΕΝΘΗ

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΝΙΚ. ΦΡΑΓΚΟΥ

Κεραυνός εν αιθρία, ο ξαφνικός χαμός της 24χρονης ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ αγαπημένης κόρης του καπτάν Νικόλα Φράγκου της Good Faith.

Τηρώντας την οικογενειακή παράδοση ακολουθήσε την επιστήμη της Φιλολογίας στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, όπως και η μητέρα της.

Δέν πρόλαβε όμως να υπηρετήσει την Επιστήμη.

Έπεσε γλυστρώντας, χτύπησε στο κεφάλι και άφησε την τελευταία πνοή της στον Ίερό Ναό της Επιστήμης, στο Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Στο νεκροταφείο Κηφισσίας έγινε η εξόδιος τελετή.

Στους χαροκαμένους γονείς και αδελφία, η Εκκλησία, ο Ναυτικός κόσμος της χώρας και η Χιακή Παροικία των Αθηνών και Πειραιώς έσπευσαν να συμπαρασταθούν.

Έκατοντάδες τα στεφάνια για την αξέχαστη Κατερίνα με πρώτο του Πρωθυπουργού Κώστα Μητσότακη και της κ. Μαρίας Μητσότακη.

Της νεκρωσίμου ακολουθίας προέστη ο Μακαριώτατος Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και πάσης Ελλάδος κ. Σεραφείμ ο οποίος βαθεία συγκινημένος αγκάλασε τους χαροκαμένους γονείς και τους έδωσε κουράγιο. Τόν Αρχιεπίσκοπο έβοήθησαν στην νεκρωσίμου ακολουθία οι Μητροπολίτες Αττικής Δωρόθεος, Πειραιώς Καλλίνικος, Ζακύνθου Παντελεήμων, Δημητριάδος Χριστόδουλος, Αιγιάλειας Γεώργιος και Μεγαρίδος Βαρθολομαίος και δεκάδα ιερέων.

Ένα βουβό πλήθος — Έργαυγοί, Βουλευτές, άνθρωποι της Ναυτιλίας κ.ά. με ένα δάσος στεφάνια συνόδεψαν στην τελευταία κατοικία την ΚΑΤΕΡΙΝΑ.

Ντυμένη νυφούλα έφυγε για το χωρίς γυρισμό τελευταίο ταξίδι της, με παρήγορα επικήδεια λόγια του Αρχιεπισκόπου και δύο καθηγητών του Πανεπιστημίου.

ΝΙΚΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece



ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΤΒΑ

Δάνεια, Εγγυήσεις, Συμμετοχές, Βιομηχανικές Περιοχές, Άντληση Κεφαλαίων, Παροχή Υπηρεσιών Χρηματοοικονομικού Συμβούλου, Αναδοχή (Underwriting) μετοχικών και ομολογιακών εκδόσεων, συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων (M+A), προσέλκυση νέων επενδυτών από το εσωτερικό και το εξωτερικό, συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΜΟΠ (Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα των Ε.Κ.).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΞΑΓΩΓΩΝ - ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

Χρηματοδότηση και εξυπηρέτηση των εξαγωγικών επιχειρήσεων για τις εξαγωγικές και εισαγωγικές τους εργασίες, factoring, forfaiting, κάλυψη νομισματικών κινδύνων, χρηματοδότηση αντισταθμιστικών συμφωνιών. (Υπό ίδρυση)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (Ε.Ε.Ε.Χ.)

Προσφορά υπηρεσιών διαχείρισης επενδύσεων χαρτοφυλακίου.

ΕΤΒΑ LEASING (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ)

Χρηματοδοτικές μισθώσεις.

ΒΙΠΕΤΒΑ (ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ)

Σχεδιασμός, μελέτη και κατασκευή έργων.

ΕΤΒΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (VENTURE CAPITAL)

Χρηματοδότηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας. (Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου και διαχείρισης επενδύσεων ατομικών και θεσμικών επενδυτών (Individual & Institutional Investors). (Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (HOLDING)

Διοίκηση και διαχείριση ειδικών προγραμμάτων ή έργων του Π.Δ.Ε. (Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων) όπως: Εταιρίες του μεταλλευτικού τομέα, της πολεμικής βιομηχανίας και των μεταφορών. (Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (MANAGEMENT)

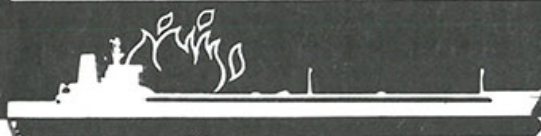
Διαχείριση επιχειρήσεων και management Εταιριών Ομίλου Holding. (Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΕΪΪΠ ΣΥΡΟΣ	Κυπριακή	8.898	1978	Κατά τό ταξίδι Μανίλα για Ώκλαντ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 12/7. Αναλήφθηκαν επισκευές εν πλώ.
N. ΜΕΡΣΙΝΗ	Παναμαϊκή	8.558	1974	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 3/8, άνοικτά της Σοκοτρά και ζήτησε τη βοήθεια ρυμουλκού.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ:				
ΚΟΡΑΖΟΝ	Μάλτας	14.930	1972	Υπέστη σοβαρές ζημιές και είσορη ύδάτων λόγω κακοκαιρίας κατά τό ταξίδι προς Νέα Υόρκη και βυθίσθηκε στον Άτλαντικό στις 1/8.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	Λιβεριανή	27.500	1990	Συγκρούστηκε στο Δίαυλο του Χιούστον στις 29/7 με τρείς φορτηγίδες και υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΜΙΚΤΑ:				
ΛΙΑΝΑΡΟΣ (πρ. «Norman Trader»)	Μάλτας	51.072	1971	Κατά την εκφόρτωση φορτίου σιδηρομεταλλεύματος στο Τρουμπάρδο, υπέστη πυρκαϊά στις 20/7, ή όποία προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΠΑΣΙΘΕΑ	Έλληνική	80.225	1971	Βυθίσθηκε λόγω κακοκαιρίας άνοικτά της Ιαπωνίας στις 5/8.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ανάγκη έκτυπωσης του τεύχους της 15 Αυγούστου άρκετά ενωρίτερα ενόψει των άργιων του Δεκαπενταύγουστου, υποχρεώνει τη στήλη αυτή να περιορισθεί ουσιαστικά στα πεπραγμένα της πρώτης εβδομάδας του μήνα.

Στήν αγορά ξηρού φορτίου, η άνοδος που παρατηρήθηκε τις πρώτες ημέρες του μήνα στους ναύλους μεταφοράς σιτηρών στις βασικές διαδρομές δημιούργησε αίσθημα αισιοδοξίας και ισχυροποίησε τη πεποίθηση ότι παρά το ότι διανύουμε τον κατ'έξοχή μήνα της θερινής ανάπαυλας δεν δημιουργείται συσσώρευση χωρητικότητας στις βασικές περιοχές φορτώσεως.

Η κρίση που ξέσπασε στον Άραβικό Κόλπο, μετά την επιδρομή του Ιράκ στο Κουβέιτ, διατηρεί την αγορά σε επαγρύπνηση και άμχανία, καθώς οι τιμές των καυσίμων ανέβηκαν θεαματικά και βέβαια θα επηρεάσουν άνοδικά τους ναύλους.

Παρατηρητές της αγοράς σημειώνουν την ύπαρξη άρκετων φορτίων δημοπρασιών για άμεση μεταφορά και εκφράζουν την άποψη ένδυνάμωσης της ζήτησης μπάλκ κάρριερς στις άμέσως προσεχείς ημέρες.

