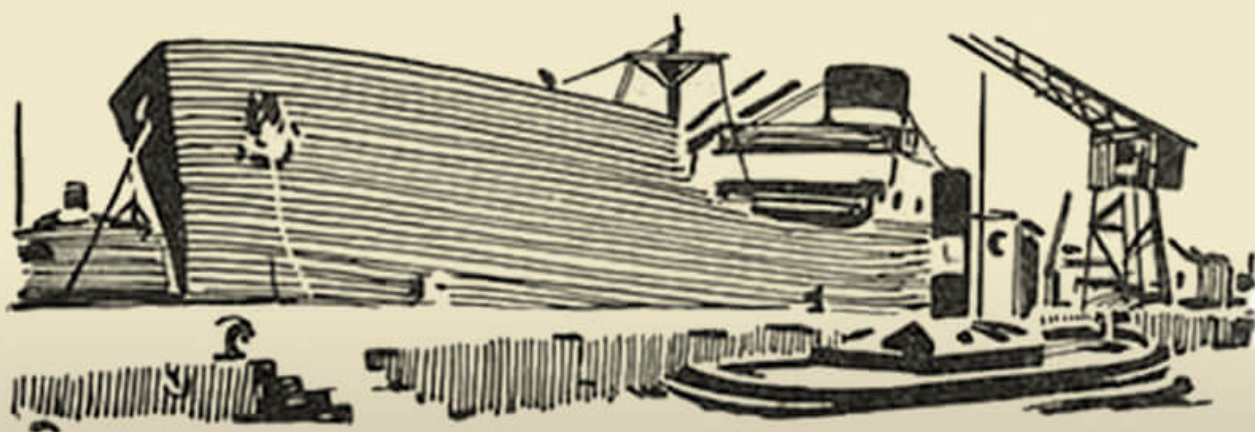


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1985

Αρ. Φύλλου 1204/963

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1204/963 ΔΡΧ. 120

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1985

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

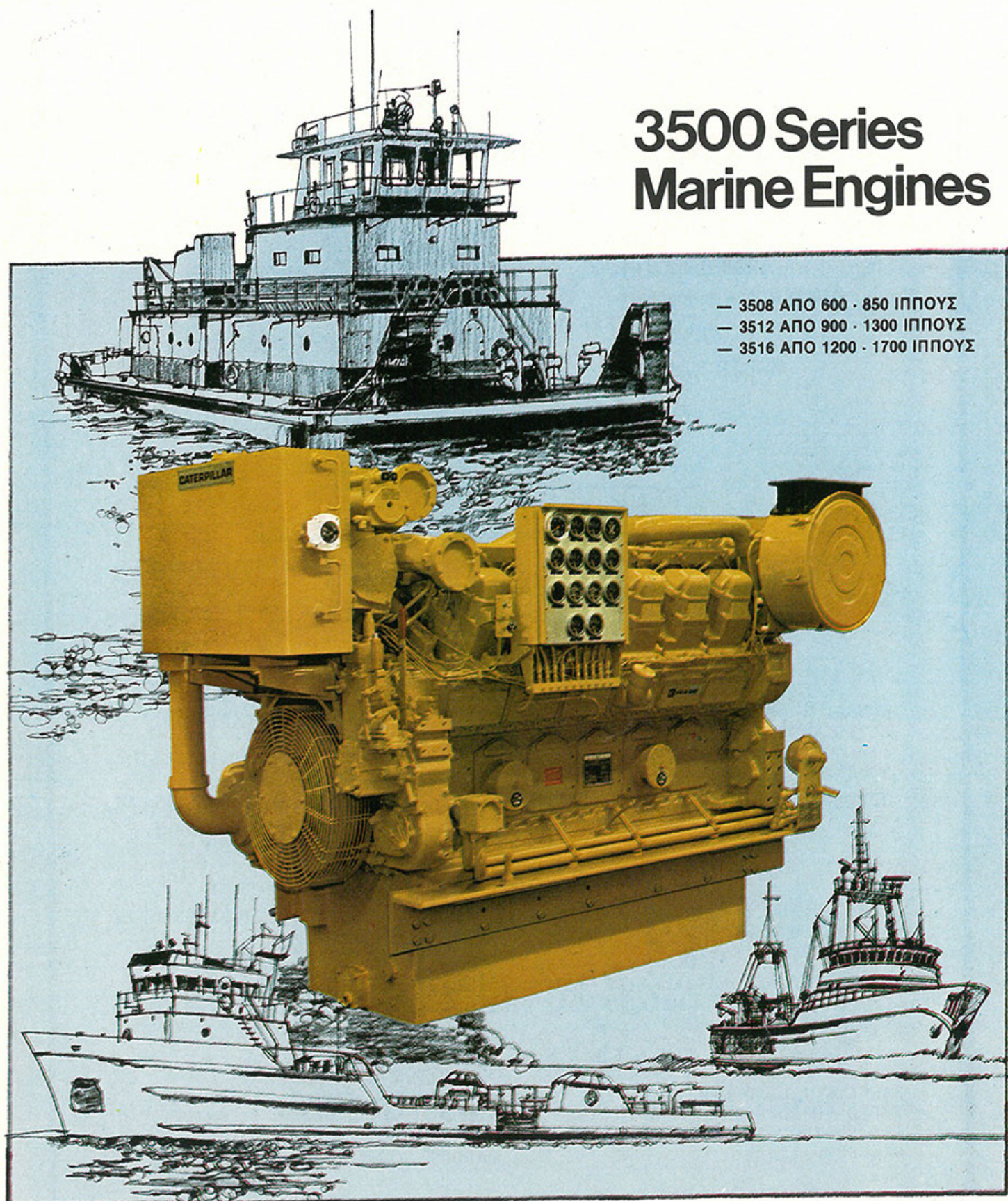
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 - 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 - 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 - 1700 ΙΠΠΟΥΣ



ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA.....

J U S T C A L L :

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

★ ----- ★

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S + P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

S E R V I C I N G

S I N G A P O R E (REGIONAL HEAD OFFICE)

10 ANSON ROAD
28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS : 2249490/2249557/2249583
A.O.H : 4816919
TLXS : 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: (OLYMPISHIP)

I N D I A

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS : 231239/231249/224092
A.O.H : 6420964/6300991
TLXS : (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: (OLYMTUNE)

OPERATING ALSO AT: MADRAS-VISHAKAPATNAM-COCHIN-KAKINADA-KANDLA-HALDIA
MORMUGAO-TUTICORIN-MANGALORE-CALCUTTA-PARADEEP.

M A L A Y S I A

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN-PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS : (03) 380777/380781/380796
TLXS : 39407 TRIA MA
CABLES: SHIPRIA PORT KELANG

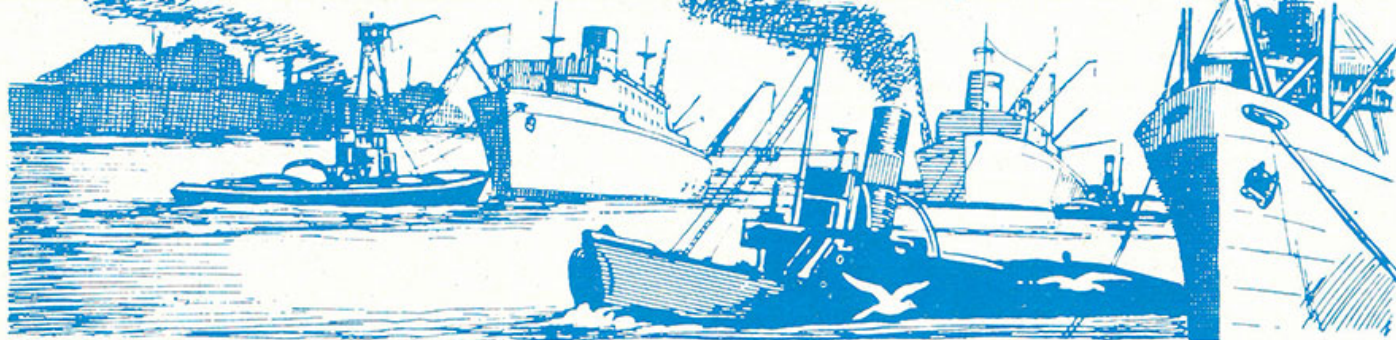
OPERATING ALSO AT: KUANTAN-PENANG-BUTTERWORTH-PASIR GUDANG-KEMAMAN
MALACCA-PORT DICKSON-JOHORE BARU.

T H A I L A N D

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T.F.D BUILDING, ROOM 307
42, SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS : 234-1383
A.O.H : 393-6669
TLXS : 20378 (MAJJACO)
CABLES: (MAJCOMER BANGKOK)

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΑΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1204/963

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Ἡ ὥρα τοῦ ἐφοπλισμοῦ

‘Η άφοπλιστική δήλωση του νέου ‘Υπουργού κ. Στάθη ‘Αλεξανδρή, κατά την τελετή αναλήψεως τῶν καθηκόντων του από τόν προκάτοχό του στό YEN κ. Γερ. ‘Αρσένη, ὅτι νοιώθει τοὺς ὤμους του ἀδύνατους γιατί δέν ἔχει τίς εἰδικές γνώσεις πού χρειάζεται ὁ τομέας τὴν εὐθύνη τοῦ ὁποίου ἀνέλαβε, δημιουργεῖ πρόσθετες ὑποχρεώσεις στοὺς δύο κύριους παράγοντες τῆς Ναυτιλίας καὶ κυρίως στὸν ἐφοπλισμό. ‘Ο ὁποῖος πρέπει τώρα νὰ ὑποδείξει, σὲ συνεργασία μὲ τὸν ναυτεργατικὸ παράγοντα ἀν αὐτὸ εἶναι δυνατόν, καὶ χωρὶς χρονοτριβὴ — γιὰ νὰ μὴν χαθεῖ καὶ ἄλλος πολὺτιμος χρόνος — τὰ συγκεκριμένα μέτρα τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ληφθοῦν γιὰ νὰ παραμεινούν στο ἐθνικὸ νηολόγιο ὅσα πλοῖα ἀπέμειναν καὶ νὰ προσελκυθοῦν ἐκεῖνα πού ἔφυγαν καὶ ἐξακολουθοῦν νὰ τελοῦν ὑπὸ ἑλληνικὸ ἔλεγχο, ἐκεῖνα πού προσκτήθηκαν στὸ διάστημα τῶν τελευταίων τριῶν ἐτῶν καὶ ἀκολούθησαν ἄλλες λύσεις καθὼς καὶ ὅσα ἄλλα πλοῖα μπορούμε νὰ προσελκύσουμε στὴ σημαία μας. Τὰ μέτρα αὐτὰ πρέπει νὰ ἀποβλέπουν στὴν προσαρμογὴ τοῦ κόστους τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στὰ ὀριακὰ ἐπίπεδα τῶν καιρῶν πού προβλέπεται ὅτι θὰ διατηρηθοῦν γιὰ μεγάλο χρονικὸ διάστημα καὶ σὲ μιὰ δυναμικὴ πλέον — καὶ ὄχι παθητικὴ — ὑποστήριξη τῶν συμφερόντων τῆς ‘Ελληνικῆς Ναυτιλίας στὸ διεθνὲς ὡρὸ καὶ κυρίως γιὰ τὴν καταπολέμηση καὶ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ προστατευτισμοῦ πού ἀπειλεῖ τὴν ἴδια τὴν ὑπόστασή της.

Ἡ Ναυτιλία διέρχεται σήμερα τήν
πιό κρίσιμη καμπή τῆς μεταπολεμικῆς
τῆς ἱστορίας καί ἡ εὐθύνη γιά τοὺς χει-

ρισμούς οι οποίοι πρέπει να γίνουν βαρύνει την ήγηση του συλλογικού οργάνου του έφοπλισμού, η οποία πρέπει να θέσει με παρηρησία στον νέο Υπουργό όλα τα έκκρεμη ζητήματα και προβλήματα.

‘Από εκεί και πέρα ο κ. ‘Αλεξανδρής καί κατ’ ἐπέκταση ἡ κυβέρνησις θά ἔχει πλέον τήν εὐθύνη γιά τά περαιτέρω βήματα καί γιά τά μέτρα πού πρέπει νά ληφθοῦν καί νά ὑλοποιηθοῦν γιά νά διατηρηθεῖ καί νά αὐξηθεῖ ἡ δύναμη τοῦ ἐθνικοῦ νοηολογίου — καί γιά τά βήματα καί τά μέτρα αὐτά δέν χρειάζεται νά εἶναι κανένας θαυματοποιός ἢ μεσίας, χρειάζεται μόνον κοινό μυαλό καί πολιτικό θάρρος, τό ὁποῖο εὐελπιστοῦμε δτι θά ὑπάρξει γιά νά ὑπάρξει καί ἡ συνέχεια τῆς ‘Ελληνικῆς Ναυτιλίας καί τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος.

ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ

Ο νέος Υπουργός, κατά την ανάληψη των καθηκόντων, ζήτησε — και πολύ σωστά — συναντητικές διαδικασίες από τους κύριους παράγοντες της Ναυτιλίας, δηλαδή τον έφο- πλισμό και τους ναυτικούς, καθώς και από ό- λους τους άνωθενπους της θάλασσας γιά να μπορεί να βγει ή ναυτιλία από την κρίση.

«Η συνάντηση των κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας υπήρξε ίσως τό αποφασιστικότερο μέσο πού όδήγησε στό σύγχρονο ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα καί είναι ανάγκη να συνεχισθεί μέ κάθε θυσία καί από τίς δύο πλευρές. Για νά μπορέσει όμως νά βγει ή Ναυτιλία από τήν κρίση καί κυρίως για νά διατηρηθεί τό έθνικό νηολόγιο πρέπει παράλληλα νά υπάρχουν καί γενναίες αποφάσεις, ή εύθύνη των οποίων, εναλλαλαμβάνομε, άνήκει στόν κ. 'Αλεξανδρή.

ΕΤΣΙ ΦΕΥΓΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κάποιος προξενικός λιμενάρχης απαγόρευσε ημέρα Σάββατο τόν απόπλου εμφόρου ελληνικού πλοίου μέχρις ότου εξοφληθεί το ληξιπρόθεσμο ναυτολόγιο, χωρίς να δεχθεί τήν άποψη του πλοίαρχου ότι μπορούσε να δοθεί παράταση 48 ώρων ώστε να καταστεί δυνατή ή εξόφληση τής όφειλης μόλις θά άνοιγε τόν ΝΑΤ τó πρwί τής Δευτέρας. Βεβαίως ή διαχειρίστρια εταιρία άγνόησε — και πολύ καλά έκανε — τήν παράλογη άπαγόρευση του λιμενάρχη και διέταξε τόν πλοίαρχο νά συνεχίσει τó ταξίδι του ώστε τó σκάφος νά βρίσκεται στόν λιμένα προορισμού στή χρονολογία πού καθορίζόταν άπό τó ναυλοσύμφωνο, ενώ ταυτόχρονα τó πρwί τής Δευτέρας κατέβαλε τά όφειλόμενα στό ΝΑΤ πού μέ τηλεγράφημά του τó όποιο κοινοποιήθηκε και στόν έν λόγω λιμενάρχη έδωσε αριθμό νέου ναυτολογίου γιά νά γίνει ή άντικατάσταση του έξοφληθέντος.

‘Αναφέρουμε τό περιστάτικό χωρίς άλλες λεπτομέρειες, γιά νά υπογραμμίσουμε ότι ύπό τίς σημερινές συνθήκες όχι μόνο δέν πρέπει νά παρεμποδίζεται γιά όποιοδήποτε λόγο — έκτός άν ύπάρχουν σοβαρά προβλήματα άξιοπλοίας — ή κίνηση τών έλληνικών ποντοπόρων πλοίων, γιατί όποιαδήποτε παρεμπόδιση οδηγεί σέ άλλαγή σημαίας και αυτό δέν όφείλει ούτε τό ΝΑΤ, ούτε τούς λιμενικούς και κατ’ έπέκταση και τούς προξενικούς λιμενάρχες, και φυσικά ούτε τή χώρα. Γι’ αυτό χρειάζεται Ιδιαίτερη προσοχή κάθε περίπτωση και στό κάτω κάτω τής γραφής είναι προτιμότερο νά καθυστερήσει γιά λίγο άκόμη ή έξόφληση ενός ναυτολογίου παρά νά χάσει τό έθνικό υνολόγιο έστω και ένα άκόμη πλοίο και οι προξενικοί λιμενάρχες πρέπει νά μήν λησμονούν ότι οι άρμοδιότητες πού έχουν τούς εκχωρήθηκαν γιά νά προστατεύουν και όχι νά παραβιάζουν τά γενικότερα συμφέροντα του τόπου — αυτό τό τελευταίο είναι άνάγκη να τούς τό υπενθυμίζει κατά πυκνά χρονικά διαστήματα τό Ύπουργείο γιά νά μήν ύπάρχουν παρεκκλίσεις από τήν πολιτική του, ή όποια πρέπει νά είναι ή έξυπνότερη του έλληνικού πλοίου και όχι ή δυνατότητά του όπως γίνεται σέ πολλές περιπτώσεις μόνο και μόνο

γιά να αποδείξουν μερικοί τις εξουσίες που τους έχουν εκχωρηθεί.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Από την πρόσφατη επιθεώρηση, από επιθεωρητές της Έπιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων των Ελληνικών Αλιευτικών Ατλαντικής Αλιείας διαπιστώθηκαν σοβαρές ελλείψεις και κενά στην ενημέρωση των πληρωμάτων των εν λόγω πλοίων και κυρίως των πλοιοάρχων και των μηχανικών σε θέματα αξιοπλοΐας και διοικητικής φύσεως. Καί ορθότατα η Έπιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων αποφάσισε να κάνει ενημερωτικά σεμινάρια ειδικά για τους πλοιοάρχους και τους μηχανικούς που απασχολούνται σε πλοία της κατηγορίας αυτής.

Προκύπτουν όμως μερικές απορίες: Έπρεπε να υπάρξει ένα πολύνεκρο ναυάγιο ελληνικού σκάφους ατλαντικής αλιείας και η έντολη του πρώην ύπουρου κ. Γιώργου Κατσιφάρα για επιθεώρηση των ελληνικών αλιευτικών για να διαπιστωθούν αυτές οι ελλείψεις και τα κενά; Δεν υπήρχε δυνατότητα να διαπιστωθούν προηγουμένως και γιατί δεν διαπιστώθηκαν για να αντιμετωπισθούν εγκαίρως όποτε ενδεχομένως να είχε αποφευχθεί και τό πολύνεκρο ναυάγιο;

Φυσικά κάλλιο άργά παρά ποτέ, αλλά θεωρούμε ότι παράλληλα με αυτά τα ενημερωτικά σεμινάρια πρέπει να διερευνηθεί χωρίς χρονοτριβή ώστε να διαπιστωθεί εάν παρόμοια κενά και έλλειψη ενημερώσεως υπάρχει και σε άλλη κατηγορία πληρωμάτων ελληνικών πλοίων.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Ασφαλώς η άρση της «ταξιδιωτικής οδηγίας» τού προέδρου Ρήγκαν για την αποφυγή επισκέψεων Αμερικανών τουριστών στη χώρα μας θα επιτρέψει την εκπόνηση προγραμμάτων και ελπίζουμε στην αναζωπύρωση της τουριστικής κινήσεως από τις Ηνωμένες Πολιτείες τό 1986.

Δυστυχώς όμως η ζημιά για τη φετινή χρονιά είναι δεδομένη και είναι λυπηρό μέσα στο κατακαλόκαιρο να υπάρχουν δεμένα κρουαζιερόπλοια, ενώ και τα υπόλοιπα υπολείπονται.

Πιστεύουμε ότι είναι χρέος του ΕΟΤ να προχωρήσει σε γενναία μέτρα που θα επιτρέψουν να ξεπεραστεί η αϊφνίδια και απάντεχη κρίση των ελληνικών κρουαζιερόπλοίων, τό έφικτότερο των οποίων είναι κατά τη γνώμη μας η εφαρμογή ενός μορατόριουμ διάρκειας 12 μηνών στις υποχρεώσεις που έχουν τό υπό ελληνική σημαία πλοία σε Έλληνικές Τράπεζες, στην ΕΤΒΑ και στον ΕΟΤ.

Ακόμη, πρέπει σε στενή συνεργασία με τους φορείς και την Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών πλοίων να καταστρώθει τό διαφημιστικό πρόγραμμα για τό επόμενο έτος, ώστε οι σημαντικές δαπάνες, ύψους 2,5 εκατομμυρίων, που προβλέπονται για έκτακτα μέτρα διαφήμισης των δυνατοτήτων που προσφέρει η Έλλάδα στους ξένους επισκέπτες της, να φέρουν ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Στό σημείο αυτό αξίζει να εξάrouμε τη

συμβολή του American Hellenic Alliance, της Αμερικανο-Ελληνικής Συμμαχίας, που είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που έδρευε στην Ούασινγκτον και έπικεφαλής της είναι ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός.

Έκπρόσωπος της Συμμαχίας πραγματοποίησε μία 12ήμερη επίσκεψη στην Έλλάδα με σκοπό να οργανώσει μία έκστρατεία στις Ηνωμένες Πολιτείες για να ανακτηθεί ή τουριστική κίνηση που διέρρευσε μετά την «όδηγία» τού προέδρου Ρήγκαν και να πεισθούν οι Αμερικανοί ότι η Έλλάδα είναι ασφαλής και δημοφιλής χώρα.

Κατά την παραμονή του στην Έλλάδα ο εκπρόσωπος της Συμμαχίας διηύθυνε ένα ειδικό γκρουπ από επαγγελματίες κινηματογραφιστές για τό τράβηγμα μιάς βιντεοταινίας που περιλαμβάνει συνεντεύξεις με Αμερικανούς τουρίστες στό αεροδρόμιο της Αθήνας καθώς και πάνω σε κρουαζιερόπλοια, μία αποκλειστική συνέντευξη με τόν κ. Ρ. Γουάλις, Διευθυντή Ασφαλείας της ΙΑΤΑ, μία απεικόνιση και έπισκόπηση των σημερινών μεθόδων ασφάλειας στό αεροδρόμιο της Αθήνας και τέλος τις κυριότερες φάσεις των διακοπών στη χώρα μας τού πρώην προέδρου των ΗΠΑ, κ. Τζίμμι Κάρτερ.

Η είδησεογραφική αυτή βιντεοκασέτα, διάρκειας 90 λεπτών, άρχισε να προβάλλεται από τις 20 Ιουλίου σε 300 περίπου ανεξάρτητους τηλεοπτικούς σταθμούς στις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ με την ευκαιρία των πρόσφατων συνεντεύξεων τού γεν. γραμματέα τού ΕΟΤ που παραχωρήθηκαν στό κύρια τηλεοπτικά δίκτυα των ΗΠΑ, χρησιμοποιήθηκε σάν είδησεογραφικό υλικό.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Αρκετά και σημαντικά προβλήματα απομένουν να λυθούν πριν επαναλειτουργήσουν τό ναυπηγεία τού Σκαρμαγκά, μετά τη συμφωνία για την εξαγορά των μετοχών της επιχειρήσεως από την ΕΤΒΑ έναντι ποσού 13 εκατομμυρίων δολλαρίων.

Η ρύθμιση των υποχρεώσεων της επιχείρησης, η κοστολόγηση τού ενεργητικού και οι λοιπές έκκρεμότητες υπολογίζεται να καθυστερήσουν την επαναλειτουργία των ναυπηγείων τουλάχιστον για ένα δίμηνο, παρατείνοντας έτσι την άνεργια τού προσωπικού, ενώ φημολογείται μείωση τού εργατικού δυναμικού κατά 600 περίπου άτομα.

Τώρα, που οι σχετικές διαπραγματεύσεις της εξαγοράς τερματίστηκαν, αξίζει να αναφέρουμε ότι ένας από τούς άπαράβατους όρους τούς οποίους έθεσε ο Όμιλος Νιάρχου κατά τις μακρές και σκληρές διαπραγματεύσεις της εξαγοράς ήταν ή παροχή, με την υπογραφή της μεταβιβάσεως των μετοχών, άπαλλαγής της προηγουμένης διοικήσεως της εξαγοράς ήταν ή παροχή, με την υπογραφή της μεταβιβάσεως των μετοχών, άπαλλαγής της προηγουμένης διοικήσεως των ναυπηγείων από κάθε νομική και οικονομική συνέπεια από αποφάσεις της σχετικά με την λειτουργία των ναυπηγείων και τούς όρους και τις τιμές αναλήψεως ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, ώστε να μην υπάρξει και στην περίπτωση αυτή ή εκ των ύστερων διώξη, όπως συνέβη στις περιπτώσεις των οικογενειών Ανδρεάδη και Τσάτσου.

Σύμφωνα με όσα γνωρίζουμε, ο κ. Σταύρος Νιάρχος ήταν αποφασισμένος να προχωρήσει στην έκποίηση των περιουσιακών στοιχείων των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά και στην καταβολή των αποζημιώσεων τού προσωπικού, εάν δεν συμφωνούσε ή κυβέρνηση στην παροχή άπαλλαγής για την διοίκηση των ναυπηγείων από της δημιουργίας τους και έντεθεν.

Renault

Με μειωμένο φόρο, ειδικά για ναυτικούς και μετοικούντες.

Τώρα μόνο στη ΜΑΥΑ μπορείτε να παραλάβετε με "το κλειδί στο χέρι" οποιοδήποτε μοντέλο της Renault σας αρέσει ακόμα και Turbo.

Το αυτοκίνητο παραδίδεται εκτελωνισμένο και με αριθμούς κυκλοφορίας, στην Αθήνα ή σε οποιαδήποτε πόλη της Ελλάδας από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της Renault.

Τηλεφωνήστε μας σήμερα στο 2793.963 - 2778.614

RENAULT

...τελικά!

Η RENAULT συνιστά Elf

MAVA A.E.

80 ΧΛΜ. ΕΘΝ. ΟΔΟΥ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ, Τ.Θ. 54 027.143 10 Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ — ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΣΤΟΥΣ ΑΓΡΟΤΕΣ

Πρέπει να ικανοποιηθεί το επανειλημμένο διατυπωθέν αίτημα της Ένώσεως Πλοιαρχών για την αναστολή εξοφλήσεως, τουλάχιστον για ένα χρόνο, των δόσεων στεγαστικών δανείων που έχουν χορηγηθεί σε πλοίαρχους. Η αναστολή αυτή πρέπει να γίνει γιατί η τάξη των πλοιαρχών είναι εκείνη που έχει πληγεί από την ανεργία λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως και της συρρικνώσεως του υπό ελληνική σημαία στόλου και οι άνθρωποι αντιμετώπιζουν οξύντατο πρόβλημα επιβιώσεως που δεν επιτρέπει την ανταπόκριση σ' αυτό του είδους τις υποχρεώσεις.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με πληροφορίες μας, οι αρμόδιες υπηρεσίες της Κτηματικής Τράπεζας που έχουν αντιληφθεί τις δραματικές ημέρες που περνούν πολλοί πλοίαρχοι προχωρούν σε διάφορους διακανονισμούς για να τους διευκολύνουν, το μέτρο όμως που θα ανακουφίσει πραγματικά τους ενδιαφερομένους είναι η αναστολή εξοφλήσεως των δόσεων για ένα τουλάχιστον χρόνο. Είναι καιρός να προσέξουμε και τους ναυτικούς, το ενδιαφέρον μόνον για τους αγρότες κουράζει και προκαλεί.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ»

Από τον γενικό πρόξενο της Ελλάδος στη Σιγκαπούρη, φίλτατο κ. Μανώλη Μαυρολέωντα, λάβαμε επιστολή στην οποία περιγράφει τις δραματικές στιγμές της διασώσεως ομάδος Βιετναμέζων προσφύγων από το δεξαμενόπλοιο «Ανδρομέδα» της εταιρίας «Ρεθύμνης — Κουλουκουνητής», υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Είναι πράγματι γνωστή η αυτοθυσία που επέδειξε το πλήρωμα του ελληνικού δεξαμενόπλοιου στην περισυλλογή των προσφύγων ανοικτά από την ακτές των βόρειων Φιλιππίνων με ένταση ανέμου όκτω μπωφόρ. Σημειώνεται ότι οι Βιετναμέζοι πρόσφυγες που στην πλειονότητά τους ήταν μικρά παιδιά είχαν παραμείνει στο μικρό τους πλοίο επί 25 ημέρες με σαφή σημάδια εξαντλήσεως.

Το πλήρωμα του πλοίου τους προσέφερε ρουχισμό, φαγητό, φρόντισε τους τραυματίες και πριν τους αποβιβάσει στη Σιγκαπούρη συγκέντρωσε με έρανο ποσό 1.800 δολларίων, το οποίο τους μοίρασε σαν βοήθημα.

Συμφωνούμε απόλυτα με τον επιστολογράφο ότι τέτοιες περιπτώσεις ανθρωπισμού πρέπει να βραβεύονται και να γίνονται εύρεως γνωστές για να αποτελούν παράδειγμα προς μίμηση, καθώς στην περίπτωση του «Ανδρομέδα» και σύμφωνα με δηλώσεις των διασωθέντων Βιετναμέζων προσφύγων 22 άλλα πλοία είχαν διαπλεύσει την περιοχή και κανένα δεν προσέτρεξε στη διάσωσή τους.

ΜΕ ΞΕΝΑ ΚΟΛΛΥΒΑ

Η αξιολογή και δραστήρια κατά τα άλλα νομάρχης Χίου έχει υποπέσει σε ένα σημαντικό λάθος με την απόσπαση στη νομαρχία του προϊσταμένου του παραρτήματος του Οίκου Ναύτου. Γιατί μπορεί μόν ο Οίκος Ναύτου να είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, οι πόροι του όμως προέρχονται από τις εισφορές των ναυτικών και τη στιγμή που τα Ταμεία τους αντιμετωπίζουν δεινή οικο-

νομική κρίση και αναγκάζονται να δανείζονται σημαντικά ποσά για να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους δεν είναι νοητό υπάλληλοι που πληρώνονται από αυτούς να χρησιμοποιούνται στον κρατικό μηχανισμό και είναι αυτονόητο ότι πρέπει να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στους φυσικούς (αν μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τον όρο) εργοδότες τους και πουθενά άλλο.

Ίσως η κ. Νομάρχης να άγνοει ότι το NAT έχει φορτωθεί με σημαντικότατο αριθμό προσώπων τα οποία παίρνουν σύνταξη χωρίς να έχουν καταβάλει ούτε δραχμή. Ότι το δημόσιο χρησιμοποιεί στα προξενικά λιμεναρχεία ανθρώπους που πληρώνονται από το NAT. Ότι το υπουργείο Ναυτιλίας κατέβαλε επί μεγάλη σειρά ετών εξευτελιστικά μισθώματα τόσο για το κτίριο του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών στο οποίο στεγάζονται οι κεντρικές υπηρεσίες του όσο και για το κτίριο του NAT στο οποίο στεγάζονται τα ΜΕΘ. Ότι επίσης το ΥΕΝ χρησιμοποιεί τον ηλεκτρονικό εγκέφαλο του NAT και φυσικά και τους υπαλλήλους του. Και πολλά άλλα. Γι' αυτό πρέπει να διατάξει να επιστρέψει στη θέση του ο προϊστάμενος του παραρτήματος του Οίκου Ναύτου καθώς και όσοι άλλοι υπάλληλοι έχουν αποσπασθεί σε δημόσιες υπηρεσίες. Εάν δεν έχουν απασχόληση στη Χίο να μετατεθούν σε άλλες υπηρεσίες, αλλά υπηρεσίες του Οίκου Ναύτου. Δεν μπορούν οι ναυτικοί μας να επιδοτούν άλλο το Δημόσιο. Αρκετά.

ΠΕΡΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σχολιάζει ο ξένος ναυτιλιακός τύπος την προσεχή προσθήκη στον λιμένα του Πειραιώς ενός τρίτου τέρμιναλ εμπορευματοκιβωτίων, ικανού για την παραλαβή κοντέινερς της τρίτης γενιάς. Και με την ευκαιρία αυτή παρέχει τα ακόλουθα τεχνικά στοιχεία περί των ευκολιών του λιμένος.

— Τα συστηματικά εμπόδια που παρεμβάλλουν οι Ιταλικοί άρχαι της Ρόδου εις το μοναδικόν ελληνικόν σκάφος, το εκτελούν την γραμμήν Πειραιώς - Δωδεκανήσου, μη τείνοντα εις οὐδέν άλλο εἰ μὴ εις τὸ ἀποκλεισμόν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τὰς Ἱταλοκρατούμενας νήσους, ἐπιβάλλεται διὰ λόγους ἐθνικοῦ πλέον γοήτρου νὰ προκαλέσουν ἐντονα καὶ ἀποτελεσματικὰ διαβήματα παρὰ τῆ Κυβερνήσεως τῆς Ρώμης.

— Ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν προεκκλήθη διαγωνισμός πρὸς κατάταξιν μαθητῶν εἰς τὰς δύο πρώτας τάξεις τῆς ἐν Ὑδρᾷ σχολῆς Ναυτιλίας, ἥτοι δέκα εἰς τὴν πρώτην καὶ τεσσάρων εἰς τὴν δευτέραν. Οἱ ὑποψήφιοι διὰ τὴν α' τάξιν δέον νὰ εἶναι ἀπόφοιτοι τῆς πρώτης τάξεως ἐξαταξίου γυμνασίου, ἱκανοὶ σωματικῶς καὶ νὰ ἄγουν ἡλικίαν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 16 ἐτῶν, οἱ δὲ διὰ τὴν β' τάξιν ἀπόφοιτοι τῆς δευτέρας τάξεως ἐξαταξίου γυμνασίου καὶ νὰ ἔχουν ἡλικίαν μέχρι 17 ἐτῶν.

— Τὸ ἀγορασθέν παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Λύρα ἀγγλικόν φορτηγόν «Treneglos» (τοῦ 1981), 4393 τόν. γκρός, παραληφθέν εἰς τὸ Ἀβονμαουθ ὕψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Γαλαξίας». Ἐπίσης τὸ πωληθέν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀγγλικόν φορτηγόν «Brynmei» 4.707 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Κωνστ. Ἡλ. Λαμποῦ.

— Ἡ ἀπὸ μηνὸς ἡδὴ ἐπικρατοῦσα χαλαρότης εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, ἐτι δευτέρα ἐσημειώθη κατὰ τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Ἰουλίου. Ἡ θέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατέστη ἐξαιρετικῶς δυσχερὴς, ἀσταθὴς δὲ ἐμφανίζεται ἡ μελλοντικὴ αὐτῆς ἐργασία.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 11/1-8-1935)

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

DECK AND ENGINE REPAIRS
ELECTRICAL REPAIRS, PIPE WORK,
HYDRAYLIC, REFRIGERATION,
FIRE FIGHTING

PLEASE CONTACT
CRHIS MARINE
C. PAPATHEODOROU

M. Sc. (MUNICH). C. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL. 4178181
TEL. 9810439 (AOH)
TX: 24 1015 CRIS GR

‘Η άπορία...

Τώρα που το θέμα του ενιαίου ναυτιλιακού φορέα ρυθμίστηκε οριστικά με τη διατήρηση του Υ.Ε.Ν., άπομένει να υπάρξει μία εξίσου οριστική λύση - ρύθμιση και για το θέμα του λιμενικού σώματος. Αυτή η άπορία και η αβεβαιότητα τίποτα καλό δεν προσωινίζει. Γι' αυτό σκόπιμο είναι να λεχθούν ορισμένα βασικά πράγματα:

Πρώτον, ότι το Λ.Σ. που επανδρώνει το ΥΕΝ και τις υπηρεσίες του δεν είναι κυρίως άστυνομικό σώμα. Συγκρότηση, προέλευση, εκπαίδευση, νοοτροπία, δεν είναι άστυνομική αλλά οικονομοτεχνική. Απόδειξη ότι από τις 12 Διευθύνσεις του ΥΕΝ μόνο τρεις έχουν άστυνομική αρμοδιότητα. Ακόμα και τα λιμεναρχεία κατά ένα μόνο ποσοστό αποτελούν άστυνομικά τμήματα. Η μεγάλη του αρμοδιότητα είναι η ναυτική διοικητική μέριμνα, εργασία, ναυτολογία, νηολόγια, ασφάλεια κ.λπ.

Δεύτερον, ότι η ναυτιλία κινείται και λειτουργεί κατά τρόπο που δεν είναι ο συνηθισμένος για τους άλλους κλάδους της οικονομίας. Διεθνές πεδίο, άσταθεές παράγοντες, ταχύτης ενεργειών, άμεσες λύσεις. Απαιτείται

λοιπόν αντίστοιχη διοικητική αντιμετώπιση από κλάδο ειδικής οργανώσεως και πειθαρχίας.

Τρίτον, ότι αποτελεί προφανές μειονέκτημα ή κατά τη σημερινή οργάνωση του Λ.Σ. διατήρηση ξένου πλοίου προς τις ανάγκες του συστήματος τοποθετήσεων και μεταθέσεων. Γιατί ενώ η πολυδιάστατη εμπειρία στις λιμενικές αρχές και τις περιφερειακές υπηρεσίες του ΥΕΝ συνιστά στους μικρούς βαθμούς αναγκαίο και αναντικατάστατο προσόν, η διατήρησή του στα ανώτερα στελέχη του ΥΕΝ, κάθε άλλο παρά διευκολύνει την εξειδίκευση και την υπηρεσιακή απόδοση. Ανάγκη λοιπόν αναντικατάστατο προσόν ή κατά κάποιο τρόπο μονιμότητα στους διαφόρους τομείς του ΥΕΝ.

Με τις προϋποθέσεις αυτές, μπορεί κανείς να εκφράσει την άπορία: Γιατί θα είναι καλύτερος ο όποιοςδήποτε πολιτικός δημοσιοϋπαλληλικός κλάδος που θα τό αντικαταστήσει;

Ξεν. Αντωνιάδης

Σήμερα ό Πειραιάς, ό οποίος εξυπηρετείτά δύο τρίτα των ελληνικών εισαγωγών, διαθέτει προβλήτες μήκους 21 χμ. από τις οποίες 9,8 χμ. για τό χειρισμό γενικών φορτίων, 3,4 χμ. για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κινήσεως και 3,75 χμ. για διάφορες άλλες δραστηριότητες.

Τό βάθος των υδάτων κυμαίνεται από τρία έως 27 μέτρα. Διατίθενται μεγάλοι ανοικτοί αποθηκευτικοί χώροι επιφανείας 1,88 εκατομ. τ.μ. και κλειστές αποθήκες επιφανείας 245.000 τ.μ. που μπορούν να δεχθούν εμπορεύματα μέχρι 450.000 τόννων. Οι προβλήτες φορτοεκφορτώσεως διαθέτουν 50 γερανούς των δύο μέχρι 27 τόννων, 51 κινητούς γερανούς ικανότητας τριών μέχρι 20 τόννων. Από άποψη κινητών μέσων, υπάρχουν 360 παλετοφόρα όχήματα μεταξύ των οποίων όρισμένα είναι των 24 τόννων. Επίσης 14 μηχανοκίνητα ρυμουλκά με μηχανές 100 έως 1000 ίππων και τέσσερα σκάφη άνεφοδιασμού. Οι εκτός λιμένος μεταφορές εξυπηρετούνται με στόλο φορτηγών των

150-240 τόννων και τέσσερις πλωτούς γερανούς των 15 - 150 τόννων.

Τέλος τό τέρμιναλ των κοντέϊνερς που είναι εξοπλισμένο με γερανούς και ανυψωτικά μηχανήματα χειρίσθηκε κατά τό 1983 περί τό 193.000 TEU.

ΕΞΩ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Τελωνειακοί υπάλληλοι, με την απειλή έπιβολής προστίμου, αξίωσαν από ελληνική τροφοδοτική εταιρία να βγάλει έξω από την περιοχή τράνζιτ ελληνικά προϊόντα τά οποία προορίζονταν για έφοδιασμό πλοίων.

Δέν άμφιβάλλουμε ότι ή ενέργεια είναι σύνομη, άμφιβάλλουμε όμως εάν είναι ή ένδεδειγμένη και άκόμη εάν ή άρμόδια τελωνειακή ύπηρεσία, ή όποία όπωσδήποτε θα πρέπει να βλέπει με άνησυχία τόν έκτοπισμό των ελληνικών προϊόντων από τά αντίστοιχα ξένα μέσα στην ίδια μας τή χώρα — έκανε τις είσηγήσεις που έπρεπε ώστε όχι μόνο να επιτρέπεται ή έναποθήκευση ελληνικών

προϊόντων στους χώρους τράνζιτ αλλά και να υπάρχει γι' αυτά κάποιο προτιμησιακό καθεστώς στον έφοδιασμό των πλοίων.

Εμείς εξακολουθούμε να θεωρούμε έξωφρενικό τό γεγονός ότι υπάρχουν έμποδια θεσπισθέντα από έμάς τούς ίδιους για την προώθηση των ελληνικών προϊόντων στα πλοία μέσα στην ίδια μας τή χώρα. Και καλούμε κάθε άρμόδιο, στο ύπουργείο Ναυτιλίας πρωτίστως και στα ύπουργεία Έθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Έμπορίου και Γεωργίας να μεριμνήσουν χωρίς την παραμικρή χρονοτριβή για την άρση των έμποδίων αυτών ώστε τά ελληνικά προϊόντα να προωθούνται στα πλοία με την ίδια εύκολία με την όποία προωθούνται τά ξένα. Άλλιώς πλέον τόν λόγο πρέπει να έχει ό εισαγγελέας ώστε όλοι οι έν προκειμένω άρμόδιοι να λογοδοτήσουν γιά τή ζημιά που προκαλούν στον τόπο και στην έθνική οικονομία με τις παραλείψεις τους.

Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

‘Η Βιομηχανική Ένωση της ΕΟΚ, στην τελευταία της σύσκεψη υπέβαλε άρμοδίως ένας αριθμός προτάσεων σχετικά με τά συγκοινωνιακά ζητήματα. Όσον άφορά την κοινή ναυτιλιακή πολιτική των χωρών - μελών της Κοινότητας, ή Ένωση πιστεύει ότι οι βασικοί στόχοι που πρέπει να επιδιώξει ή Κομισιόν είναι οι ακόλουθοι τρεις:

Πρώτον ή έφαρμογή των κανόνων συναγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης. Έπ' αυτού θα πρέπει να εξαιρεθούν οι Κόνφερανς από την έφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης έφόσον ύπόκεινται στον όξύ ανταγωνισμό των outsiders.

Δεύτερον, ή αντίδραση κατά του άθέμιτου άνταγωνισμού. Πάντως ή αντίδραση αυτή δέν πρέπει να ξεπερνά όρισμένα όρια, πέραν των οποίων μπορεί να πληξει στόλους που συναγωνίζονται σωστά και θεμιτά στο διεθνές πεδίο.

Τρίτον, ή κατάργηση των διμερών συμφωνιών που δίνουν άφορμή σε διαταραχές και άνταγωνισμούς μεταξύ των εταιριών της Κοινότητας. Ένας τρόπος για την εύκολότερη άρση παρόμοιων άνωμαλιών θα είναι ή έκ μέρους όλων των χωρών της Κοινότητας προσχώρηση στον Κώδικα συμπεριφοράς τακτικών γραμμών που θα επιτρέψει την έφαρμογή όμοιόμορφης πολιτικής.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

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

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Σύμφωνα με τη σχετική είδηση, η 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή έχει την πρόθεση να εμπιστευθεί, επί δοκιμαστικής βάσεως, τη συντήρηση και λειτουργία ορισμένων μέσων ναυτικής φωτισμόμανσεως σε ιδιωτικές εταιρίες. Πρός τό σκοπό αυτό επέλεξαν πέντε ζώνες δοκιμής για να εκτιμηθούν οι δυνατότητες του ιδιωτικού τομέα σ' αυτό τό πεδίο και ιδίως από οικονομικής πλευράς.

Οι 1370 φανοί και σηματοδότες που επέλεξαν για τό πείραμα, αντιπροσωπεύουν περίπου τό 3% του συνόλου του ναυτικού φωτιστικού δικτύου που βαρύνει τό κράτος και αποτελούν δείγμα των βοηθημάτων που χρησιμοποιεί ή ποντοπόρος ναυτιλία, ή ακτοπλοία, τά σκάφη αλιείας και τά σκάφη αναψυχής.

Στήν 'Αμερική βέβαια, όπου ή ιδιωτική πρωτοβουλία είναι αναγορευμένη σε κυρίαρχο δόγμα της οικονομίας και της ζωής, ή ιδιωτικοποίηση των φανών δεν φαίνεται διόλου παράδοξη. 'Εμείς όμως από την εποχή του αρχαίου ήρωα Ναυπλίου που έστηνε φωτιές στον Καφηρέα για να προσελκύει στον όλεθρο τά διερχόμενα σκάφη, μέχρι τη νεώτερη παρόμοια τακτική των πειρατών του Ταινάρου, έχουμε πολύ κακή πείρα της ιδιωτικής φωτισμόμανσεως. Γι' αυτό και είμαστε εύγνώμονες στον άειμνηστο ναύαρχο Στυλιανό Λυκούδη, ό οποίος θεωρείται ό άναμφισβήτητος δημιουργός του συγχρόνου κρατικού δικτύου των φάρων και φανών της χώρας μας.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΟΜΕΚΟΝ

Μέ επιφυλάξεις ως προς την εξακρίβωση, ή Γαλλική συνάδελφος Journal de la Marine Marchande, δημοσιεύει ενδιαφέρουσες και όχι πολύ γνωστές πληροφορίες για τούς μπόρικοις στόλους των κρατών του ανατολικού μπλόκ.

Σύμφωνα λοιπόν με τίς πληροφορίες αυτές ό στόλος των χωρών της Κομεκόν περιλαμβάνει 32.497.000 τον. d.w. με προεξάρχουσα φυσικά ή Σοβιετική 'Ενωση, που καλύπτει 20.351.000 τόννους. 'Ακολουθούν σε μεγάλη απόσταση ή Πολωνία με 3.712.000 τον. d.w. και ή Ρουμανία με 3.365.000 τον. d.w., σε άκόμη δε μεγαλύτερη απόσταση ή 'Ανατολ. Γερμανία με 1.699.000 τον. d.w., ή Βουλγαρία με 1.691.000 τον. d.w. και ή Κούβα με 1.084.000 τον. d.w. 'Επονται τέλος με πολύ μικρότερη συμμετοχή ή Τσεχοσλοβακία (274.000 τον.), τό Βιετνάμ (208.000 τον.) και ή Ούγγαρία (112.000 τον.).

'Εναντι του 1983 παρουσιάζεται μέση αύξηση κατά 2,1% με ποσοστιαία άνοδο κατά πρώτο λόγο της Ρουμανίας (11,1%) και κατά δεύτερο της Ρωσίας (4,3%). Οι αύξήσεις αναφέρονται κυρίως σε κοντέινερς, σε ρό-ρό και σε μάλκερς, ενώ οι άλλες κατηγορίες πλοίων έμειναν στάσιμες.

'Ως προς τίς κατηγορίες των πλοίων που αναφέρεται τό άνωτέρω τοννάζ, παρουσιάζεται ή ακόλουθη κατανομή. Πλοία ξηρού φορτίου 23.047.000 τον. d.w., μάλκ κάρριερς 8.399.000 τον. d.w., δεξαμενόπλοια 8.171.000 τόννων, ΟΒΟ 1.280.000 τόννων και κοντέινερς 1.029.000 τόννων. 'Ακολουθούν με όγκο κάτω των 500 χιλιάδων τά πλοία ψυγεία, τά όχηματοφόρα, τά φορτηγιδόπλοια και τά φέρρυ-μπόουτς.

Τή διαχείριση και έκμετάλλευση των στόλων αυτών στή μέν Σοβιετική 'Ενωση έκτελούν 16 έφοπλιστικές εταιρίες ειδικευμένες κατά κανόνα επί γεωγραφικής βάσεως (Μαύρη Θάλασσα, 'Απώ 'Ανατολή, Νοβοροσίσκ, Βαλτική κλπ.). 'Υπάρχουν επίσης τρεις έφοπλιστικές επιχειρήσεις στήν Πολωνία, δύο στήν Τσεχοσλοβακία και άνά μία στίς υπόλοιπες χώρες.

ΠΛΩΤΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ

Δύο Σκανδιναβικές εταιρίες έπεξεργάζονται ήδη τό σχέδιο πλωτής αποβάθρας (τέρμιναλ) για έκφορτώσεις χύμα φορτίων, ή όποια θά μπορέσει νά δώσει κάποια λύση στα προβλήματα συμφορήσεως που μαστίζουν τούς λιμένες του τρίτου κόσμου.