Οι ναυλώσεις που ακολουθούν παρουσιάζουν τα επίπεδα που κυμάνθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων το πρώτο δεκάημερο του μήνα:

- 120.000 τον. γαϊάνθρακες Πόρτ Κέμπλα για Ρόττερταμ, δολ. 10,80.
- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπόκα Γκράντε για Ιαπωνία, δολ. 10,75.
- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πόρτ Χέντλαντ για Φός, δολ. 7,50.
- 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κέϊπ Λαμπέρ για Δουκέρκη, δολ. 9,85.
- 100.000 τον. γαϊάνθρακες Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 16,40.
- 54.600 τον. κριθής Βανκούβερ για Σαουδ. Άραβια, δολ. 17,10.
- 52.000 τον. γεννήματα Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,50.
- 51.500 τον. σιτηρά Μισισσιππί για Ρόττερταμ, δολ. 11,25.
- 30.000 τον. σιτηρά Βορ. Γαλλία για Χοντέιντα, δολ. 20.
- 30.000 τον. λιπάσματα Βέντσπιλς για Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 34,50.
- 24.500 τον. λιπάσματα Ντακάρ για Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 31.

— 22.000 τον. σιτηρά Μισισσιππί για Λά Γκουάϊρα, δολ. 11.

— 20.000 τον. σιτηρά Σαϊντ Λόρενς για δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 15.

— 20.000 τον. σιτηρά Ρουέν για Άδριατική, δολ. 12.

— 11.000 τον. ζάχαρη σε σάκκους από Μπαγκόκ και Κό Σιχάγκ για Κολόμπο, δολ. 18,55.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η αύξηση της τιμής των μπώνκερς ένδεχόμενα να επιφέρει μείωση στα επίπεδα των μισθωμάτων, τα όποια κατά το πρώτο δεκάημερο του Αυγούστου κυμάνθηκαν σε ικανοποιητικά επίπεδα, ιδίως για τα μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς.

Η διαφορά των ημερησίων μισθωμάτων σε Δύση και Ανατολή εξακολούθησε να κυμαίνεται περί τα δολ. 2.000 υπέρ της πρώτης και σε γενικές γραμμές η αγορά των χρονοναυλώσεων χωρίς τίποτε το άξιοσημείωτο, αναμένεται την έλευση του φθινοπώρου.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 72.000 τον. d.w. από Σαϊντ Λόρενς για Νοτ. Κορέα, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 120.000.
- 67.400 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής, δολ. 7.750 την ημέρα.
- 64.500 τον. d.w. από Σάν Φρανζίσκο για Ιαπωνία, δολ. 7.400 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 145.000.
- 64.400 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Αιγύπτου για Πάσσερο, δολ. 8.500 την ημέρα.
- 64.300 τον. d.w. από Ιαπωνία μέσω Νοτ. Ειρηνικού για Σαουδ. Άραβια, δολ. 8.500 την ημέρα.
- 42.300 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής, δολ. 7.150 την ημέρα.
- 33.400 τον. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Ταϊλάνδης για Ιαπωνία, δολ. 7.000 την ημέρα.
- 32.300 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Άπω Ανατολή/Κίνα, δολ. 9.150 την ημέρα.
- 26.800 τον. d.w. από Μπαγκόκ έπανάπαρδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σε στάση άναμονής ή αγορά του πετλαίου μετά την άπρσοδόκτη επιδρομή Ιράκ στο Κουβέιτ, αλλά και την έκρηκ κατάσταση που επικρατούσε από τις 4 γούστου στον Άραβικό Κόλπο για τις ένχόμενες συνέπειες από μία νέα επιδρομή του φιλοπόλεμου Σαντάμ Χουσεϊν, αυτή φορά έναντίον της Σαουδικής Άραβίας.

Σύμφωνα με δήλωση ύψηλά ίσταμένων ξιωματούχων της Εκχοπ, τα ύπάρχοντα ά θέματα πετρελαίου κυμαίνονται περί τα 1 200 έκκατ. βαρέλια και έν υπάρχει κίνδυνος να παρατηρηθούν έλλείψεις.

Άπό τις πρώτες ημέρες του Αυγούστου γίνε αισθητή κάποια μικρή άνοδική τάση έπίπεδα των ναύλων, αλλά οι περισσότερες φορτώσεις άφορούσαν κλεισίματα που έναν πριν την Ιρανική επίθεση και έν εί άντιπροσωπευτικές της σημερινής αγοράς του πετρελαίου.

Οι πράξεις που άκολουθούν δείχνουν έπίπεδα των ναύλων την πρώτη έβδομάδα του μήνα:

- 260.000 τον. Κάργκ Αϊλαντ για Ρόττινταμ, WS 57,5.
 - 135.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα για Η Κόντινεντ, WS 87,5;
 - 130.000 τον. Κάργκ Αϊλαντ για Εύρη, WS 80.
 - 120.000 τον. Δυτ. Άφρική για Κόλ ΗΠΑ, WS 90.
 - 80.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγπούρη, WS 135.
 - 80.000 τον. Βορ. Θάλασσα για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 90.
 - 78.000 τον. Λιβύη για Τριέστη, WS 91.
 - 50.000 τον. Καραϊβική για Άκτή Άτλς τικού ΗΠΑ, WS 140.
 - 45.000 τον. Σκίλντα για Άκτή Άτλανκού ΗΠΑ, WS 140.
- Ίκανοποιητική ροή φορτίων σημειώσαστή κατηγορία των καθάρων φορτίων, ναύλους σε άνοδική τάση, όπως χαρακτηριστικά τούς 50.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία στα WS 173,5 και τούς 33.000 τον. άι Σιγκαπούρη για Ιαπωνία στα WS 225.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΣΗΦΕΡΕΡ: Μισισσιππί 51.500 τον. σιτηρά Ρόττερταμ, δολ. 11,25 φίο, 10 ημέρες, Αύγούστου 8-

13.

ΠΑΤΜΟΣ: Μισισσιππί φορτίο 1.123.000 κ. τ



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS IN:
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA, BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

δών Ταραγκόνα, δολ. 14,67 φίο, 10 ημέρες, Αύγου-
στου 6-10.

ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. σιτηρά
'Αλγερία, δολ. 12,90 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, άμεση.

ΓΕΩΡΓΗΣ Τ.: Λά Παλίζ 25.000 τον. σιτηρά χύδην
Καράτσι /Πόρτ Κουασίμ, δολ. 19,20, 7.000/3.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 20-31.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Ρότερνταμ 71.500 τον. γαιάνθρα-
κες Γκιζόν, δολ. 3,70 φίο, 6,5 ημέρες, τέλη 'Ιουλίου.

ΠΡΗΝΤΕ' - Ι' ΤΟΡ: Βορ. Χαττέρας 25.000 τον.
κριξή Λεμεσσό, δολ. 16 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 1-9.

ΔΗΜΗΤΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. δημητριακά
σέ σάκκους Ντάρμπαν και Μπέιρα, δολ. 27,20 λάι-
νερ τέρμς /1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αύγου-
στου 9-16.

ΛΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 60.000 τον. περίπου γαιάνθρα-
κες Ταϊβάν, δολ. 15,85 φίο, 5 ημέρες, άρχές Αύγου-
στου.

ΓΑΛΗΝΗ: Μισισσιπιπί 22.000 τον. σιτηρά Λά
Γκουάιρα, δολ. 11 φίο, 4 ημέρες/ 1.200 τον. φορτο-
εκφόρτωση, Αύγουστου 15-18.

ΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπω-
νία, δολ. 18,65 φίο, 11 ημέρες, Αύγουστου 14-23.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΒΙΟΡ: 64.754 τον. d.w. του 1983,
παράδοση Πάσσερο Αύγουστου 1-15, επαναπαρά-
δοση Νότιο Κορέα, δολ. 9.850 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΟΣ: 64.130 τον. d.w. του 1982, παράδοση
Κό Σιχάνγκ Αύγουστου 10-15, επαναπαράδοση Γί-
βραλτάρ — 'Αμβούργο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 68.700 τον. a.w. του 1989,
παράδοση Μαρακάϊμπο Αύγουστου 6-13, ταξίδι μέ-
σω Βαλτικής με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 9.250
την ημέρα, πλέον δολ. 145.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ: 34.360 τον. d.w. του 1982, παρά-
δοση Νοτ. 'Αφρική Αύγουστου 5-10, επαναπαράδο-
ση Χάβρη/Σκώ, δολ. 6.600 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ: 32.240 τον. d.w. του 1976,
παράδοση Κόλπο ΗΠΑ/ 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ Αύγου-
στου 10-20, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή/ Κίνα,
δολ. 9.150 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ': 64.400 τον. d.w. του 1987,
παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο Αύγουστο, ταξίδι
μέσω Αίγυπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ.
8.500 την ημέρα.