Πρόκειται για τίς εταιρίες Berggraf του 'Οσλο και Salen Technologies της Στοκχόλμης, οι όποιες σχεδιάζουν τη μετατροπή ενός μάλκ-κάρριερ, ώστε νά μπορεί νά έξυπηρετεί την φορτοεκφόρτωση χύμα φορτίων, όπως τά λιπάσματα, τσιμέντα, έλαια και τά δημητριακά. Σημειώτεον ότι για τά τσιμέντα υπάρχουν ήδη σε λειτουργία τέτοιες πλωτές αποβάθρες, άλλα δεν είναι προσαρμοσμένες για κανένα άλλο είδος φορτίου.

Γιά τό παραπάνω σχέδιο, σχεδόν τά μισά των απαιτούμενων κεφαλαίων, ύπολογιζόμενων περί των 6 εκατ. δολларίων έχουν ήδη έξευρεθεί και οι δύο συνεταιίροι περιμένουν τώρα την παράδοση ενός εξειδικευμένου έξοπλισμού, πριν άρχίσουν την άναζήτηση του κατάλληλου πλοίου. Πάντως ή έπιλογή του ναυπηγείου της μετατροπής θά έξαρτηθεί ως ένα σημείο από τη θέση που θά βρίσκεται τό έπιλεγμένο πλοίο.

Τό πλωτό τέρμιναλ ύπολογίζεται ότι θά έχει ικανότητα 35-40 χιλιάδων τόννων και θά έξυπηρετεί πλοία που δεν διαθέτουν φορτοεκφορτωτικό έξοπλισμό. 'Ενα τέτοιο τέρμιναλ θεωρείται ιδανικό για τίς υπό άνάπτυξη χώρες που αντιμετώπιζουν όξύτατα προβλήματα συμφορήσεως και αποθηκεύσεως, ενώ σάν άνεξάρτητες μονάδες θά μπορούν νά νοικιάζονται στους άρμόδιους λιμενικούς οργανισμούς ή σε άλλες ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΛΑΟΥΡΟ

Οι άναγνώστες μας θυμούνται άσφαλώς την περίφημη ύπόθεση του Ναπολιτάνου μεγαλοεφοπλιστή Λάουρο, που από τό 1982 τέθηκε υπό έκκαθάριση λόγω των μεγάλων οικονομικών προβλημάτων που αντιμετώπιζε. 'Εκτοτε ή κυβερνητική έπιτροπεία που διαχειρίζεται την ύπόθεση πούλησε άρκετά πλοία του στόλου Λάουρο (που στίς καλές έποχές έφθαναν τίς 50 μονάδες), ενώ ορισμένα έξ αυτών τά έθεσε σε ένεργό ύπηρεσία με τη σημαία του Λάουρο. Τά συνολικά χρέη της έπιχειρήσεως ύπολογίζονταν τόν Αύγουστο του 1982 σε 200 τουλάχιστον δισεκατομμύρια λιρετών.

'Ανεκοινώθη λοιπόν τώρα ότι ένα ίταλο-ελληνικό συγκρότημα ύπέβαλε προσφορά για την άγορά του άπομένοντος στόλου Λάουρο. 'Από ίταλικής πλευράς περιλαμβάνει τίς επιχειρήσεις Ligabue Catering και Ascomar Sas, από ελληνικής δε πλευράς τόν οίκο Χανδρή. 'Η προσφορά άγοράς αναφέρεται στο ύπερκεάνιο 'Αχιλλεύς Λάουρο και σε έπτά φορτηγά ή και έπιβατηγά πλοία του άπομείνοντα στόλου του Λάουρο.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ

'Υστερα από σχετική πρόταση που έγινε στήν σύνοδο της UNCTAD, ή άρμόδια έπιτροπή του IMO, στον όποιο παρεπέμφθη τό

ζήτημα, έξετάζει την περίπτωση έφαρμογής ενός γενικού αριθμού ταυτότητας, ό όποιος θά συνοδεύει κάθε πλοίο.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

Η πρόταση, που έγινε με σκοπό την καταπολέμηση της ναυταπάτης και πειρατείας, βασίζεται στο γεγονός ότι η χρήση του όνοματος σάν κύριου χαρακτηριστικού των εμπορικών πλοίων, οδηγεί σε σωρεία καταχρήσεων, δεδομένου ότι πολλά πλοία, και διαφορετικής ακόμη εθνικότητας, έχουν το ίδιο ή παρόμοιο όνομα, το οποίο μάλιστα μπορούν να το αλλάζουν με μεγάλη ευκολία. "Αν λοιπόν παράλληλα με το όνομα το κάθε πλοίο είχε και έναν αυξανόμενο αριθμό (serial number) που θα τον διατηρεί σε όλη του τη ζωή, άσχετα από τις τυχόν μεταβολές ονόματος και εθνικότητας, οι κίνδυνοι συγχύσεων ή παραπληρήσεων θα μπορούσαν να περιορισθούν σημαντικά. Παράλληλα θα περιοριζόνταν και οι συχνές σήμερα παραβάσεις των υποσυντηρητών πλοίων που κατορθώνουν να διαφεύγουν τον έλεγχο που προβλέπουν οι συμβάσεις περί ασφαλείας και αποφυγής ρυπάνσεως.

"Ηδη η Έπιτροπή του IMO έρευνά από κάθε άποψη το θέμα. Μερικά από τα προς επίλυση ζητήματα είναι αν το σύστημα θα αφορά όλες ή όρισμένες μόνο κατηγορίες πλοίων, αν και που θα εγγράφεται ο αριθμός επί του πλοίου και επί ειδικού ναυτιλιακού εγγράφου, αν την εφαρμογή του συστήματος θ' αναλάβει ο IMO ή κάποιος άλλος διεθνής μηχανισμός και αν το σύστημα θα καθιερωθεί με διεθνή σύμβαση ή απλή σύσταση. Πάνω απ' όλα πάντως η Έπιτροπή θα γνωματεύσει αν με το σύστημα αυτό προβλέπεται να επέλθει πράγματι περιορισμός στις ναυταπάτες, στις πειρατείες και στις παραβάσεις των υποσυντηρητών πλοίων.

ΞΕΠΕΡΑΣΜΕΝΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ

Πρό εβδομάδων, η κατά τα άλλα εγκυρία WALL STREET JOURNAL, δημοσίευσε άρθρο το οποίο αναφέρεται στις μεγάλες δυ-

σκολίες που αντιμετωπίζει η Έλληνική Ναυτιλία υπό την πίεση δανειακών υποχρεώσεων προς τις Ξένες Τράπεζες.

Τό δημοσίευμα αυτό χρησιμοποίησε και το επίσης εγκυριο LLOYD'S LIST πρό ημερών για να τονίσει στους αναγνώστες του ότι η Ναυτιλία μας περνά πολύ δύσκολες ημέρες και δεν πρόκειται στο μέλλον να περιλαμβάνεται μεταξύ των πρώτων δυνάμεων του παγκοσμίου στόλου.

Αισθανόμαστε την ανάγκη να απαντήσουμε στα εν λόγω δημοσιεύματα, τονίζοντας ότι οι πηγές και τα στοιχεία που αναφέρονται άφορουν παλιές μεμονωμένες περιπτώσεις πλοιοκτητών που είχαν προβλήματα με Τράπεζες, και συγκεκριμένα με την CONTINENTAL, και δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται ούτε για γενικεύσεις, ούτε για να χαρακτηρίσουν μία ναυτιλιακή δύναμη σαν την ελληνική, ή οποία βεβαίως αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα από την παραινόμενη παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση, αλλά εκτός ορισμένων περιπτώσεων, βρίσκεται σε πολύ καλύτερη θέση από τις ναυτιλίες πολλών άλλων χωρών και χάρει της υποστηρίξεως και της εμπιστοσύνης των χρηματοδοτών της.

ΤΙ ΕΚΑΝΕ ΤΟ YEN;

Πολύ καλά έκανε η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιάρχων και έστειλε στο Υπουργείο την επιστολή του πλοιάρχου του πλοίου «Ποσειδών» κ. Ιωάν. Τάγκαλου με την οποία επισημαίνει την εχθρική συμπεριφορά προς το ελληνικό πλοίο και τους Έλληνες πλοιάρχους από το NCB στο Χιούστον των Ηνωμένων Πολιτειών. Όπως καταγγέλει ο κ. Τάγκαλος, επιθεωρητής του NCB ήθελε να βγάλει το πλοίο του υπερφορτωμένο ενώ από επανειλημμένες μετρήσεις που είχαν γίνει από το πλήρωμα το βύθισμα του σκάφους ήταν λιγότερο κατά μιάμιση ίντσα του

βυθίσματος του θέρους (τό περιστατικό έγινε τον Ιούνιο).

Ός τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές δεν έγιναν γνωστές οι σχετικές ενέργειες του YEN οι οποίες κατά την αντίληψή μας έπρεπε να γνωστοποιηθούν ευρύτερα ώστε να υπάρξει ένιαία αντιμετώπιση παρόμοιων θεμάτων για να σταματήσουν και τα περιστατικά.

Η ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

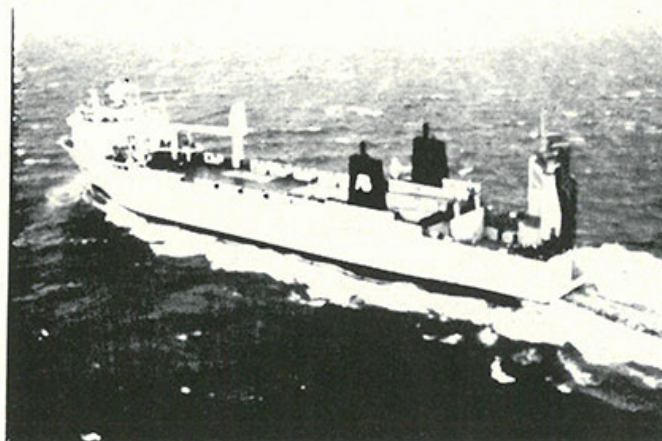
Μία σημαντικότερη εργασία που θα αποβεί επ' όφελεία αμφοτέρων των κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας — η αναμόρφωση και η απλούστευση του κειμένου της συλλογικής συμβάσεως — βρίσκεται προς το τέλος της και το νέο κείμενο έχει ήδη διατυπωθεί και απομένει μόνο η ρύθμιση του θέματος του Σαββάτου για το οποίο ελπίζεται ότι θα βρεθεί η χρυσή τομή, μετά το μπέρδεμα που έχει προκαλέσει η έκδοση αλληλοσυγκρουόμενων δικαστικών αποφάσεων.

Τό κυριότερο επίτευγμα που θα υπάρξει με το νέο και απλουστευμένο κείμενο της συλλογικής συμβάσεως είναι ότι θα αποφευχθούν στο μέλλον αμφισβητήσεις — και από τις δύο πλευρές — που δημιουργούσαν και όξυντες αλλά ταυτόχρονα και άσκοπες δικαστικές δαπάνες για τους διαδίκους και είχαν δυσμενείς επιπτώσεις στις εργασιακές σχέσεις στο πλοίο. Για τό λόγο αυτό πρέπει να ξεπεραστούν τό ταχύτερο δυνατό οι διαφορές που υπάρχουν για τό θέμα του Σαββάτου και τό νέο κείμενο της συμβάσεως να καθιερωθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι για την αναμόρφωση του κειμένου της συλλογικής συμβάσεως εργάσθηκαν έξ ίσου σοβαρά και υπεύθυνα και οι δύο πλευρές — και η εφοπλιστική και η ναυτεργατική.

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

Η ναυλαγορά «πάτωσε» στην κυριολεξία, αλλά πέρα από τους καταστροφικούς ναύλους ή πλοιοκτησία αντιμετωπίζει περισσότερα δυσεπίλυτα προβλήματα από τη σημαντική μείωση των αξιών που παρατηρείται τους τελευταίους μήνες.

Η άπρθυμία των Τραπεζών να προχωρήσουν σε νέες χρηματοδοτήσεις έχει δραστικά περιορίσει τον αριθμό των αγοραστών για όλες τις κατηγορίες των πλοίων, με εξαίρεση όρισμένων που πραγματοποιούν εύκαιρες αγορές σε πραγματικά φθηνές τιμές.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς η πτώση των τιμών έναντι των αρχών του 1985 ξεπερνά το 25%, ενώ στα δεξαμενόπλοια κυμαίνεται μεταξύ 20-30% αναλόγως μεγέθους και ηλικίας. Ακόμη χειρότερη η κατάσταση στα συμβατικά φορτηγά όπου στα πλοία άνω της δεκαετίας οι τιμές κυμαίνεται κάτω του 1 εκατομ. δολαρίων.

Η συμφωνηθείσα κατά τη σύνοδο των υπουργών πετρελαίου του ΟΠΕΚ μείωση των τιμών κατά 50 σέντς για το βαρύ και κατά 20 σέντς για το ελαφρύ πετρέλαιο κρίνεται ως ανεπαρκής για να δημιουργήσει μία ουσιαστική αύξηση της ζήτησης και δεν ευθυγραμμίζει τις τιμές του ΟΠΕΚ με εκείνες που προσφέρονται στην αγορά σπότη.

Μόνη όρθη διευθέτηση μπορεί να θεωρη-

θεί η μεγαλύτερη πλέον διαφορά τιμής μεταξύ βαρέως και ελαφρού πετρελαίου.

Στό μεταξύ η Σαουδική Αραβία προχώρησε στην ναύλωση τριών ULCC και δύο VLCC για την αποθήκευση αργού, ώστε παράλληλα να αυξήσει τη παραγωγή και διάθεση αερίων, που είναι ανάλογη με την παραγωγή πετρελαίου.

Δεν αποκλείεται λοιπόν να δούμε σύντομα την αγορά πετρελαίου να κατακλύζεται από σασουδαραβικό αργό εάν κάποιο από τα κράτη του ΟΠΕΚ δεν τηρήσει τα συμφωνηθέντα και αποδεχθεί ότι πωλεί σε χαμηλότερες τιμές.

Η ΔΟΜ άπορριπτει την έπιτευχθείσα συμβιβαστική συμφωνία της Γενεύης για τα νηολόγια, θεωρώντας την ως προκάλυμμα για την δυνατότητα σταδιακής μετατροπής δολών των νηολογίων σε ανοικτά.

Τό σχέδιο που επεξεργάστηκαν οι εκπρόσωποι όλων των ναυτικών κρατών καλύπτει τα βασικότερα θέματα για τις μορφές ιδιοκτησίας, διοίκησης και επάνδρωσης των πλοίων και θα ολοκληρωθεί στις αρχές του επόμενου χρόνου.

Τό κύριο σημείο της συμφωνίας της Γενεύης προβλέπει ότι «ικανοποιητικός» αριθμός αξιωματικών και πληρώματος θα προέρχεται από τό κράτος νηολογήσεως του πλοίου.

Η συμφόρηση που παρατηρείται στους τέσσερις κυριώτερους λιμένες της Κίνας από την αύξηση των εισαγωγών δημιουργεί πλέον σοβαρά προβλήματα στη διακίνηση των αγαθών και η κινεζική κυβέρνηση ζητάει τη συνδρομή του Στρατού για τη παροχή μεταφορικών μέσων και εγκαταστάσεων για την εκφόρτωση της πληθώρας των πλοίων που αναμένουν στις κινεζικές ακτές.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του κινεζικού πρακτορείου ειδήσεων περί τά 500 πλοία αναμένουν να εξυπηρετηθούν σε 378 θέσεις προσωρήσεως, από τις οποίες μόνον 173 μπορούν να δεχθούν πλοία άνω των 10.000 τόν. d.w.

Μετά τις μεταθέσεις των παραδόσεων περί των 35 παραγγελλθέντων πλοίων, η περιβόητη για τό αναπτυξιακά της προγράμματα αλλά και για τό μέγεθος των οικονομικών της υποχρεώσεων «Σάνκο Στήμισι» προχωρεί τώρα στην άκύρωση συμβολαίων χρονοναυλώσεως, με στόχο να απαλλαγεί μέχρι τό τέλη του έτους από 80 πλοία που έχει υπό τόν έλεγχό της.