ΟΡΑΛΑΝΤΟ: 72.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση
Σαίντ Λόρενς Αύγουστου 16-22, επαναπαράδοση
Νοτ. Κορέα, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ.
120.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΙΗΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τον. d.w. του 1983,
παράδοση Σάν Φρανσίσκο Αύγουστου 22, επανα-
παράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.400 την ημέρα, πλέον
δολ. 145.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΝΑΝΑ: 53.520 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σάν-
τος Αύγουστου 10, επαναπαράδοση Κόντινεντ,
δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλοῦ
υπό έρμα.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.800 τον. d.w. του 1977, παρά-
δοση Ταραγκόνα άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερι-
κής με επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΝΒ: 26.858 τον. d.w. του 1986, πα-
ράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδια 6-8 μηνών, δολ.

6.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθα-
ρά 'Ιαπωνία, WS 163,5, Αύγουστο.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά
'Ιαπωνία, WS 173,5, Αύγουστο.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Λιβύη 27.000 τον. καθαρά
ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 175 άμεση.

ΑΙΗΤΣΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Ακτή
'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 90, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS
87,5, Αύγουστου 15.

ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Γιαμπού 30.000 τον. καθα-
ρά Σιγκαπούρη, WS 185, Αύγουστου 5.

ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ: Κέϋχαν 125.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, Αύγουστου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Σενιπά και Σαντάν τέρμι-
ναλς 90.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 107,5, Αύγουστου 8.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Κέϋχαν 80.000 τον. Τριέστη,
WS 105, Αύγουστου 20.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: 'Αμουαύ Μπαί και Πουέρτο Λά
Κρούζ 80.000 τον. Ρότερνταμ, WS 75, Αύγουστου
3.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Κάργκ 'Αϊλαντ 260.000 τον. Ρότ-
τερνταμ, WS 57,5, Αύγουστου 14.

ΚΙΡΚΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Σιγκαπούρη,
WS 145, Αύγουστου 5.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Βενεζουέλα 50.000 τον. Δυτική άκτή
Μεξικού, WS 135 άμεση.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Συρία 80.000 τον. Βενετία, WS
90, Αύγουστου 12.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Σιντί Κερλί 120.000 τον. 'Ιταλία,
Αύγουστου 12-14.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μπόννυ 66.000 τον. μέρος φορτίου
Τριέστη, WS 130, Αύγουστου 20.

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

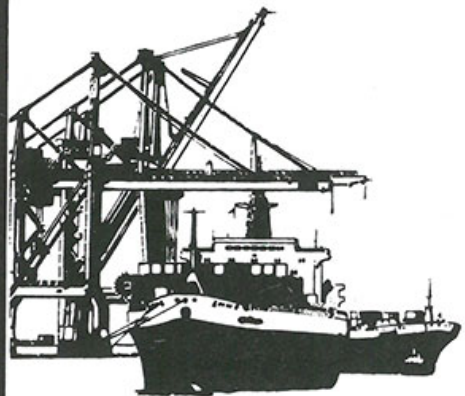
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

NAFTIKA CHRONIKA



VINDICATION

It is always a source of satisfaction for a journal like ours when our views concerning shipping and the measures we propose for its advancement are acknowledged and applauded by people who are immediately concerned with the issues we deal with.

By coincidence, we had contacts recently with three people who expressed themselves in this way. They were a working seaman, a seafarer who became a shipowner and a broker. The first told us that nobody has supported the cause of the true interests of Greek seamen with such dedication and such passion as «Naftika Chronika». The second expressed his appreciation for the substantial contribution of «Naftika Chronika» to the cause of Greek Shipping through its accurate grasp of the daily problems of ships and shipping enterprises and its recommendations for dealing with them. The broker told us that when he applied to Lloyds in London for data on Greek shipping he was advised to consult back numbers of «Naftika Chronika» which provide, every year, «a comprehensive picture of Greek shipping with its achievements and prospects».

We hope our readers will not think it presumptuous of us to print these comments but will share with us the pleasure of enjoying the vindication of our efforts.

A NEW DIMENSION OF THE POSITIVE MEASURES

The adoption of the proposals made by Eurodeputy Mr. Paul Sarlis by the EC's Transport Committee gives a new dimension to positive measures for improving working conditions in Community Shipping as set out by the EC Commission. All that remains now is for the proposals to be supported by all political groups — as in the Transport Committee — and in the plenary session of the European Parliament next month.

The adoption of the Sarlis proposals by the parliament will be of tremendous importance for Greece and for Greece's shipping interests.

For one thing, the obligatory harmonisation of national shipping systems is avoided. There will be optional harmonisation by registering with EUROS at the same time as with the national register.

A final solution is given to the problem of crew complements with the certificate of minimum complements on the basis of specifications for safe manning to be provided by the EC Commission.

The subject of the taxation of Community shipowners is settled by subjecting EUROS ships to a self contained tax system which is based mainly on the Greek tax system. The tax will be calculated in ECUs and will be a source of revenue of member states. Owners, however, can choose to remain subject to their national tax system.

The difference in the cost of running of EUROS ship and an open registry ship will be covered by financial assistance from the EC which will cover cost of training on board, repatriation of crews, modernisation and reorganisation of shipping enterprises. There will be EC support also for pension funds and Community seamen who work on EUROS ships will be exempted from paying income tax.

Member - countries can maintain the cabotage status for coastal shipping and cruise ships.

There is one subject pending, to be discussed by the European parliament, which is that of manning in terms of nationality. Mr. Sarlis's proposals in this respect were withdrawn after the socialist group intervened and the arrangement accepted by the Transport Committee provided for the manning of EUROS ships 100% by EC officers and 50% by lower deck crews. However, another solution needs to be found by the parliament because of the shortage of EC lower deck crews.

Korea Line. The largest liquid gas carrier was the 78,988 ton «Ekaputra» built by Mitsubishi for an Indonesian owner and the largest liner was the 70,387 ton «fantasy» built by Finland's Masa yard for Carnival of Miami.

WORLD SHIPBUILDING

At the end of the first quarter of 1990 there were 31.618 million grt. (51.504 dwt.) on the world order book or about the same tonnage as in 1981 (35.311 million grt. or 45.024 million dwt.).

On March 31 there were 1.252 ships of 11,817 grt. under construction and another 1,294 ships of 22,830 grt. on order. Japanese yards led the field with orders for 11,650,947 grt. followed by South Korea with 7,583,704 grt. Next come China (plus Taiwan). Denmark, Yugoslavia, Spain, W. Germany, Italy and Brazil with orders varying between 1,8 and 1 million grt.

Of the above total orders, 25.770 grt. are for ships which will fly a flag other than that of the country of construction (74%) with the Liberian flag at the top of the list (9.1. million grt.) followed by the Panamanian flag with 5.6 million grt.

In terms of size nine ships are between 100-125.000 grt., 15 between 125-150.000 grt. and 22 more than 150,000 grt.

The largest ships delivered during the first quarter of 1990 were the tanker «Argo Athens» of 280,000 dwt. built by Daewoo for Sweden's Argonaut company. The largest bulk carrier was the 109,250 ton «Silver Bell» built by Samsung for

NEW MEASURES

The alternate minister of mercantile marine, Mr. Aristotelis Pavlides, has announced that new measures are to be taken in favour of shipping through ministerial «acts of approval».

These will reform mainly the taxation of large vessels and exempt ships from taxation while they are carrying out repairs at Greek yards. There will also be exemptions for ships taking on supplies at Greek ports.

COASTAL SHIPPING

Ministry officials must realise once and for all that protectionism is coastal shipping is totally unacceptable for a maritime country like Greece and nor will it create or maintain certain individuals as shipowners. Moreover, protectionism will not keep coastal shipping in Greek hands after Europeanisation but will, in fact, help the infiltration it is aimed at preventing.

Once more we repeat that coastal shipping must be free to follow its own course without state or political intervention which can only do harm in the long term.

NEW CRUISE SHIP

Silja Line's new cruise ship, now being built at the Turku Dock of Finland's Masa yards (ex Wartsila), is unique in its internal arrangements.

The 65,000 tons ship will be 203 metres long, 31.5 metres wide and 6.8 metres deep with a speed of 23 knots and a capacity of 2,500 passengers in 950 cabins and 450 cars of 50 lorries.

Its unique feature is a unique «promenade» which will run around the inside of the ships and will be open to cabins which do not look towards the sea. This promenade will be 140 metres long and its height will take in all five accommodation decks. It will be like a shopping centre with shops, restaurants, etc.

MAKING AN EXCEPTION FOR CONSORTIA

The vice-president of the European Commission, who is responsible for Community policy on competition, has submitted a proposal to the Council of Ministers for making an exception of certain consortia.

The consortia in question are shipping ones and the reason why they are to be exempted from EC rules on competition is the fact that regular container lines must cooperate closely with each other because of the large investment involved in running these lines. Such cooperation is usually in the form of a consortium which serves the needs of the owners involved and those of their clients too, who receive more efficient service.

Because of the large number of consortia in existence today, the proposal is for a global exemption which would probably include sea-land consortia as well.

HELMEPA PRESENTED ITS MEDITERRANEAN COOPERATION INITIATIVE

As a follow-up to its 1989 Workshop on «The Elimination of Garbage from the Mediterranean and its Adoption as an Effective Special Area to Annex V of MARPOL 73/78» HELMEPA organized an informal presentation at IMO. The event was attended by Mediterranean States Delegates, EEC Representatives, IMO Secretariat and other relevant International Organizations.

The General Secretary of the HELMEPA Board of Directors, Mr. J.C. Lyras, briefly introduced the Association, while the Director General, Mr. D. Mitsatsos, presented current efforts, emphasizing the following:

— Encouraging Governments of signatory countries to MARPOL 73/78 to provide adequate shore reception facilities in order for the Mediterranean to become an effective Special Area to Annex V,

— Governments should motivate the coastal population to protect the marine environment, particularly from garbage, for the benefit of the Mediterranean region as a whole.

HELMEPA stressed the need for a concerted effort, by underlining the Workshop proposals, i.e. a uniform public awareness campaign for all interested coastal States, and the establishment of a regional federated network of national Mediterranean environmental protection associations committed to the promotion of a maritime environment free from all sources and all forms of pollution.

OIL TANKERS AND THE ENVIRONMENT: PLANNING FOR THE FUTURE

Oil tanker design is currently under intense public scrutiny, with legislation imminent in the wake of a spate of recent pollution incidents. At the same time, with an ageing operating fleet, the industry is gearing itself up for a program

me of new construction. It has never been more important for classification societies to take stock of all the experience and technical resources at their disposal and to contribute to this debate.

It is against this background that John Ferguson, Manager of Technical Planning and Development at Lloyd's Register, has prepared his paper, *Oil Tankers and the Environment: Planning for the Future*. His aim is to present as full a picture as possible of the present situation and the available option and to show how LR is tackling the subject of structurally reliable ships which, from basic concept design to operation controls and management systems, will preserve, not destroy, the marine environment.

Subjects include: Future legislation, rule development, structural development, optimisation of structural arrangements, operational consideration, and ageing of oil tankers.

50 YEARS AGO

— The flames of war have always overheated the freight market. This war, however, has surprised us all by freezing the freight market instead of overheating it.

— During the past fortnight there were no sensational events to report. World attention is focused on the expected German assault on the British Isles.

— The ss «Evdoxia» of Messrs Andronicos and Stephanopoulos of 2,018 grt. built in 1093, sailed on July 10 from Sunderland for Piraeus with a cargo of 3,300 tons of coal and was torpedoed on the following day by a German U-Boat and sunk. Of its crews, stoker Panagis Antipas was lost.

— The BBC in London broadcast the news that the Greek Shipowners' Union had donated the sum of 3,300 pounds to the British Red Cross for the purchase of a portable X-ray unit.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIUDI» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET



MEDOV FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FORIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES-L. SCAFFARDI-G.A. STATHOPOULOS

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

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

Paid Up Capital Lire 750.000.000

Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, πού ἰσχύει ἀπὸ τῆς 1ης Ἰουλίου 1990 περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 7.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντι δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τίς εἰδικὲς τιμές συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθεσε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385
ΑΛΕΞΙΩΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

AMAZONIA	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΛΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

ε. Φουτζέιρα 5/7	
προς 'Αμβέρσα 27/6	
α. Μοντεβιδέο 9/7	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Τουρκία 5/6	
ε. Ν. Χάβεν 9/7	
προς Λισαβόνα 1/7	
προς 'Ιντσόν 23/6	
α. Χιούστον 6/7	
ε. Λέγκχορν 1/7	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Βαρκελώνη 10/7	
ε. Πειραιά 22/6	
προς 'Ιαπωνία 21/6	
προς Τζάκσονβιλ 10/6	
δ. Σουέζ 2/7	

ε. Λέ Χάβρη 10/7	
προς Βραζιλία 30/6	
ε. Λονδίνο 6/7	
προς Κεμπέκ 18/6	
ε. Δουνκέρκη 10/7	
α. Βενετία 7/7	
προς Γκλαντστουν 1/7	
α. Σιγκαπούρη 7/7	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Κλήβελαντ 4/7	
δ. Σουέζ 6/7	
στην Πάχη (άποθήκη)	
έπισκευές Χόγκ Κόγκ 16/7	
α. Ντάρμπαν 14/6	
ε. Λά Παλλίς 19/7	
προς ΗΠΑ 28/6	
δ. Σουέζ 4/7	
ε. Πειραιά 29/4	
ε. Πειραιά 7/4	
διάλυση Τουρκία	
στο Μπαντ 'Αμπάς	
προς Κίνα 29/6	
προς Δοκάρ 10/6	
έπωληση	
μετ. «'Ελούντα Νταίη» (π.)	
ε. Ντάρμπαν 5/7	
προς Σάντος 20/6	
προς Λύττελτον 28/6	
προς Μανίλα 29/6	
α. Μπιλμπάο 7/7	
α. Λεμεσό 6/7	
προς 'Αλγερία 1/6	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 1/7	
πρ. «Norman Merchant»	
ε. Φός 10/7	
α. 'Αμβέρσα 12/7	
προς Ματάνζας 15/6	
προς Ν. 'Υόρκη 2/7	
έπωληση	

ε. 'Αμβέρσα 13/7	
α. Κόμπε 5/7	
α. Ρότερνταμ 13/7	
προς Κωνσταντία 18/6	
α. Σάντος 6/7	
ε. Νιούκαστλ 28/6	
ε. Δουνκέρκη 2/7	
δ. Πόρτ Σάιτ 7/7	
προς Γκιζόν 20/6	
προς Μεξικό 18/6	
προς 'Αλεξάνδρεια 18/6	
ε. Χάρτλπουλ 11/7	
α. Πόρτ Κέμπλα 8/7	
στην Πράια Μόλε 30/6	
προς Ν. Ζηλανδία 29/6	
α. 'Αμντόργκο 7/7	
α. Νταλίν 29/6	
προς Φιλίππινες 20/6	
προς Μπαγκκόγκ 30/6	
α. Γκίλχογκ 7/7	
προς Μπαγκκόγκ 29/6	
α. 'Ιλιτσέβσκ 12/7	
ε. Ταϊτσουγκ 13/4	
ε. Ντουλούθ 15/6	
προς Λονδίνο 6/7	
προς Ταϊβάν 1/7	
α. 'Αμπου Ντάμπι 5/7	
α. 'Αμβέρσα 14/7	
προς 'Ακαμπα 1/6	
προς Κορέα 27/6	
ε. Κοτονό 23/6	
ε. Μπαγκκόγκ 1/7	
ε. Λισαβόνα 11/7	
ε. Χοντίντα 18/6	
α. Γιβραλτάρ 10/7	

ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΟΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΚΟΚΟΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΞΗΜΙΝΑ	86	35001
ΑΞΟΝΑ	81	30500
ΑΞΕΛ'Υ	70	13363
ΑΞΙΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΞΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6095
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374

α. 'Ασσάμπ 2/7	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/7	
α. Τενερίφη 8/7	
προς Ν. 'Υόρκη 22/6	
προς Ταϊβάν 5/6	
α. Ρίο Γκράντε 1/7	
α. Σιγκαπούρη 6/7	
δ. Παναμά 15/6	
α. Λέ Χάβρη 17/6	
προς Καϊμπό 21/6	
α. Φός 9/7	
α. Γιοκοχάμα 4/7	
α. 'Ηστ Λόντον 4/7	
έπωληση 'Ελληνες	

έπισκευές Πειραιά 4/7	
ε. Πασαγιές 4/7	
ε. Λάρνακα 27/6	
προς Σιγκαπούρη 23/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/6	
ε. Κόρπους Κρίστι 5/7	
προς Καϊμπό 21/6	
α. Κάστρις 5/7	
ε. Λισαβόνα 11/7	
α. Γιβραλτάρ 9/7	
προς Ματάνζας 9/5	
α. Σάντος 10/7	
προς Βαλτιμόρη 7/6	
δ. Παναμά 1/7	
α. Φρήπορτ 29/4	
α. Πόρτ Κέμπλα 7/5	
προς Χέυ Πόιντ 27/6	
ε. Φός 9/7	
ε. Σάν Νικόλας 8/7	
ε. Ρότερνταμ 11/7	
ε. Παραμαρίμπο 27/6	
α. Κεϋχάν 8/7	
δ. Κων/πολη 4/7	
α. Τέξας Σ=ιτ 19/4	
προς Σαφάγκα 16/6	
προς Ντάρμπαν 23/6	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/7	
ε. Λός 'Αντζελες 5/7	
α. Λοριέντ 15/6	
α. 'Ααλμποργκ 6/7	
ε. Φουτζέιρα 4/6	
α. Σιγκαπούρη 3/7	
μεταφορές Ρεθύμνου	
προς Χιλή 23/6	
δ. Παναμά 3/7	
α. Σιγκαπούρη 4/7	
προς Β. Κορέα 13/6	
α. Σέτε 4/7	
α. Λός 'Αντζελες 10/7	
α. Φός 6/5	

α. Ντότζες 21/6	
δ. Παναμά 8/7	
α. Ρότερνταμ 12/7	
δ. Κων/πολη 4/7	
ε. Μπουσάν 16/6	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
α. Πιομπίνιο 8/7	
προς Κασσιούγκ 20/6	
προς Π. Κουετζάλ 23/6	
ε. Τερνέσι 5/7	
δ. Ντόβερ 29/6	
ε. Σάνκ 'Ανκοράτ 14/7	
α. Πόρτσμουθ 2/7	
προς 'Αγκόλα 10/6	
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 24/6	
έπωληση	
α. Ν. 'Ολλανδία 6/7	
α. 'Αμβέρσα 14/7	
α. Τακόμα 1/7	
δ. Ντόβερ 12/7	
α. Τενερίφη 2/7	
α. 'Αμντόργκο 9/7	
ε. Κόρπους Κρίστι 7/7	
ε. Βαλλέττα 4/6	
α. Χόγκ Κόγκ 3/7	
α. Λός Πάμας 25/6	
ε. Ν. 'Υόρκη 11/7	

έπωληση 'Ινδούς διαλυτές	
έπισκ. Πειραιάς 23/4	
α. Λίβερπουλ 5/7	
ια. Πειραιά 5/7	
ια. Ρότερνταμ 6/7	
ια. Γκόττενμποργκ 10/7	
ιδ. Ντόβερ 29/6	
ιε. Ρινέικα 7/7	
ιμεσογειακές μεταφορές	
ιάρντ Πειραιά	

BYZANTION (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321
ΠΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΠΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΠΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΠΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	79	36237
ΕΛΠΙΔΑ	76	47344
ΕΛΠΙΣ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΠΙΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126147
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΣΟ'Υ	70	16374
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996

πρός Χάργκ 22/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λένινγκραντ 9/7	
α. Ταργκόνια 27/6	
μεταφορές Φουτζέρας	
πρός Μιζουσίμα 15/6	
πρός Θεσσαλονίκη 14/6	
δ. Κων/πολη 6/7	
ε. Φουτζέρας 8/2	
μετ. «Φάρο» (ε.)	
μετ. «Σηντιούτ II» (μ.)	
ε. Σουέζ 11/7	
ε. Σουέζ 10/7	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/7	
δ. Πόρτ Σαϊδ 4/7	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 30/5	
υπό ναυπήγηση	
ε. Βερακρούξ 18/6	
ε. Κόρπους Κρίστι 7/7	
πρός Χιούστον 18/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	
στη Βαλτιμόρη 21/5	
α. Ντάρμπαν 10/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7	
α. Λός 'Αντζελες 8/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/7	
δ. Γιβραλτάρ 4/7	
α. Σαντάντερ 6/7	
μετασκευές Κάδιξ 18/9	
πρός Σιγκαπούρη 30/6	
α. Ντάρμπαν 20/6	
αργεί Πειραιά	
πρός Χιλή 28/6	
α. Θέουτα 2/7	
α. Βρέμη 19/6	
ε. Τζακάρτα 16/6	
πρός Κωνσταντίνα 28/6	
α. Βανκούβερ 1/6	
ε. Κασσιούγκ 27/6	
δ. Κων/πολη 9/6	
πρός Κίνα 20/6	
ε. Βενετία 9/7	
δ. Παναμά 2/7	
ε. Λά Σπέζια 2/7	
α. Ρόττερταμ 14/7	
πρός Γιβραλτάρ 6/6	
α. Γκρέιντμους 5/7	
ε. 'Αμβέρσα 13/7	
δ. Κων/πολη 7/7	
δ. Ντόβερ 3/7	
α. Ν. 'Υόρκη 8/7	
δ. Κων/πολη 8/7	
έπισκ. Πειραιά 26/8/89	
α. Χόγκ Κόγκ 2/7	
πρός Φουτζέρας 25/6	
αργεί 'Αλβέρτι	
ε. Ρόττερταμ 14/7	
δ. Ντόβερ 3/7	
ε. Πειραιά 15/6	
πρός 'Αρούμπα 26/6	
ε. Πειραιά 8/7	
α. Σάν Λορέντζο 7/7	
ε. Φόξ 6/7	
ε. Μαδρίδα 5/7	
στη Φουτζέρας 10/7	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός 'Ινδονησία 30/6	
δ. Κων/πολη 8/7	
α. Φουτζέρας 19/6	
αργεί Βασίρα	
πρός Ρόττερταμ 21/6	
α. Γιούροπορτ 10/7	
πρός Βαλπαράϊζο 27/6	
πρός 'Αντοφαγκάστα 18/7	
ε. Σάουμπεστ Πάξ 7/6	
πρός Ν. Κορέα 26/5	
δ. Σουέζ 9/7	
α. 'Αλεξάνδρεια 19/6	
α. Πειραιά 5/7	
στη Πάχη (άποθήκη)	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 7/6	
ε. 'Οζάκα 15/6	
δ. Σκώ 2/7	
ε. Σιγκαπούρη 1/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιοκοχάμα 7/7	
πρός 'Ιαπωνία 19/6	
δ. Γιβραλτάρ 3/7	
δ. Ντόβερ 10/7	
α. Πειραιά 25/6	
πρός Θεσσαλονίκη 24/6	
α. Ρόττερταμ 6/7	
πρός Κέφ Γουέστ 20/6	
δ. Κων/πολη 8/7	
ε. Ρεσίφ 27/6	
πρός Πόρτ Σαϊδ 26/6	
έπισκ. Σιγκαπούρη 30/6	
α. Λάγος 8/6	
ε. Κουαζαλόμπος 5/6	
α. Λάξ Πάμιας 6/7	
πρός Σαλίνα Κρούξ 3/6	
ε. Πόρτ 'Εμπεδόκλε 9/7	
α. Τολέδο 27/6	
δ. Σουέζ 10/7	

ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΟ	81	23100
ZIM BENESIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΚΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΛΛΑΖΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	1626
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4767
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΗΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΤΥ	62	2635
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101

πρός Ν. Ζηλανδία 20/6
ε. Πόιντ α Πιέρ 29/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/6

ε. Πειραιά 21/2
πρός 'Ιαπωνία 24/6
α. Σιγκαπούρη 1/7
έπωλήθη
α. Πόρτ 'Αντζελες 2/7
δ. Πόρτ Σαϊδ 11/7
ε. 'Είλατ 9/7
μετ. «MSC Λάουρα» (ε.)
α. Σιγκαπούρη 3/7
α. Σιγκαπούρη 10/7
ε. Πειραιά 8/7
πρός 'Ιαπωνία 30/6
α. Μπρισμπαϊν 8/7
α. Κίγκστον 10/7
ε. 'Οβέρτο 29/5
πρός Καμσάρ 30/6
ε. Ρουέν 2/7
ε. Φάλαμουθ 6/7
πρός Σαλντάνια Μπαϊν 14/6
ε. Λίβερπουλ 14/7
δ. Σουέζ 14/7
πρός Χαλκίδα 30/4
α. Νιούκαστλ 7/7
πρός 'Αμβέρσα 29/6
α. Φόξ 8/7
πρός Μεθύλ 27/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/6
δ. Πόρτ Σαϊδ 2/7
α. 'Ανκόνα 9/7
α. 'Ανκόνα 7/7
α. Κόρπους Κρίστι 28/6
δ. Πόρτ Σαϊδ 12/7
πρός Τζάνκονσβιλ 21/6
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 14/6
πρός Σασέμπο 28/6
δ. Σουέζ 4/7
έπισκ. Πειραιά 1157
α. Πειραιά 3/7
ε. 'Αλεξάνδρεια 19/6
α. Γουακαμάτσου 1/7

α. 'Αντοφαγκάστα 1/7
ε. 'Αμπέρσα 14/7
α. 'Αμβέρσα 14/6
δ. Κωνίπολη 3/7
ε. 'Αμβέρσα 9/7
δ. Ντόβερ 3/7
ε. Σιγκαπούρη 10/7
πρός 'Ινδονησία 12/6
α. Γιβραλτάρ 6/7
ε. Ροζάριο 7/7
πρός Μαπούτο 13/6
ε. Κοκούρα 5/7
πρός Καναδά 26/6
πρός 'Αργεντινή 25/6
ε. Σουαίμα 4/7

στό Σάντος 11/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
πρός Παρίσι Γκουντγκ 28/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
α. Πειραιά 7/7
ε. Καρταγένα 8/7
ε. Μοντεβιδέο 10/7
πρός Κωνσταντία 18/6
ε. Πόρτ 'Εβερκελίντς 24/6
μεσογειακές μεταφορές
έπισκευές Πειραιά 29/5
α. Μορντντ 5/7
πρός Θεσσαλονίκη 25/6
ε. Πειραιά 27/6
πρός 'Αντεν 2/6

ε. Πειραιά 7/6
στή Πάχη (άποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 23/6
πρός 'Ινδονησία 29/6
πρός Πόρτο Ρίκο 30/6
α. Λένινγκραντ 3/7
δ. Ντόβερ 10/7
δ. Ντόβερ 3/7
ε. Φιλαδέλφεια 6/7
μετ. «Κόνκαρ 'Άλτιν» (ε.)
α. Λίβερπουλ 2/7
α. Σιγκαπούρη 5/7
α. Μοντεβιδέο 9/7
ε. Ρουζία 10/7
πρός Τόκιο 21/6
πρός Ντρώ Μπόκας 30/6
α. πόντ ντό Μαδέιρα 7/6
ε. 'Αμβέρσα 13/7
ε. Πειραιά 25/6
πρός Γιβραλτάρ 28/6
πρός ΗΠΑ 20/6
α. Νορτντ 9/7
πρός 'Ες Σιντέρ 15/6
πρός Πειραιά 22/6
ε. Σέτε 10/7
ε. Τζέντα 27/6
α. Πόρτ ντε Μπούκ 7/7
πρός Χιουστον 26/6
α. Σαβόνα 3/7
δ. Κωνίπολη 4/7
α. Ν. 'Υόρκη 9/7
ε. Ν. 'Υόρκη 26/6
α. Καρταγένα 1/7
ναπηγ. Ναγκασόκι
έπισκ. Πειραιά 3/6

ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18858
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	16165
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΓ'ΙΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22248
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580

α. Μπρέικ 6/7	
ε. Πειραιά 25/6	
α. Σ. Αντόνιο 1/7	
προς Χώρ άλ Ζουμπαίρ 11/6	
δ. Μάλτα 4/7	
προς Ουλσάν 26/5	

ε. Τής 14/7	
προς Ούμ Κάσρ 9/5	
προς Σίδνεϊ 28/6	
α. Ναγκόνια 8/7	
α. Λισαβόνα 10/7	
α. Πόρτ Άρθουρ 24/6	
προς Χιούστον 15/6	
ε. Πειραιά 8/7	
α. Άμβέρσα 11/7	
ε. Άμβούργο 14/7	
στή Φορταλέζα (άποθήκη)	
α. Έιλατ 3/7	
προς Κουαντάν 29/6	
προς Άντεν 18/6	
α. Χιούστον 9/7	
έπωληση	
α. Ύμουιντεν 11/7	
α. Καζαμπλάνκα 2/7	
στή Βασούρα	
προς Κορέα 27/6	
δ. Παναμά 7/7	
προς Σιγκαπούρη 11/6	
προς Ίταλια 30/6	
προς Πειραιά 18/6	

προς Ρότερνταμ 29/6	
ε. Χάλλ 14/7	
προς Λομέ 25/6	
α. Ρίο Γκράντε 4/7	
α. Ρίο Γκράντε 8/7	
α. Ν. Χάβεν 11/7	
προς Μπ. Άιρες 19/6	
α. Σέτε 6/7	
προς Κωνσταντίνα 25/6	
προς Κούβα 25/6	
προς Γερμανία 27/5	
προς Γερμανία 27/5	
δ. Παναμά 8/7	
προς Μπαγκκόκ 11/6	
ε. Λάγος 4/7	
ε. Άμστερνταμ 10/7	
ε. Λονδίνο 14/7	
δ. Παναμά 2/7	
προς Μπαγκκόκ 8/7	
α. Άμβέρσα 5/7	
δ. Γιβραλτάρ 9/7	
προς Τουρκία 11/6	
ε. Γιαμπουκούδα 26/6	
δ. Σουέζ 12/7	
α. Άμστερνταμ 11/7	
μεταφορές Έρυθράς	
α. Ν. Όρλεάν 14/6	
ε. Πειραιά 6/7	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
α. Φρήπορτ 14/6	
ε. Τεμπίγκ 3/7	
προς Σιγκαπούρη 13/6	