Ηδη η Marubeni συμφώνησε στον τερματισμό της ναυλώσεως δύο δεξαμενοπλοίων της χωρητικότητας εκάστου 80.000 τόν. d.w., τό όποια θα περιέλθουν σύντομα στη κυριότητα γνωστού Έλληνα έφοπλιστή έναντι συνολικής τιμής περί των 7,8 εκατ. δολαρίων.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Ποιός από τους ειδήμονες θα προέβλεπε τόν Φεβρουάριο του 1985, όταν τό Δολλάριο έπιασε 3.47 Μαρ. Γερμ., 2,98 Φρ. Έλβ. και Λίρα Άγγλ. 1,03 και οι ύπουργοί οικονομικών έτρεχαν στην Ούάσιγκτον να παρακαλέσουν τό Πρόεδρο Ρήγκαν να επέμβει για να μην καταστραφούν οι οικονομίες των κρατών των, ότι έξι μήνες μετά οι όροι του παιχνιδιού θα αλλάξουν και ίσως χρειασθεί να επέμβουν οι ίδιοι ύπουργοί για να στηρίξουν τό Δολλάριο. Ηδη παρατηρείται μία κάμψη των εισαγωγών και μία μείωση του χειμάρρου των άμερικανών τουριστών πρós την Εύρωπη.

Κατά τη γνώμη μας οι ακόλουθες αίτιες έπéδρσαν στη μείωση της ισοτιμίας του άμερικανικού νομίσματος:

Πρώτον, η άδικαιολόγητη άνοδος του Δολλαρίου καθώς τίποτε δεν δικαιολογούσε τις τιμές του Φεβρουαρίου 1985, όταν τό έμπορικό ισοζύγιο υπήρξε παθητικό (Δολλ. 123 δισεκ.) και τό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού ξεπερνούσε τά Δολλ. 170 δισεκ.

Δεύτερη αίτία, η κατακόρυφη πτώση του ρυθμού της οικονομικής ανάπτυξεως τό πρώτο τρίμηνο του 1985 (0,7%) που συνεχίστηκε και τό δεύτερο τρίμηνο αλλά με πολύ

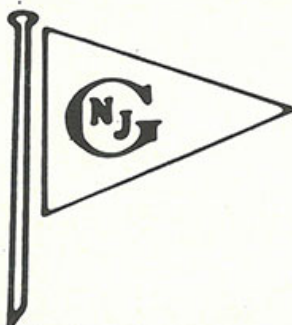
ύψηλότερο ρυθμό, 3,1% σε έτησία βάση.

Ακόμη η μείωση των έπιτοκίων των Εύρω-δολλαρίων κάτω του 8% και η πρόσφατη άσθένεια του Προέδρου Ρήγκαν με τις άλλε-πάλληλες έγχειρήσεις στις όποιες υποβλήθηκε έσπερξαν τό Δολλάριο στις 17 Ιουλίου στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 12 μηνών.

Η Στερλίνα

Ο μεγάλος νικητής του Ιουλίου υπήρξε άναμφισβήτητα η Λίρα Άγγλίας που από τόν Φεβρουάριο του 1985 (όταν έπεσε στά Λιρ. Άγγλ. = Δολλ. 1.03) συνεχώς άνεβαίνει για να ξεπεράσει στις 17 Ιουλίου τά Δολ. 1,41, δηλαδή σημείωσε άνοδο της τάξεως του 37%. Η άνοδος αυτή έπιτεύχθηκε παρά τά δυσμενή στοιχεία που αποτελούν η μείωση των τιμών του πετρελαίου, ό συνεχιζόμενος

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

ύψηλός ρυθμός ανεργίας και η πτώση του γοήτρου της κυβερνήσεως Θάτσερ. Ευνόικα στοιχεία παραμένουν τα ύψηλά επιτόκια, ο χαμηλός πληθωρισμός και ο σχετικά ύψηλός ρυθμός ανάπτυξεως για ευρωπαϊκή χώρα.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Στόν πίνακα Ισοτιμιών που ακολουθεί φαίνεται ότι τό Έλβετικό Φράγκο είναι από τα νομίσματα που παρουσίασαν τη μεγαλύτερη άνοδο έναντι του Δολλαρίου, ενώ επίσης κατά δωδεκάμηνο Ιούλιος 1984 — Ιούλιος 1985, τό Έλβετικό Φράγκο παρουσιάζει την μεγαλύτερη άνοδο έναντι της Δραχμής.

Η πολιτική σταθερότης, ο χαμηλός πληθωρισμός και η σχετικά πολύ χαμηλή ανεργία, παρά τα μέτρια επιτόκια διατηρούν στο Έλβ. Φράγκο τό ενδιαφέρον του διεθνούς αποθησαυρισμού.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Τό Γερμανικό Μάρκο είναι επίσης μεταξύ των μεγάλων κερδισμένων, καθώς η Δυτική Γερμανία παρουσιάζει τον χαμηλότερο πληθωρισμό της Εύρώπης, μείωση του ποσοστού ανεργίας, μείωση της φορολογίας και σχετικώς ύψηλό ποσοστό οικονομικής ανάπτυξεως. Η αστάθεια του κυβερνητικού συνασπισμού και τα χαμηλά επιτόκια είναι τα μόνα αρνητικά στοιχεία που επηρεάζουν δυσμενώς τη τιμή του Μάρκου.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό Γαλλικό Φράγκο που πριν ένα χρόνο ήταν τό ασθενέστερο νόμισμα της Κοινότητας σήμερα παρουσιάζει μία σημαντική άνο-

δο έναντι του Δολλαρίου, αλλά και των άλλων Ευρωπαϊκών νομισμάτων.

Η Ίταλική Λιρέττα

Η απόφαση της Ίταλικής κυβερνήσεως να υποτιμήση την Λιρέττα αναμενόταν από καιρό. Την υποτίμηση κατά 7,8%, κατά πάσα πιθανότητα, θα ακολουθήσει μία αναπροσαρμογή, όπως συνέβη με την Γαλλία πρό δεκαετίας, όταν εισήχθει τό βαρύ Φράγκο (FRANC LOURD) και όλες οι τιμές διαιρέθηκαν διά του δέκα. Ίσως στην Ίταλία αφαιρεθούν δύο μηδενικά.

Η Δραχμή

Ποιός θα φανταζότανε στην αρχή της χρονιάς ότι η Δραχμή επτά μήνες μετά, θα βρισκότανε στο ίδιο περίπου επίπεδο έναντι του Δολλαρίου;

Βέβαια έναντι των άλλων νομισμάτων παρουσιάζει σοβαρή κάμψη που στη περίπτωση της Στερλίνας φθάνει τά 23%, ενώ για τα άλλα νομίσματα κυμαίνεται μεταξύ 11% και 12% (έκτός της Λιρέττας και του Γιέν).

	31.12.84	24.7.85	Διαφορά %
Λίρ. Άγγλ.	150.160	184.760	23.0
Φρ. Γαλλ.	13.380	15.086	12.8
Μάρκ. Γερμ.	40.920	45.844	12.0
Φρ. Έλβ.	49.560	55.012	11.0
Γιέν Ίαπων.	51.466	55.012	6.9
Λίρ. Ίταλ.	6.6590	6.8555	3.0
Δολ. ΗΠΑ	128.215	131.540	2.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου (Νέα Υόρκη)

	24.6.85	24.7.85	άνοδος + πτώση —
Λίρ. Άγγλ.	1.2860	1.4005	- 8.2
Φρ. Έλβ.	2.5600	2.3600	- 7.9
Μάρκ. Γερμ.	3.0620	2.8760	- 6.1
Φρ. Γαλλ.	9.3300	8.7400	- 6.3
Λίρ. Ίταλ.	1951.0	1928.0	- 2.2
Γιέν Ίαπων.	247.85	238.90	- 3.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Λονδίνου 24.7.84

Μήνες	1	3	6
Δολ. ΗΠΑ	8	8 3/16	8 3/8
Λίρ. Άγγλ.	12	11 9/16	11 5/16
Μάρκ. Γερμ.	5 1/16	5 1/8	5 3/16
Φρ. Έλβ.	5 3/16	5 1/4	5 1/4
Φρ. Γαλλ.	10 3/16	10 3/16	10 3/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής FIXING

	25.6.85	24.7.85	άνοδος + πτώση —
Λίρ. Άγγλ.	175.250	184.670	- 5.4
Φρ. Έλβ.	53.150	55.778	- 4.9
Μάρκ. Γερμ.	44.424	45.844	- 3.2
Φρ. Γαλλ.	14.580	15.086	- 3.5
Δολλ. Άμ.	136.370	131.540	+ 3.6
Γιέν Ίαπων.			
(100)	54.850	55.012	- 0.3
Λίρ. Ίταλ.			
(100)	6.9625	6.8555	+ 1.6

The North of England P & I Association Limited

(Established In 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN INSURANCES AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iasonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΤΟ ΝΑΤ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Πολύς λόγος γίνεται τελευταίως με τὰ κεφάλαια τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καὶ τονίζεται ἰδιαίτερα ὁ κίνδυνος νὰ μὴν μπορέσει τὸ Ταμεῖο νὰ ἀνταποκριθῇ στὶς ὑποχρεώσεις του καὶ ἰδιαίτερα στὴν καταβολὴ τῶν συντάξεων τῶν Ναυτικῶν.

Ὅπως ἀναφέρεται στὸν Τύπο τεράστια ποσὰ ὀφείλονται στὸ ΝΑΤ ἀπὸ τοὺς Ἐφοπλιστὰς οἱ ὁποῖοι λόγω τῆς τρομακτικῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ τῶν μεγάλων ποσῶν ποῦ ὀφείλονται σὲ αὐτοὺς ἀπὸ ναύλους καὶ ἄλλα ἔσοδα τῶν πλοίων, δὲν μποροῦν δυστυχῶς νὰ ἀντιμετωπίσουν τὶς ὑποχρεώσεις τους πρὸς τὸ ΝΑΤ.

Τὸ ΝΑΤ εἶναι καὶ αὐτὸ ἓνα Κοινωνικὸ Ταμεῖο ὅπως τόσα ἄλλα ποῦ ὑπάρχουν στὴ χώρα μας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ΙΚΑ. Τὸ Κράτος ἐπεσήμανε ὅτι οἱ ὀφειλόμενα πρὸς τὰ Ταμεῖα πρέπει νὰ διευκολυνθοῦν γιὰ νὰ μπορέσουν νὰ ἐξοφλήσουν τὶς ὑποχρεώσεις τους. Τὸ ἴδιο σκέφθηκαν καὶ οἱ φορολογικὲς ἀρχές. Ἔτσι γιὰ νὰ πληρώσουν οἱ ὑπόχρεοι τὰ χρέη τους πρὸς τὸ ΙΚΑ καὶ τὶς φορολογικὲς ὑποχρεώσεις τους, τὸ Κράτος παρέσχε διευκόλυνση πληρωμῆς ἀρχικῶς γιὰ 48 μῆνες (χωρὶς ἐπιβαρύνσεις) καὶ τώρα τελευταίως γιὰ 60 μῆνες. Ἔτσι συγκεντρώνονται τεράστια ποσὰ πρὸς τὰ Ταμεῖα καὶ πρὸς τὸ Δημόσιο μετὰ τὶς τμηματικὲς καταβολές.

Ἐν ὄψει αὐτῶν τῶν διευκολύνσεων ποῦ ἔκανε τὸ Κράτος νομίζω ὅτι εἶναι ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη νὰ παρεσχεθοῦν παρόμοιες διευκο-

λυνσεις πληρωμῆς καὶ ἀπὸ τὸ Ναυτικὸ Ἀπομαχικὸ Ταμεῖο. Εἶναι βέβαιο ὅτι τὸ ΝΑΤ θὰ συγκεντρώσῃ πολλὰ χρήματα μετὰ τὶς διευκολύνσεις αὐτὲς ἀντὶ νὰ δανείζεται καὶ νὰ πληρώνει τόκους.

Σὰς παρακαλῶ ὅπως δημοσιεύσετε τὴν ἐπιστολὴν στὸ Ἐγκριτο περιοδικό σας καὶ νὰ ὑποστηρίξετε τὴν πρότασή μου αὐτὴ ἐνῶπιον τῶν Ἀρχῶν.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Πειραιᾶς, 23/7/85

Η ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ

Κύριε Διευθυντά,

Μετὰ τὴν μακρὰ πείρα ποῦ ἔχω στὴν θάλασσα, μετὰ εἰρήνην καὶ πόλεμον ἀπὸ τὸ 1924 μέχρι καὶ τώρα σάν Πλοίαρχος, πλοιοκτῆτης καὶ τώρα συνταξιούχος πλοίαρχος Ε.Ν., παίρνω τὸ δικαίωμα νὰ μιλήσω γιὰ ἓνα πολὺ καυτὸ θέμα, τὴν ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ.

Ἀπὸ ὅτι θυμᾶμαι λοιπὸν ἀπὸ τὰ παλιὰ χρόνια τὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας εἶχε Ὑπουργοὺς ἀνθρώπους ποῦ ἔφεραν τὸν βαθμὸ τοῦ ναυάρχου.

Μετὰ ἀπὸ ἐκείνη τὴν περίοδο ἀνέλαβαν σάν ὑπουργοὶ Ἐμπορικῆς ναυτιλίας βουλευτὲς ἢ ἀκόμη καὶ δικηγόροι.

Φυσικὸ ἐπακόλουθο λοιπὸν κατὰ τὴν γνώμη μου εἶναι, ἀφοῦ ἀνέλαβαν ἐπὶ τόσες δεκαετίες σάν ὑπουργοὶ Ε.Ν. ἀνθρώποι ἀσχετοὶ μετὰ τὴν ναυτιλία μας, νὰ γίνουν παρὰ

πολλὰ λάθη σὲ βάρος τῆς Ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Θεωρῶ ὅτι οὔτε οἱ ναῦαρχοι ποῦ ἦταν βέβαια λίγο σχετικοὶ μετὰ τὴν ναυτιλία ἀλλὰ πολὺ σκληροί, ἀλλὰ ἀκόμη περισσότερο οὔτε οἱ βουλευτὲς ποῦ δὲν ἔχουν καμμία ἀπολύτως πείρα ἐπὶ τῶν θεμάτων αὐτῶν, ἦταν κατὰλληλοι νὰ ἀναλάβουν αὐτὴ τὴν τόσο ὑπεύθυνη θέση (τοῦ ὑπουργοῦ) ἀπέναντι στοὺς ναυτικούς, πλοιοκτῆτες καὶ τὸ κράτος μας.

Συγκεκριμένα θυμᾶμαι μίαν περίπτωσιν ποῦ συνέβη τὸ 1932 ἐπὶ ὑπουργίας ναυάρχου Χατζηκυριάκου. Εἶχαμε πάει λοιπὸν στὸ γραφεῖο τοῦ ἐγὼ μετὰ ἄλλους πλοίαρχους μαζὶ (ὅλοι νησιώτες) καὶ τοῦ ζητήσαμε ἐπίδομα 50 δραχμῶν γιατί ὑπῆρχε μεγάλη κρίση, μετὰ τὴν προϋπόθεσιν νὰ τοῦ τὰ ἐπιστρέψουμε μόλις πιάναμε δουλειά.

Ἡ ἀπάντησις λοιπὸν τοῦ ὑπουργοῦ ἀπέναντι σὲ ἐμὰς ἦταν «50 κλωτσιές στὸ στομάχι γιὰ ἐπίδομα θὰ πάρετε» καὶ διέταξε νὰ μᾶς πετάξουν ἔξω μετὰ τὶς κλωτσιές. Ἄς μὴν σχολιάσω τίποτε ἄλλο ἐπὶ τοῦ θέματος, γιατί φαίνεται καθαρὰ ὅτι οἱ ἀνθρώποι ἐκεῖνοι μποροῦσαν νὰ κατανοήσουν τὸ πρόβλημα τῶν ναυτικῶν.

Μετὰ τὴν πείρα λοιπὸν ποῦ ἔχω μπορῶ νὰ κρίνω καὶ νὰ δῶ ὅτι οἱ πῶς κατὰλληλοι γιὰ τὴν Ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ οἱ πῶς σχετικοὶ στὸ ἐπάγγελμα εἶναι αὐτοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ἐνας ἀνώτερος ἀξιωματικὸς γιὰ παράδειγμα τοῦ Λιμενικοῦ, ποῦ ἔχει πείρα στὴ θάλασσα, στὰ γραφεῖα ἐσωτερικοῦ καὶ κατόπιν ἐξωτερικοῦ εἶναι ὁ πῶς κατὰλληλος ποῦ μπορεῖ νὰ καταλάβει τὰ προβλήματα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ κράτους, καὶ καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλον.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ. ΚΟΛΛΑΚΗΣ
Συνταξ. Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιᾶς, 15/7/85



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

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

"SERVING ALL PHILIPPINE MAJOR PORTS"



Ναυτικό 'Απομαχικό Ταμείο

ΑΠΟΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ

Τού κ. ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ, Προέδρου της ΠΕΠΕΝ

Τό Κράτος μεριμνά διά τήν ύγεια των πολιτών και λαμβάνει ειδικά μέτρα διά τήν προστασίαν της νεότητος, του γήρατος, της άναπηρίας και διά τήν περιθάλψιν των άπόρων.