α. Ρίο Γκράντε 4/7	
ε. Μασσαλία 10/7	
ε. Χιούστον 11/7	
δ. Σκώ 1/7	
προς Σιγκαπούρη 29/6	
προς Ίράν 12/6	
α. Πόρτ Τζέις 3/7	
ε. Σάντος 10/7	
προς ΗΠΑ 7/6	
προς Μπαντάρ Άμπας 29/5	
προς Κωνσταντίνα 13/6	
προς Άκαμα 6/6	
προς Λίβερπουλ 23/6	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίγα 6/7	
προς Μπαγκκόκ 8/6	
θέση 50.36, 172.58 Δ 24/1	

προς Όραν 20/12	
αργεί Ν. Όρλεάν	
ε. Χιούστον 9/7	
ε. Χιούστον 9/7	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Δεμερράρα 4/7	
ε. Μπράουνσβιλ 8/7	
προς Τρίνιταντ 8/6	
αργεί Ν. Όρλεάν	
προς Τάμπα 29/6	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 6/7	
ε. Ν. Όρλεάν 11/7	
δ. Παναμά 28/6	
προς Βεγκάζη 25/6	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Μασσαλία 3/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 7/7	
α. Πόρτ Άρθουρ 23/6	
ε. Ν. Όρλεάν 8/7	
ε. Ν. Όρλεάν 21/5	
α. Ν. Όρλεάν 10/7	
α. Πόρτ Κάιζερ 8/7	
ε. Ν. Όρλεάν 8/7	
ε. Δεμερράρα 29/6	
προς Τρίνιταντ 30/6	

ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΑΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΑΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡ ΒΑ'Ι'ΣΧΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
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.)	82	2201

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	88	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	86259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	72	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127

προς ΗΠΑ 25/6	
ε. Ντότζες 6/7	
α. Παράναγουα 1/7	
προς Δ. Άφρική 5/6	
α. Τσιβιταβέστα 25/6	
δ. Σουέζ 14/7	
προς Βανκούβερ 21/6	
προς Τυνησία 13/6	
α. Ύμουιντεν 5/7	
ε. Πειραιά 19/5	
μετ. «Pacifico» (Μπχ.)	
ε. Κότκα 12/7	
α. Ζέιτ Τέρμιναλ 28/6	
μετασκευάζεται Πειραιά	
ε. Θέουτα 9/7	
α. Κόρπους Κρίστι 8/7	
α. Ν. Όρλεάν 7/7	
προς Πόρτ Κέμπλα 5/6	
ε. Ίταζάι 1/7	

α. Ν. Όρλεάνη 8/7
προς Κωνσταντίνα 10/6
ε. Βαλλέττα 9/7
δ. Έλσινόρη 7/7
προς Άλγέρι 18/5
δ. Παναμά 23/4
προς Χώρ Φακάν 27/6
ε. Βόλο 15/6
προς Σύρο 25/6
ε. Ταραγκόνα 5/7
δ. Πόρτ Σάιθ 13/7
α. Ν. Όρλεάνη 22/6
δ. Πόρτ Σάιθ 9/7
δ. Κων/πολη 3/7
α. Μπαρκελόνα 10/7
α. Γιοσκοχάμα 7/7
προς Κωνσταντίνα 28/5
στή Δαμιέττα (άποθήκη)
α. Πειραιά 1/7
ε. Σάρροφ 5/7
δ. Κων/πολη 9/7
α. Λίβερπουλ 20/6
α. Τερνότετ 5/7
δ. Κων/πολη 3/7
προς Όδησσό 4/7
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/7
στή Βαλλέττα 18/7
α. Πόρτο Τορρέ 30/6
α. Άμβέρσα 1/7
ε. Ρουέν 8/7
ε. Ρένταμπουργκ 6/7
προς Μίζουσίμα 12/6
προς Πόρτ Τάλμουτ 6/6
ε. Κασίμα 28/6
α. Ρότερνταμ 6/7
προς Λαττία 29/6
ε. Γέλα 8/7
α. Σαβόνα 26/6
προς Ευρώπη 23/6
στό Π. Κουετζάλ 1/6
προς Λαττία 9/6
α. Σάντβαλ 9/7
α. Άμβέρσα 12/7
α. Πολέρο 6/7

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545
ΠΑΟΥΡΕ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.....	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).....	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198183
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198183
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355
ΠΑΞΙΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127
ΠΑΞΙΘΕΑ.....	71	80225
ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	73	10094
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
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΪΕΡ.....	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ.....	72	57802
ΠΕΠΠΥ.....	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ.....	77	31368
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
ΠΗΤΕΡ Α.....	84	35808
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΙΤΣ.....	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΙΑ.....	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976
ΠΟΠΗ.....	67	11002
ΠΟΠΗ.....	73	19584
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ.....	61	963
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ.....	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.).....	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪ 3 (δ.).....	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573
ΡΕΝΕΞΙ.....	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999
ΡΗΛΑΪΑΝΤ.....	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ.....	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ.....	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ.....	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ.....	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465

πρός Χέυ Πόιντ 28/6	
πρός Μακείρο 15/6	
μετ. «Παρασκευή» (ε.)	
δ. Σουέζ 14/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Φουτζέιρα 5/5	
ἐπωλήθη	
α. Πειραιά 7/7	
ε. Φουτζέιρα 2/7	
ε. Κούρε 2/7	
δ. Γιβραλτάρ 5/7	
δ. Παναμά 3/7	
πρός Κρήτη 13/6	
πρός Κανα. αλέ 29/6	
α. Ρότερνταμ 12/7	
α. Ντάς Άϊλαντ 10/7	
πρός Χώρ Φακάν 11/6	
α. Ντοργιάδ 28/6	

ἐπωλήθη Έλληνες	
α. Ρουέν 10/7	
ε. Τσιότζα 30/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 1/7	
α. Λεμεσό 3/7	
ε. Κωνσταντή 7/7	
πρός Κωνσταντή α 23/5	
πρός Χαλκίδα 27/6	
ἐπισκευές Πειραιά 23/6	
δ. Παναμά 8/7	
α. Κουίνχουαγκντά 3/7	
α. Τής 12/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 5/7	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Ίσπωνία 26/6	
πρός Χέυ Πόιντ 12/6	
πρός Μπ. Άμπας 1/6	
α. Πειραιά 25/6	
πρός Βανκούβερ 14/6	
ε. Άμβέρσα 12/7	
α. Βενετία 6/7	

στό Λομπίτο	
α. Πόρτ Κέλαγκ 3/7	
ἐπωλήθη	
ε. Τέμα 4/7	
α. Νάρβικ 9/7	
πρός Άλγερία 12/6	
ε. Σάντος 9/7	
πρός Ν. Όρλεάν 10/6	
α. Ντάρμπαν 27/6	
α. Πειραιά 4/7	
διάλυση Ίνδία	
α. Σάν Λορέντζο 5/7	
ε. Βόλο 15/6	
στό Σουέζ (ἀποθήκη)	
πρός Ίραν 23/6	
δ. Παναμά 9/7	
πρός Άρούντα 4/6	
α. Μπωμόν 9/7	
α. Ριγκέκα 7/7	
α. Ρότερνταμ 1/7	
α. Τάραντα 9/7	
δ. Δαρδανέλλια 10/7	
α. Άλεξάνδρεττα 3/7	

ε. Πειραιά 26/6	
πρός Μέγαρα 26/6	
ἐπισκευές Πειραιά 20/1	
πρός Νουακτσότ 1/6	
α. Σέτε 10/7	
α. Πειραιά 5/7	
ε. Νταμμάμα 3/7	
δ. Μπουνομπούτελ 9/7	
ε. Σούσα 18/6	
πρός Τσακαπούκο 29/6	
δ. Σουέζ 9/7	
α. Λός Άντζελες 7/7	
ε. Ρίο Γκράντε 7/7	
πρός Δ. Άφρική 24/6	
μετ. «Σάμος» (ε.)	