*Άρθρο 21 παράγρ. 3 Συντάγματος 1975
της Έλληνικής Δημοκρατίας

Η οικονομική άδυναμία του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου — όπως ανακοίνωσε η Διοίκηση του NAT ή άφησε να διαφανεί πρόκειται για οικονομική κατάρρευση — και ή προσφυγή του στο δανεισμό, για τήν εκπλήρωση των υποχρεώσεων του προς τούς συνταξιούχους και γενικά τούς ασφαλισμένους σε αυτό ναυτεργάτες, ήταν και είναι ένα γεγονός που δεν μπορεί παρά να συνταράσσει τό ναυτεργατικό κόσμο, συνταξιούχους και έν ενεργεία ναυτεργάτες και δικαιούχους κάθε μορφής παροχών.

Ταυτόχρονα, όμως, τό ίδιο αυτό γεγονός αποτέλεσε μίαν άφορμή για να έμφανισθεί και πάλι — αυτή τή φορά πολύ — πολύ ξεκάθαρα — ή ολοκληρωτική άδυναμία του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος στην άνιχνευση, τή μελέτη και τόν έντοπισμό των πραγματικών προβλημάτων και σά συνέπεια στή χάραξη σωστής πορείας και στρατηγικής άντιμετώπισης και λύσης ύπέρ των ναυτεργατών.

- 'Αντί για τή σε βάθος έρευνα που θά άνιχνεύσει και έντοπίσει τό πρόβλημα, ή άναζήτηση μεθόδων απλούστευσης και ανακάλυψης εύκολοχώνευτων ψευτοπροβλημάτων ή ακόμα και συνθημάτων.
- 'Αντί για τήν ίχνηλάτηση και χάραξη πορείας διασφάλισης και παραπέρα διεύρυνσης — και για τό παρόν και για τό άμεσο και άπώτερο μέλλον — των συνταξιοδοτικών κλπ. ασφαλιστικών δικαιωμάτων του ναυτεργατικού κόσμου, ή άναζήτηση δικαιωμάτων και ομάδων ή κατηγοριών συνταξιούχων και ασφαλισμένων, που πάνω τους ρίχνεται ή ευθύνη της οικονομικής άδυναμίας του NAT.
- 'Αντί για τή συστράτευση και συμπάραταξη όλων των εργαζόμενων στην πάλη για τήν υπεράσπιση και διεύρυνση κατακτημένων κοινωνικών δικαιωμάτων ή προβολή και διαφήμιση δήθεν προνομίων και προνομιακών κατηγοριών εργαζόμενων ασφαλισμένων — από πότε άλήθεια θεωρείται προνομιούχος ό εργαζόμενος που ύφίσταται τή μικρότερη συγκριτικά με άλλους έκμετάλλευση; 'Αποτελεί προνόμιο ή έστω και έλάχιστη έκμετάλλευση;
- 'Αντί για τήν μέ όλα τά μέσα διεκδίκηση — χωρίς άναπαμό — όλο και μεγαλύτερου μέρους του έθνικού προϊόντος για τά κοινωνικά δικαιώματα των εργαζόμενων, ή ανακάλυψη και προβολή του συνθήματος «'Αν δεν αύξηθεί τό Ταμείο, ή πίσττα, δεν ύπάρχει τρόπος να πάρουμε μεγαλύτερο κομμάτι».¹

Κάτω από τέτοιες μεθόδους και μέσα σε ένα τόσο ζοφερό κλίμα — συνειδητά ή και άσυνειδητα κατασκευασμένο — τό ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα και οι ναυτεργάτες έ-

χουν χάσει τόν «μπούσουλα», είναι ολοκληρωτικά άποπροσανατολισμένοι.

Αυτό άκριβώς τό γεγονός — γιατί πραγματικά ό άποπροσανατολισμός του ναυτεργατικού κινήματος αποτελεί γεγονός — σηματοδοτείται σαν ό πραγματικός και ουσιαστικός κίνδυνος που άμεσα άπειλεί τά συνταξιοδοτικά κλπ. κοινωνικά δικαιώματα του ναυτεργατικού κόσμου, όχι — σε καμμία περίπτωση όχι — ή οικονομική άδυναμία του NAT.

Η καταγραφή — σε πολύ πολύ γενικές γραμμές — της πορείας της συνταξιοδοτικής και γενικά της ασφαλιστικής κάλυψης των ναυτεργατών άποκαλύπτει — πάντα με τή δική μου άποψη — τά αίτια, όχι τίς άφορμές, που όδήγησαν τόν άσφαλιστικό φορέα μας από τήν οικονομική παντοδυναμία στην ολοκληρωτική άδυναμία.

Ακόμα ή ίδια αυτή καταγραφή άποτελεί τόν μπούσουλα με τό όποιο τό ναυτεργατικό κίνημα θά καθορίσει, πρέπει να καθορίσει, τό στόχο αλλά και τή στρατηγική και τακτική του για τήν άντιμετώπιση της κατάστασης που δημιούργησε ή σωστότερα που φαίνεται ότι δημιούργησε ή θά δημιουργήσει ή οικονομική άδυναμία του NAT.

Στίς κρατούσες — για τό χρόνο ίδρυσης του NAT αλλά και πολλές δεκαετίες άργότερα — συνθήκες και βαθμό ανάπτυξης όχι μόνο της ναυτιλίας και του ναυτεργατικού κινήματος αλλά και της Έλληνικής κοινωνίας γενικά, τό NAT λειτούργησε καθαρά σαν ανταποδοτικό Ταμείο, δηλαδή οι παροχές του γενικά στους ναυτεργάτες καθορίζονταν και ρυθμιζονταν με άποκλειστικό γνώμονα τίς εισφορές που κάθε ναυτεργάτης είχε δώσει στο NAT.² Αυτό, βέβαια, χωρίς να θέλω να άποσιωπήσω σαν καθοριστικό παράγοντα και τήν έπιθυμία και δυνατότητα του στους χρόνους εκείνους «ναυτιλιακού κεφαλαίου» για τό μεγαλύτερο δυνατό «κέρδος». Δεν άναφέρομαι ειδικά σε αυτόν τόν καθοριστικό παράγοντα, για τό λόγο ότι περιλαμβάνεται στίς «συνθήκες και τό βαθμό ανάπτυξης της ναυτιλίας, του ναυτεργατικού κινήματος και της Έλληνικής κοινωνίας».

'Αποτέλεσμα αλλά και δημιούργημα των συνθηκών και προϋποθέσεων αυτών παροχών του NAT ήταν οι στρατιές των ναυτεργατών, των χωρίς καμμία προστασία ξεζουμισμένων και έγκατελειμένων στην έλεημοσύνη των περαστικών και των γειτόνων, που πολλοί από μάς πρόλαβαν στα λιμάνια και τίς ναυτικές περιοχές.

Τά «κοινωνικά δικαιώματα» όχι μόνο από τό Σύνταγμα δεν είχαν θεσμοθετηθεί αλλά ούτε καν ή κοινωνία δεν τά άναγνώριζε.

Μέσα σε τέτοιες συνθήκες και σύστημα παροχών προς τούς ναυτεργάτες ήταν — και βέβαια σήμερα είναι — άπλό πρόβλημα ή δρομολόγηση του NAT στή διαρκή αύξηση των άποθεματικών και περιουσιακών στοιχείων του.

Έτσι, τό NAT έγινε όχι μόνο τό πρώτο αλλά και τό πλουσιώτερο 'Ασφαλιστικό Ταμείο της χώρας μας, με άποθέματα

— σέ σκληρά νομίσματα — στις πλουσιώτερες χώρες του κόσμου.

Ακόμα για την ίδια αυτή περίοδο πρέπει να σημειωθεί ότι η οικονομική ανάπτυξη του NAT συμβαδίζει με την διεύρυνση των έφοπλιστικών προνομίων.

Με τό πέρασμα του χρόνου, πού συνοδεύεται από την αύξηση του βαθμού ανάπτυξης της ναυτιλίας, του ναυτεργατικού κινήματος και της Έλληνικής κοινωνίας γενικότερα, μεταβάλλονται οι συνθήκες. Ακριβώς η αύξηση του βαθμού ανάπτυξης αναγκαία οδηγεί στη μεταβολή των συνθηκών.

Η Έλληνική κοινωνία κάτω από την πίεση των καινούργιων συνθηκών ακολουθεί αναγκαστικά — με όλα τα πισωγυρίσματα πού παρεμβάλλονται — τη διαδικασία του «έκσυγχρονισμού». Μέσα στον «έκσυγχρονισμό» αυτό είναι και η αναγνώριση «κοινωνικών δικαιωμάτων» στους εργαζόμενους.

Οι διάφορες Κυβερνήσεις πού ασκούν την άστική εξουσία, με μεγάλη όπωσδήποτε βραδύτητα ακολουθούν — στα άστικά πάντα μέτρα — τις κοινωνικές εξελίξεις. Η μεγάλη αυτή βραδύτητα της κρατικής εξουσίας ιδιαίτερα επισημαίνεται από τό γεγονός ότι μόλις στό Σύνταγμα του 1975 αναγνωρίστηκαν και θεσμοθετήθηκαν τά «κοινωνικά δικαιώματα» με τη διάταξη του άρθρου 21, πού στην έπικεφαλίδα του άρθρου μου παραθέτω.

Στό σημείο αυτό και για την πρόληψη όποιοςδήποτε παρερμηνείας — βλέπετε υπάρχουν πάντα εκείνοι πού ψάχνουν νά βρουν ή να έφεύρουν παρερμηνείες — επισημαίνω ότι κύριος μοχλός των κοινωνικών αλλαγών υπήρξε πάντα τό εργατικό κίνημα.

Δυστυχώς, όμως, και στον «έκσυγχρονισμό» ή κρατική έξουσία ακολουθεί μία μέθοδο «στουθοκαμισμού», σέ σημείο μάλιστα πού νά άμφισβητείται αυτός ό ίδιος ό «έκσυγχρονισμός». Από τη μία μεριά δέν θέλει νά αναγνωρίσει τά «κοινωνικά δικαιώματα» των εργαζομένων **σάν δικαιώματα**, και από την άλλη μεριά **δέν αναλαμβάνει ή ίδια ή Πολιτεία τό βάρος ύλοποίησης των δικαιωμάτων αυτών**.

1. Στη θέση της αναγνώρισης των «κοινωνικών δικαιωμάτων» των εργαζομένων σάν δικαιωμάτων, προβάλλεται και διαφημίζεται τό «κράτος πρόνοιας». Αυτό πού οι εργαζόμενοι κερδίζουν με ιδρώτα και αίμα, μεταβάλλεται και διαφημίζεται σάν παροχή — κάτι σάν δωρεά — του «καλού κράτους πρόνοιας» ή ακόμα των «καλών Κυβερνήσεων». Και ακόμα παραπέρα οι «καλές Κυβερνήσεις» άνάλογα με τις απαιτήσεις της έκλογικής τους πελατείας κάνουν και τις «παροχές τους». Αιτήν άκριβώς την αντίληψη φαίνεται ότι προωθεί και ή είσήγηση της διοίκησης του ΠΣΑΑΘΑΞ στην παραπάνω σύσκεψη (σελίδα 9), πού μιλά για ανάπτυξη «κράτους πρόνοιας».

2. Αντί ή ίδια ή Πολιτεία νά αναλάβει τό βάρος ύλοποίησης των «κοινωνικών δικαιωμάτων» των εργαζομένων, ανα-

καλύπτει τούς ασφαλιστικούς οργανισμούς (Ταμεία) στους όποιους αναθέτει τό έργο και κύρια τό βάρος ύλοποίησης και εκπλήρωσης αυτών των υποχρεώσεων της προς τούς εργαζόμενους. Με αυτό τον τρόπο πετυχαίνει ή Πολιτεία δύο στόχους της: από τη μία μεριά μεταθέτει τό βάρος των κοινωνικών δικαιωμάτων κύρια στις πλάτες των ίδιων των εργαζομένων και από την άλλη μεριά έχει πάντοτε έτοιμο και μάλιστα εύκολοχώνευτο τό έπιχείρημα πού αντίτάσει στις διεκδικήσεις των εργαζομένων για διεύρυνση των «κοινωνικών δικαιωμάτων» λέγοντάς τους: «τό Ταμείο (ή πίττα) δέν άντέχει για μεγαλύτερο κομμάτι, άν θέλετε μεγαλύτερο κομμάτι ύποβληθείτε σέ θυσίες». Και αυτή την αντίληψη προωθεί ή παραπάνω είσήγηση του ΠΣΑΑΘΑΞ (σελίδα 11). Με τη μέθοδο αυτή, βασισμένη στις δύο παραπάνω καλλιεργημένες απόψεις, τό άστικό κράτος εύκολα μπορεί κάθε φορά νά μειώνει και τό εργατικό κόστος στη διαδικασία της παραγωγής.³

Τό έργο και τό βάρος αυτό άνάλαβε για λογαριασμό της Πολιτείας τό NAT άπέναντι στους ναυτεργάτες. Τό ίδιο έργο και βάρος άνάλαβε τό NAT για λογαριασμό της Πολιτείας και άπέναντι σέ άλλες κατηγορίες εργαζομένων, πού τώρα ή ίδια ή Πολιτεία άποκαλεί «όχι πραγματικούς ναυτεργάτες». Και αυτή ή επέκταση της «προστασίας» του NAT στις κατηγορίες αυτών των εργαζομένων δέν είναι τίποτε άλλο παρά ένα «στάδιο» στον «έκσυγχρονισμό». Σέ καμμία, όμως, περίπτωση και για κανένα λόγο δέν αποτελούν την αίτία — όπωσδήποτε αποτελούν την άφορμή — της οικονομικής κατάρευσης του NAT και άναιρεί την ίδια την ταξική πάλη των ναυτεργατών όποιοςδήποτε σκέψη για οικονομική άνόρθωση του NAT σέ βάρος αυτών των κατηγοριών των εργαζομένων.

Παραπέρα ή Πολιτεία στη διαδικασία του «έκσυγχρονισμού» διεύρυνε τά «κοινωνικά δικαιώματα» των ναυτεργατών και σ' αυτή τη διεύρυνση πιθανόν — μάλλον βέβαιο είναι — προηγήθηκαν όρισμένες κατηγορίες ή κλάδοι ναυτεργατών είτε γιατί μπορούσαν νά άσκήσουν μεγαλύτερη πίεση είτε για κείνο πού και παραπάνω άνάφερα, δηλαδή για λόγους ίκανοποίησης έκλογικής πελατείας.

Και έδω, όμως, σέ καμμία περίπτωση και για κανένα λόγο δέν πρόκειται για δωρεά ή προνόμιο στις κατηγορίες ή κλάδους αυτούς των ναυτεργατών. Και για κανένα λόγο ή διεύρυνση αυτή δέν αποτελεί την αίτία — ίσως συγκαταλέγεται στις άφορμές — της οικονομικής κατάρευσης του NAT. Και έδω όποιοςδήποτε σκέψη για οικονομική άνόρθωση του NAT σέ βάρος των κατηγοριών ή κλάδων αυτών ναυτεργατών άναιρεί την ίδια την ταξική πάλη.⁴

Από την ώρα πού ή Πολιτεία άνάθεσε στό NAT τό έργο και τό βάρος της ύλοποίησης των «κοινωνικών δικαιωμάτων» των ναυτεργατών — και αυτών ακόμα πού τώρα ονομάζονται όχι πραγματικοί ναυτεργάτες — ό ασφαλιστικός μας φορέας είχε όριστικά δρομολογηθεί στην οικονομική κατάρευση. Πολύ μάλιστα περισσότερο πού ό «έκσυγχρονισμός»

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS · AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 808, 5th Floor,
1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132998 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

μέ τη μορφή είτε της διεύρυνσης είτε της παροχής «κοινωνικών δικαιωμάτων» πραγματοποιήθηκε πάντα όταν οι συνθήκες επέβαλαν όχι μόνο τη διεύρυνση που σε κάθε στιγμή γινόταν αλλά ακόμα μεγαλύτερη και τόσο η Πολιτεία όσο και το ΝΑΤ — πολύ περισσότερο — δεν είχαν την αναγκαία υποδομή και οργάνωση για να μελετήσουν και να αποφασίσουν, όχι τό αν τό ΝΑΤ είχε την οικονομική δυνατότητα για τη διεύρυνση, αλλά τόν τρόπο κάλυψης των αναγκών για την διεύρυνση οικονομικών πόρων.