ε. Ντελφζύλ 28/6	
πρός Λά Παμπίλα 15/6	
πρός Μπάγια Μπλάνκα 20/6	
πρός Καοσιούγκ 29/6	
πρός Ταϊβάν 20/6	
α. Καρντένιο 27/6	
δ. Δαρδανέλλια 10/7	
πρός Δ. Άφρική 27/6	
α. Λειδές 10/7	
πρός Χόγκ Κόγκ 22/4	
πρός Βραζιλία 1/7	
πρός Καναδά 10/6	
πρός Ράμπιχ 17/6	
πρός Πειραιά 24/6	
πρός Σικελία 23/6	
ε. Λύττελτον 7/7	
πρός Κούβα 8/6	
πρός Βαλπαράϊζο 30/6	
α. Πειραιά 5/7	
πρός Αυστραλία 28/6	

ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ.....	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.).....	71	1523
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).....	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).....	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	78	12688
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	32280
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785
ΤΑΪΓΕΤΟΣ.....	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪΗ.....	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229
ΤΖΟΥ.....	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖ Α.....	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211
ΤΟΠΑΣ.....	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ.....	76	36204
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.....	68	2760
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΕΒΑΤΟΡΕ.....	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15182
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Α. (δ.).....	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000
ΦΕΪΪΡΟΥΣ Ι.....	83	17217
ΦΕΪΪΡΟΥΣ ΙΙ.....	84	19049
ΦΕΪΪΡΟΥΣ ΙΙΙ.....	84	19049
ΦΕΪΪΡΟΥΣ ΙV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48882
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ.....	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	16570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ.....	76	18971
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΩΝΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928

ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ.....	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕΪΝ.....	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500
ΦΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850

πρός Άλγερία 29/4	
ε. Κουβέιτ 4/7	
ε. Ντάρμπαν 5/7	
ἐπωλήθη Νιγηρία	
α. Φουτζέιρα 10/7	
ε. Μπ. Άίρες 7/7	
α. Τζέμπελ Άλι 8/7	
πρός Καλλάο 27/6	
πρός Σκίντα 29/6	
πός Μεθούλ 13/4	
ε. Ρίο Ίανέ'ρο 13/6	
α. Δαμιάττα 6/7	
πρός Άμβούργο 30/6	
α. Σάν Λορέντζο 8/7	
πρός Μπ. Χομείνι 21/6	
ε. Πειραιά 24/6	
α. Σ. Τζών 9/6	
πρός ΗΠΑ 24/6	
α. Βαλέντσια 2/7	
δ. Γιβραλτάρ 9/7	
ὕπο ναυπήγηση	
α. Ν. Όρλεάν 29/6	
α. Κόμπε 7/7	
στή Λά Λιμπερντάντ (ἀποθ	
ἐπισκευές Πειραιά 29/5	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 20/6	
δ. Παναμά 2/7	
ε. Μόγκλα 7/7	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Τζέντα 19/6	
πρός Λάζαρο Καρντένας 2	
προς Βερλίγγιο 10/6	
α. Άμβούργο 14/7	
πρός Άφρική 21/6	
ε. Νιούκαστλ 8/7	
πρός Ρας Τανούρα 24/6	
στό Γκιζόν (ἀποθήκη)	
ε. Φουτζέιρα 25/6	
πρός Τάουναβιλ 29/6	
δ. Πόρτ Σαίτ 6/7	
α. Λισαβόνα 15/6	
πρός Βανκούβερ 25/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάν 17/6	
ε. Καοσιούγκ 21/6	
πρός Άκαμπα 11/7	
α. Κολούμπια ρίβερ 11/7	
α. Ίντσόν 29/6	

πρό Μπαγκόγκ 26/5
 ε. Πειραιά 5/7
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Κούβα 31/5
 α. Σάρροχ 29/6
 δ. Σουέζ 14/7
 προς Κουσάν 16/6
 προς Περισκό 25/6
 προς Γαλλία 19/6
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Γιοκιάτι 6/7
 ε. Κασοιούγκ 25/6
 α. Κιτιμάτ 11/7
 προς Ίράν 20/6
 προς Τζάκάρτα 21/6
 α. Λά Παλλίς 5/7
 α. Σγκαπούρη 4/7
 προς Βενεζουέλα 27/6
 προς Κίγκοντον 26/6
 α. Κεμπέκ 4/7
 ε. Σάν Τιέγκο 8/7
 προς Βενεζουέλα 30/6
 α. Λισσαβώνα 11/7
 ε. Ρουέν 9/7
 προς Ουλάσο 6/7
 έπωλήθη "Ελληνες
 ε. Υμούιντεν 12/7
 προς Μαρόκο 27/6
 προς Κούβα 23/5
 ε. Μαγιονάλ 27/6
 δ. Σουέζ 7/7
 ε. Βρεστό 7/7
 μετ. «Φάρα V» (π.)
 έπωλήθη
 α. Άμβέρσα 2/7
 ε. Άλντεσβακ 6/7
 έπισκευές Γκντάνσκ 25/6
 προς Π. Πουρά 22/6
 έπισκεπ. Νειράδ 26/6
 α. Άμβέρσα 6/7
 δ. Παναμά 26/6
 προς Περαικό 26/6
 προς Σμύρνη 19/5
 προς Σγκαπούρη 21/5
 προς Μ. Μαγκάνουσι 29/6
 προς Λοδονά 18/5
 προς Νοβοροσίσκ 29/6

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)
PHONES:2490541-2 /2497198
CABLES:NAVICO/BANGKOK
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT.40-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

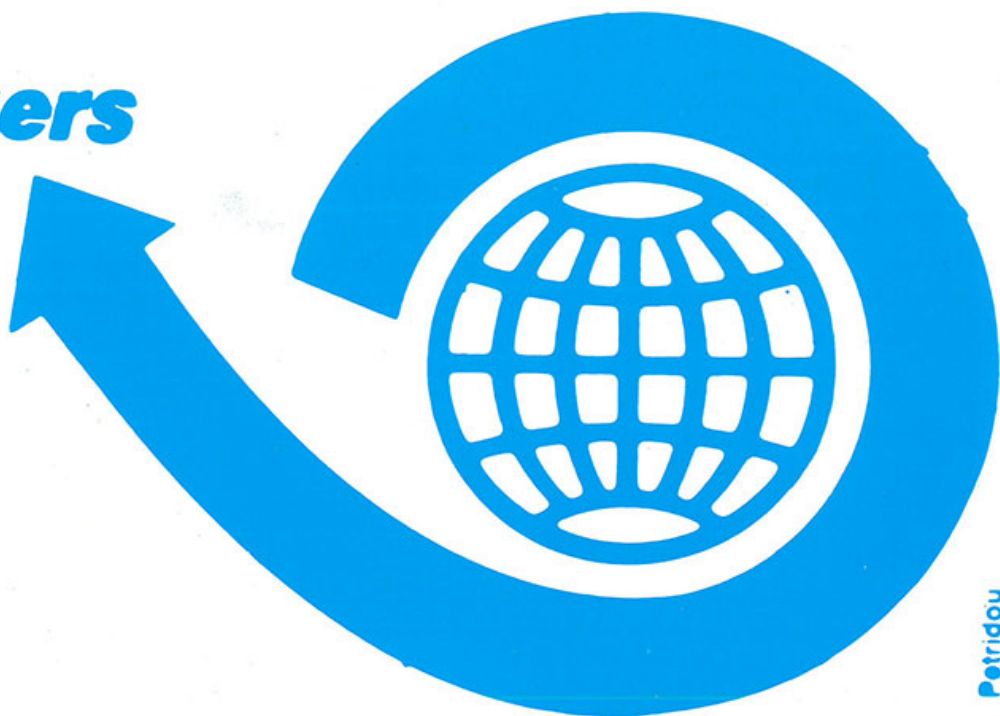
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

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





TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIER
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents



GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

APRIL 1990