Και στην περίοδο αυτή θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η συρρίκνωση των οικονομικών του ΝΑΤ συμβαδίζει με μία — έστω και μικρή — συρρίκνωση των έφοπλιστικών προνομίων. Αυτή η επισήμανσή μου σε καμμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι επάνοδος στα έφοπλιστικά προνόμια περασμένων εποχών — κάτι έξω από κάθε Ιστορική πραγματικότητα — είναι δυνατόν να επαναφέρει τό ΝΑΤ στην οικονομική αυτοδυναμία.

— Πού δρομολογείται λοιπόν τώρα η συνταξιοδοτική και γενικά η ασφαλιστική προστασία των ναυτεργατών;

— Η οικονομική συρρίκνωση του ΝΑΤ θά έχει σαν αναγκαία συνέπεια ή μπορεί να έχει σαν συνέπεια, μία παράλληλη συρρίκνωση της συνταξιοδοτικής κλπ. προστασίας των ναυτεργατών;

“Όπως επανειλημμένα και παραπάνω τόνισα ή συνταξιοδοτική κλπ. προστασία των ναυτεργατών — που είναι ο κορμός των κοινωνικών τους δικαιωμάτων — δεν είναι κάτι ξεκομμένο και ανεξάρτητο από τό βαθμό ανάπτυξης της ναυτιλίας, του ναυτεργατικού κινήματος και της Έλληνικής κοινωνίας γενικά. Αντίθετα και έντελως ανεξάρτητα από την πορεία του ΝΑΤ τά «κοινωνικά δικαιώματα» των ναυτεργατών είναι αποτέλεσμα και αυτής της ανάπτυξης αποτελούν επάλληλο τμήμα.

Μέ λίγα και απλά λόγια, μόνο στην περίπτωση που ό βαθμός ανάπτυξης και της ναυτιλίας, και του ναυτεργατικού κινήματος και της Έλληνικής κοινωνίας γυρίσει πίσω σε άλλες εποχές, τότε και μόνο τότε τά «κοινωνικά μας δικαιώματα» θά συρρικνωθούν. Και παραπέρα μόνο αν σταματήσει ό ίδιος αυτός βαθμός, τότε και μόνο τότε θά σταματήσει ή διεύρυνση των ίδιων αυτών δικαιωμάτων μας.

Η άμέσως, όμως, παραπάνω επισήμανσή μου δεν σημαίνει — δεν μπορεί να σημαίνει — ότι ή οικονομική κατάρρευση του ΝΑΤ δεν θά αποτελέσει, ένδεχόμενα, άφορμή για σχεδιασμούς οικονομικής ανόρθωσης του ΝΑΤ με τίμημα είτε τη

συρρίκνωση είτε τό σταμάτημα της διεύρυνσης των «κοινωνικών δικαιωμάτων» μας. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να άποκλειστεί και γιατί τά πισωγυρίσματα στις έργατικές κατακτήσεις δεν είναι σπάνια, αλλά κύρια γιατί τό ρίξιμο της κάθε κρίσης στις πλάτες των εργαζόμενων είναι κάτι πολύ πολύ συνηθισμένο.

Ίδιαίτερα άνησυχητικά σημάδια για πισωγυρίσματα και για ρίξιμο της κρίσης στις πλάτες των ναυτεργατών υπάρχουν δυστυχώς πάρα πολλά. Υπάρχουν μέχρι στιγμής τά δύο σχέδια νόμου που μέσα στα δύο τελευταία χρόνια προκάλεσαν την καθολική — μέ ελάχιστες εξαιρέσεις — αντίδραση των ναυτεργατών. Υπάρχει ακόμα ό αναγκαίος συσχετισμός της πληροφορίας ότι κάποιο σχέδιο νόμου για τό ΝΑΤ θά περάσει από τη Βουλή αυτό τό Καλοκαίρι μέ τη διαδικασία του κατεπείγοντος και της ανακοίνωσης — έπίσημα — ότι τό ΝΑΤ βρίσκεται σε οικονομική άδυναμία και προσφεύγει στο δανεισμό.

“Όπως τόνισα, όμως, και στην άρχή ό μεγάλος και πραγματικός κίνδυνος βρίσκεται στον άποπροσανατολισμό του ναυτεργατικού κινήματος. Άνάφερα για τίς θεωρίες «του Κράτους Πρόνοιας» και της «πίττας» που έπίσημα υποστηρίχθηκαν σε συσκέψεις ναυτεργατικών σωματείων. Και όλοι άκούμε κάθε μέρα τη θεωρία «των προνομιούχων και μη προνομιούχων» ασφαλισμένων του ΝΑΤ. Δυστυχώς αυτές οι άπλουστευτικές και εύκολοχώνευτες θεωρίες προβάλλονται και προωθούνται μέ όλα τά μέσα και όπως φαίνεται είναι καλοδεχούμενες. Έτσι, ό άποπροσανατολισμός είναι νομίζω γεγονός.⁵

Τό ναυτεργατικό κίνημα κινδυνεύει — αν δεν έχει ήδη γίνει — να χάσει τό έστω και άραιό δάσος των κοινωνικών του δικαιωμάτων στρέφοντας τη προσοχή του στο δέντρο (ΝΑΤ).

Έδώ ή συνδικαλιστική ήγεσία πρέπει να στρέψει όλη την προσοχή της και τόν άγώνα των ναυτεργατών:

Στήν υπεράσπιση των καταχτημένων κοινωνικών δικαιωμάτων του ναυτεργατικού κόσμου και στην παραπέρα διεύρυνσή τους.

Και σε μέρες πονηρές — παραπάνω άνάφερα γιατί είναι πονηρές — όλοι οι ναυτεργάτες την ώρα που τους προσφέρουν λύσεις, θεωρίες και σχέδια νόμων για την έξυγάνωση του ΝΑΤ δεν θά πρέπει να ξεχνούν εκείνο που οι άρχαίοι μας πρόγονοι έγραφαν: **Φοβού τούς Δαναούς και δώρα φέροντας.**

ΓΙΑΝΝΗΣ ΨΑΡΡΑΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: “Όσα παραπάνω γράφω άναφέρονται άποκλειστικά και μόνο στο ΝΑΤ. Δεν άναφέρονται καθόλου στα Ταμεία Πρόνοιας.

1. Τό σύνθημα αυτό προβλήθηκε στην Εισήγηση της Διοίκησης του ΠΣΑΑΘΑΕ κατά τη σύσκεψη που οργάνωθηκε και πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του για την Άσφαλιστική και Υγειονομική Κάλυψη των Ναυτεργατών (ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ ΠΣΑΑΘΑΕ Έκτακτη έκδοση ΗΧΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ σελίδα 11). Πώς βέβαια ή εισήγηση κατάληξε σε αυτό τό σύνθημα — συμπέρασμα όταν στην άρχή της υποστηρίζει ότι «...Βλέπουμε στον αιώνα μας να άναπτύσσεται τό κράτος πρόνοιας και ιδιαίτερα τά τελευταία χρόνια κάτω από την πίεση φιλειργνηκών κινήματων να άσκούνται πιέσεις για μείωση των πολεμικών έξοπλισμών και για μεγαλύτερες δαπάνες στα κοινωνικολεितουργικά έργα».

Σε ένα τέτοιο «Κράτος Πρόνοιας» και πιέσεων για κοινωνικολεितουργικά έργα, συνάδελφοι και φίλοι του ΠΣΑΑΘΑΕ, στέκει να μιλάμε για «πίττες - ταμεία»;

Μήπως ή διάθεση υποστήριξης κάποιου σχεδίου ή σχεδίων νόμου σάς ξεστράτησε από την πολύ σωστή αυτή επισήμανσή σας και σάς έφερε στην πολυκαίριασμένη και ξυνησμένη πιά «θεωρία της πίττας»;

2. Μέ τη τήρηση των αναλογιών ανάμεσα στους χρόνους τό ίδιο σύστημα ή και πιο σκληρό για τούς εργαζόμενους προτείνει και ή Εισήγηση της Διοίκησης του ΠΣΑΑΘΑΕ στην παραπάνω (σημείωση άριθ. 1) σύσκεψη «... ό όπολοι-

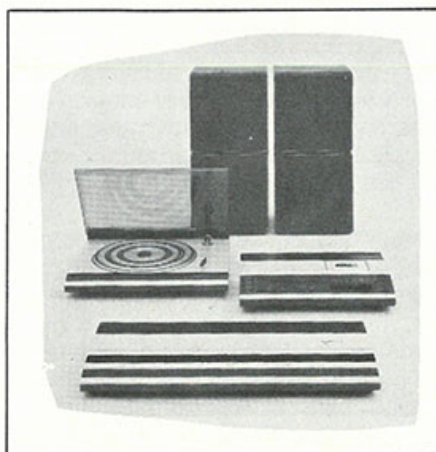
σμός της κάθε σύνταξης πρέπει κυρίως νάναι συνάρτηση του συνόλου των άπομαχικών που κατέβαλε κάθε εργαζόμενος μετά αντίστοιχα άπομαχικά του έργοδότ σε όλη τη διάρκεια της ένεργου του υπηρεσίας (όπου παραπάνω σελίδα 13).

Τό «κράτος πρόνοιας» έδώ ξεχάστηκε τελείως. “Όσο για υπεραξίες κλπ. και κοινωνικούς μισθούς, γι' αυτά καλύτερα μη μιλάμε καθόλου.

3. Η συρρίκνωση των «κοινωνικών δικαιωμάτων» ή και ή μη άνάλογη διεύρυνσή τους αποτελέσι τρόπο μείωσης του εργατικού εισοδήματος και του κόστους εργασίας.

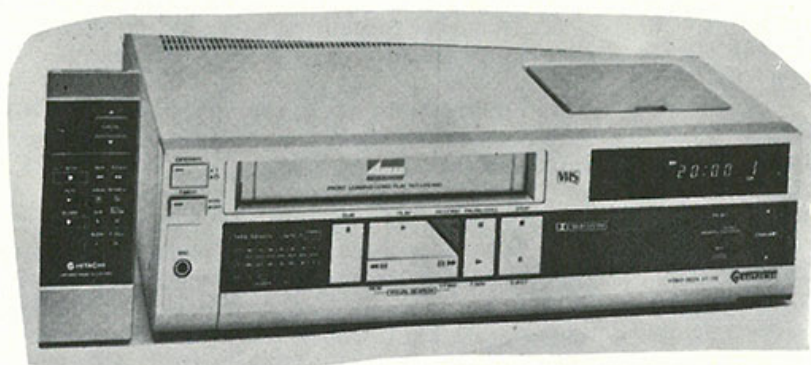
4. Οι εργαζόμενοι — και μέσα σε αυτούς οι ναυτεργάτες — ποτέ δεν κατευθύνουν την πάλη τους στην μεταξύ τους άνακατανομή εκείνων που μέ την ίδια αυτή πάλη τους κερδίζουν. Η πάλη τους κατευθύνεται για να κερδίσουν μεγαλύτερο μερίδιο, μέχρι την τελική νίκη.

5. Ίσως χαρακτηριστικό αυτού του άποπροσανατολισμού είναι και τό άρθρο μέ τό τίτλο «ΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ» στο περιοδικό της Λέσχης Άρχιμηχανικών ΓΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ (τεύχος Μάιος — Ιούνιος 1985 άριθ. 4 σελ. 3 και 21)

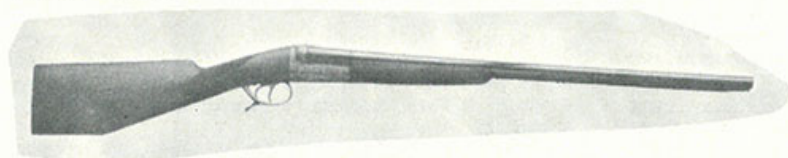


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήλιπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDING • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.

2000 ANTWERP — BELGIUM

PHONE: 03-2323104 - 2323112

TELEX: 72973 RADIO F

Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

Ο λιμήν του Πειραιώς

Οι ελεύθερες ζώνες

Νά ιδρυθούν και νά λειτουργήσουν στον Πειραιά ελεύθερες εμπορικές και βιομηχανικές ζώνες εισηγείται τό 'Εμπορικό και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς στά υπουργεία 'Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

Μέ σοβαρά κίνητρα γιά επενδυτές, μέ κατάλληλα έργα υποδομής και σημαντικές διευκολύνσεις ή ίδρυση των ζωνών αυτών μπορεί νά καταστεί μέτρο μοναδικής αποτελεσματικότητας στην αύξηση των εμπορικών και βιομηχανικών των δραστηριοτήτων και στη δημιουργία διεθνών εμπορικών κέντρων.

'Αξίζει νά σημειωθεί ότι πρόσφατα ψηφίσθηκε τουρκικός νόμος, ό όποιος αφορά στην ίδρυση ελευθέρων ζωνών στην Τουρκία και αποβλέπει στην αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής, στη διευκόλυνση εισαγωγής ξένων κεφαλαίων και εξέλιξης τεχνολογίας.

'Ηδη ή τουρκική κυβέρνηση αποφάσισε την ίδρυση δύο εμπορικών και δύο βιομηχανικών ελευθέρων ζωνών στά λιμάνια Μερσίνης, 'Ατταλείας, Σμύρνης και 'Αδάων.

'Εξ άλλου υπενθυμίζεται ότι και τό λιμάνι FOS της Μασσαλίας κηρύχθηκε από τόν περασμένο 'Απρίλιο ελεύθερο λιμάνι.

Νομίζουμε ότι ή πρόταση του Ε.Β.Ε. Πειραιώς θά πρέπει νά τύχει της δέουσας προσοχής από την κυβέρνηση, ή όποια θά πρέπει νά δημιουργήσει τό κατάλληλο νομικό και τεχνικό πλαίσιο γιά νά λειτουργήσει, και στη χώρα μας, ό θεσμός των ελευθέρων ζωνών.

Πρός την κατεύθυνση αυτή θά πρέπει νά οδηγηθούμε χωρίς καθυστερήσεις, γιατί τά πλεονεκτήματα της γεωγραφικής μας θέσεως στη λεκάνη της 'Ανατολικής Μεσογείου θά εξασθενίσουν σέ βάρος μας από την ανάπτυξη και άνδρωση του ανταγωνιστικού μας, της Τουρκίας.

Ειδικό τιμολόγιο γιά μεγάλης εκτάσεως μετασκευαστικές εργασίες στο Πέραμα

'Εγκρίθηκε από τόν 'Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς ειδικό τιμολόγιο επισκευαστικών δικαιωμάτων γιά τή συνέχιση της παραμονής του υπό παναμαϊκή σημαία μετασκευαζομένου στην 'Επισκευαστική Βάση Περάματος επιβατηγού πλοίου «REGENT SEA» ex «SAMANTHA» ex «NAVARINO» γιά έξι, ακόμη μήνες, προκειμένου νά εκτελεσθούν οι προγραμματισμένες μεγάλης εκτάσεως μετασκευαστικές εργασίες.

'Η ανωτέρω έγκριση δόθηκε υπό τούς έξις όρους:

1. Τά σχετικά δικαιώματα του ΟΛΠ, γιά όλόκληρο τό παραπάνω χρονικό διάστημα των έξι (6) μηνών (180 ημερών) θά παραμείνουν σταθερά και θά είναι ίσα μέ εκείνα πού προβλέπονται στό τιμολόγιο της κλίμακας της παρ. 5/1/1 του άρθρου 5 του Κανονισμού γιά τήν παραμονή πλοίων σέ επισκευαστική θέση κατά την 121 ήμέρα, σέ συνδυασμό μέ τήν προσαύξηση της παρ. 5/1/2 του ίδιου άρθρου του Κανονισμού.

2. Τά προαναφερόμενα δικαιώματα θά καταβληθούν στό Ταμείο του ΟΛΠ μέσα σέ (10) ήμέρες από της αποφάσεως αυτής.

3. Σέ περίπτωση πού γιά όποιαδήποτε λόγο ή αίτια δέν εκτελεσθούν στό πλοίο οι προγραμματισμένες μετασκευαστικές εργασίες, ή έγκριση του ΟΛΠ θά ανακληθεί αυτοδίκαια και στό πλοίο θά καταλογισθούν, αναδρομικά, από την έπομένη της λήψεως της αποφάσεως αυτής, ως ποινική ρήτρα, τά αντίστοιχα δικαιώματα της κλίμακας των επισκευαστικών δικαιωμάτων της παρ. 5/1/1 του άρθρου 5 του Κανονισμού σέ συνδυασμό μέ τήν προσαύξηση της παρ. 5/1/2 του ίδιου άρθρου και Κανονισμού.

Συγκροτήθηκε τριμελής επιτροπής έργο της όποιος θά είναι ή παρακολούθηση των εργασιών μετασκευής του Ε/Γ πλοίου «REGENT SEA» ex «SAMANTHA» ex «NAVARINO» και ή υποβολή στό ΔΣ/ΟΛΠ, κάθε μήνα, σχετικής εκθέσεως.

Σέ περίπτωση πού δέν καταστεί έφικτη ή έγκαιρη κατάρτιση και υπογραφή συμβάσεως, εγκρίνεται ότι ή σύμβαση αυτή έχει αναδρομική ισχύ από την έπομένη της λήψεως της αποφάσεως του ΔΣ/ΟΛΠ και δέν θά έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των παρ. 4/8 και 6/2/2 του άρθρου 5 του Κανονισμού.

Διευκρινίζεται ότι γιά όλα τά θέματα πού δέν θά περιλαμβάνονται στη σύμβαση πού θά καταρτισθεί, θά ισχύουν οι σχετικές διατάξεις του Κανονισμού.

'Η «'Ελληνική 'Ακτοπλοία» Α.Ε.

'Ο Ο.Λ.Π. αποδέχθηκε τό αίτημα της έ-

ταιρίας «'Ελληνική 'Ακτοπλοία» Α.Ε. περί διακανονισμού παλαιών όφειλών των έταιριών λαϊκής βάσεως «ΑΝΤΕΣΙ» Α.Ε., «ΝΑΕΟΣ» Α.Ε. και Ν.Ε. «ΧΙΟΣ» σέ ισόποσες μηνιαίες δόσεις πού θά εξοφλούνται έως 31 Δεκεμβρίου 1985.

Χορήγησε, κατ' αρχήν, μηνιαία έλευθεροπλοία στά πλοία της ανωτέρω εταιρίας και στη συνέχεια, έφ' όσον αυτή είναι συνεχής στις υποχρεώσεις της, έλευθεροπλοία ανά δίμηνο, ενώ απέριψε τό αίτημα της εταιρίας γιά τήν απαλλαγή εκ των προστίμων και τόκων των παλαιών όφειλών.

Ναύαγια

Συμπληρώθηκε από τό διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ προγενέστερη απόφασή του, πού αφορά στην ανέλκυση και απομάκρυνση των ναυαγίων από τή λιμενική περιοχή, μέ τήν προσθήκη του όρου: «'Ο Ο.Λ.Π. αναλαμβάνει τήν υποχρέωση νά διαθέσει στους αναδόχους χώρο του χωρίς αντίλλαγμα γιά τήν προσωρινή έναπόθεση των ναυαγίων, τά όποια όφειλουν οι ανάδοχοι νά απομακρύνουν έγκαίρως.

Σύντομα

● Παρατάθηκε γιά τρεις μήνες ή παραμονή του νεοκατασκευαζομένου φορτηγού πλοίου «LION OF OLYMPIA» νηολογίου Πειραιώς 8150 σέ επισκευαστικούς θέση του ΟΛΠ, σύμφωνα μέ τή διάταξη της παρ. 5/5 του άρθρου 5 του Κανονισμού και Τιμολογίου Δικαιωμάτων επί πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων.

● Κατακυρώθηκε στόν μειοδότη Ε. Παπακωνσταντίνου ό διαγωνισμός γιά τήν προσθήκη όρόφων στό κτίριο συνεργείων ΟΛΠ στην περιοχή Καστράκι, προϋπολογισμός δαπάνης 160 έκατομ. δραχμών.

● 'Εγκρίθηκε ή μελέτη και ή δημοπράτηση κατασκευής κρηπιδώματος Α1 - Α4 στό λιμάνι 'Ηρακλέους, προϋπολογισμός δαπάνης 250 έκατομ. δραχμών μεταξύ ελληνικών εργοληπτικών επιχειρήσεων.

● 'Αποφασίσθηκε ή εκτέλεση εργασιών διαμορφώσεως χώρου στην προβλήτα Τζελέπη. Γιά τό σκοπό αυτό εγκρίθηκε πίστωση 15 έκατομ. δραχμών.

" SACORAFOS "

TECHNICAL

SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

Η διαδικασία άναθεωρήσεως της δ. συμβάσεως του 1910. Τό σχέδιο της CMI και η νομική επιτροπή του IMO. Θέματα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου. Τό δικαίωμα έπεμβάσεως του παρακτίου κράτους σε περίπτωση ναυτικού έυχήματος και ό κίνδυνος ρυπάνσεως τών άκτών. Τέσσερις χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

Όπως είναι γνωστό ή Νομική Έπιτροπή του IMO άσχολεϊται από καιρό μέ τήν έπεξεργασία νέων διατάξεων πού θά άναθεωρήσουν τή διεθνή σύμβαση του 1910 περί έπιθαλασσίου άρωγής και ναυγαιρέσεως. Βάση τής σχετικής έπεξεργασίας άποτελεί στόν τομέα του ιδιωτικού δικαίου ένα σχέδιο πού κατήρτισε ή «Διεθνής Ναυτική Έπιτροπή», ή πασίγνωστη γιά τή συμβολή της στή διεθνή ένοποίηση του ναυτικού δικαίου Comité Maritime International.

Έκτός όμως από τίς διατάξεις ιδιωτικού δικαίου, ή πρόθεση του IMO είναι νά περιλάβει στή νέα σύμβαση και διατάξεις δημοσίου δικαίου, άναφερόμενες κυρίως στά δικαιώματα του παρακτίου κράτους σε περίπτωση άτυχήματος πού δημιουργεί κίνδυνο ρυπάνσεως τών άκτών του. Μολονότι πολλές αντιπροσωπεϊες εξέφρασαν τήν άποψη ότι ή ρύθμιση τών θεμάτων αυτών θά πρέπει ν' άποτελέσει άντικείμενο τροποποίησης τής Intervention Convention του 1969 και όχι μιάς συμβάσεως ιδιωτικού δικαίου, όπως είναι ή περί έπιθαλασσίου άρωγής σύμβαση του 1910, έν τούτοις οι συζητήσεις πού διεξάγονται γύρω από τά θέματα αυτά έχει παρουσιάσει ιδιαίτερο ένδιαφέρον.

Τά κύρια προβλήματα πού αντιμετωπίζονται στήν πράξη επί του ζητήματος τής κρατικής παρεμβάσεως, φωτίζονται έπαρκώς σε μιά σειρά θεωρητικών περιπτώσε-

ων πού έθεσε ή Γερμανική αντιπροσωπεϊα, προσθέτοντας ότι κατά τή γνώμη της ή καλύτερη άπάντηση επ' αυτών δέν είναι ή έρμηνευτική έπίλυσή τους αλλά ή ειδική ρύθμισή τους μέ διεθνή σύμβαση. Οι χαρακτηριστικές αυτές περιπτώσεις είναι οι ακόλουθες:

Στήν άνοικτή θάλασσα βρίσκεται σε εξέλιξη ή διαδικασία παροχής θαλάσσιας άρωγής σε κινδυνεύον πλοίο. Μεταξύ του διασώστου και του πλοιοκτήτου (ή του αντιπροσώπου του) ύπάρχει συμβόλαιο άρωγής διεπόμενο από τό ιδιωτικό δίκαιο πού καλύπτει τήν όλη έπιχείρηση. Έρωτάται έάν τό παράκτιο κράτος έχει τό δικαίωμα νά παρέμβει, έάν κατά τή διάρκεια τών ύπηρεσιών άρωγής πάρθηκαν μέτρα από τά πλοία ή τόν διασώστη, τά όποια ένδέχεται νά θέσουν σε κίνδυνο τίς άκτές ή άλλα συναφή συμφέροντά του. Η διάταξη του άρθρου 1 πού άναφέρεται σε «πράξεις σχετικές μέ τό άτύχημα» και τό μέτρο πού «θεωρούνται άναγκαϊες» φαίνεται ότι έπιτρέπει καταφατική άπάντηση στό έρώτημα. Έπομένως τό παράκτιο κράτος έπιτρέπεται νά λάβει άνάλογα και εύλόγως άναγκαϊά μέτρα σε σχέση μέ κάθε πλοίο πού μετέχει στήν έπιχείρηση διασώσεως, συμπεριλαμβανομένων και τών οδηγών πρόσ τόν διασώστη.

Μιά παραλλαγή τής άνωτέρω περιπτώσεως είναι όταν κάτω από τίς ίδιες περιστά-

σεις δέν ύπάρχει συμβόλαιο άρωγής μεταξύ πλοιοκτήτου και διασώστου. Μολονότι δέν είναι συνήθης περίπτωση, πάντως δέν άποκλείεται ό διασώστης νά αρχίζει τίς ένέργειες άρωγής πριν συμπληρωθούν οι διαπραγματεύσεις γιά τό συμβόλαιο διασώσεως. Καί στήν περίπτωση αυτή τό άρθρο 1, τό όποιο δέν άναφέρεται σ' αυτούς πού λαμβάνουν μέρος στίς ένέργειες πού άκολουθούν τό άτύχημα ούτε στίς συμβατικές μεταξύ τους σχέσεις, έπιτρέπει τήν ίδια έρμηνεία σε σχέση μέ τό δικαίωμα του παρακτίου κράτους νά παρέμβει γιά τή λήψη τών μέτρων πού άναφέρθηκαν στήν προηγούμενη περίπτωση.

Μιά τρίτη περίπτωση, πού θεωρείται και ή πιο ένδιαφέρουσα, είναι ή κατάσταση όπου ή σωστική διαδικασία δέν άρχισε άκόμη έπειδή συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτήτου και διασώστου γιά τούς όρους παροχής τής θαλάσσιας άρωγής, ένώ από τήν άλλη πλευρά ή άπειλή ή ό κίνδυνος γιά τίς άκτές και τά συναφή συμφέροντα του παρακτίου κράτους μεγαλώνει κάθε στιγμή πού περνά. Δικαιοδοτεί τό παράκτιο κράτος νά επέμβει; Καί μάλιστα όταν οι δικές του δυνατότητες γιά τή λήψη σωστικών μέτρων έχουν εξαντληθεί ή είναι άνεπαρκείς; Η άπάντηση στό έρώτημα αυτό διαφοροποιείται άνάλογα μέ τούς διάφορους δυνατούς τρόπους τής έπεμβάσεως. Έτσι στήν περίπτωση πού τό



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

παράκτιο κράτος προσφέρεται να συνάψει συμφωνία αντί ή για λογαριασμό του πλοιοκτήτου, το θέμα δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον από πλευράς δημοσίου δικαίου. Τό καίριο θέμα είναι: αν τό παράκτιο κράτος δικαιούται να διατάξει τόν διασώστη να άρχισεί τή διαδικασία άρωγής καίτοι οί διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτήτου καί διασώστου έκκρεμούν ακόμη ή πρόσ τό παρόν έχουν άποτύχει. Έδω είναι άμφισβητήσιμο αν μιά τέτοια διαταγή είναι νόμιμη κάτω από τή σημερινή διατύπωση τών σχετικών διατάξεων τής περί Έπεμβάσεως δ. συμβάσεως του 1969. Γιατί τό άρθρο 6 αὐτῆς προβλέπει τήν υποχρέωση καταβολῆς άποζημιώσεως στήν περίπτωση πού ένα κράτος - μέλος έλαβε μέτρα «κατά παράβαση» τής Συμβάσεως, πράγμα πού σημαίνει ότι δεν προβλέπεται άποζημίωση εφόσον τά μέτρα πάρθηκαν «σύμφωνα» μέ τή Σύμβαση. Τό συμπέρασμα είναι ότι ο διασώστης δεν έχει άπαίτηση άποζημιώσεως κατά του παρακτίου κράτους πού διέταξε παροχή άρωγής, εκτός αν ενήργησε κατά παράβαση τής Συμβάσεως. Πράγμα πού δεν θεωρείται ίκανοποιητικό, ακόμη καί αν τό εθνικό δίκαιο, δημόσιο ή ιδιωτικό, του παρακτίου κράτους προβλέπει κάποια άποζημίωση.

Η τέταρτη τέλος περίπτωση, πού μπορεί να θεωρηθεί παραλλαγή τής προηγούμενης, είναι ή κατάσταση όπου ο διασώ-

στης δεν έχει ακόμη άναμιχθεί διόλου στή διαδικασία τής παροχής θαλάσσιας άρωγής. Υποτίθεται ότι ένα ναυτικό άτύχημα συνέβη στήν άνοικτή θάλασσα δημιουργώντας κίνδυνο πετρελαϊκής καταστροφής στο παράκτιο κράτος, ο δέ διασώστης είναι ο μόνος κατάλληλος γιά τή λήψη τών αναγκαίων μέτρων. Έάν ο διασώστης βρίσκεται σε λιμένα, έσωτερικά ύδατα ή χωρική θάλασσα του παρακτίου κράτους — μη άσκώντας πάντως τό δικαίωμα άβλαβούς διελεύσεως — μπορεί να διαταχθεί να ενεργήσει σχετικά καί να άποζημιωθεί άργότερα κατά τόν εθνικό νόμο, άσχετα από τή σημαία πού φέρει, εφόσον ή άρωγή παρ-εσχέθη στά χωρικά ύδατα του κράτους.

Αν ο διασώστης είναι π.χ. ένα ρυμουλκό μέ ξένη σημαία πού πλέει στήν άνοικτή θάλασσα, ύπάρχει πάντα τό έρώτημα εάν τό παράκτιο κράτος μπορεί υπό τό καθεστώς τής περί Intervention συμβάσεως να τό διατάξει να ενεργήσει. Η έρμηνεία τής Συμβάσεως στά πλαίσια τών γενικών άρθρων του διεθνούς δικαίου τής θαλάσσης, οδηγεί μάλλον σε άρνητική άπάντηση στο έρώτημα. Γιατί κανένα κράτος δεν έχει τό δικαίωμα να διατάξει ένα πλοίο μέ ξένη σημαία να προβεί σε οποιαδήποτε ενεργεία στήν άνοικτή θάλασσα χωρίς τήν ειδική έγκριση του κράτους τής σημαίας. Έπομένως άσχετα από τίς μεθόδους εκτελέσεως τής παρεμβάσεως (διακυβέρνηση διά δια-

ταγών ή επάνδρωση μέ πλήρωμα του κράτους) τό συμπέρασμα είναι ότι τό παράκτιο κράτος δεν έχει δικαίωμα να λάβει μέτρα υπό τίς περιστάσεις τής τέταρτης αὐτῆς περιπτώσεως. Δεν συζητούνται έδω φυσικά τά δικαιώματα του παρακτίου κράτους σε περίπτωση άμυνας ή κατάστασης ανάγκης ούτε τό δικαίωμα εκτελέσεως πού τό παράκτιο κράτος έχει μέ τό άρθρο 220 τής συμβάσεως του δικαίου τής θαλάσσης σε περιπτώσεις ρυπάνσεως μέσα στις άποκλειστικές οικονομικές του ζώνες.

Πάντως, εκτός από τίς άνωτέρω άναπτυχθείσες περιπτώσεις ύπάρχουν πολλά ακόμη θέματα δημοσίου δικαίου πού πρέπει να έπιλυθούν. Ένα τέτοιο π.χ. είναι τό πρόβλημα του κουφισμού του βλαβέντος πλοίου πού ενδέχεται να είναι πολύ σοβαρότερο από τή διάθεση ναυαγοσωστικού. Ειδικά σε περιπτώσεις όπου ένα VLCC κινδυνεύει να διαρραγεί ύστερα από προσάραξη, ή εκφόρτωση καί ο κουφισμός του μπορεί να είναι τό πιο κύριο καί επείγον πρόβλημα. Καί έδω όμως παραμένουν άνοικτά τά έρωτήματα περί τών δικαιωμάτων τών παρακτίων κρατών σε σχέση μέ τήν διάθεση μέσων εκφορτώσεως ή κουφισμού υπό ξένη σημαία.

(συνεχίζεται)

E.Σ.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
● GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS ● MANNING WITH ITALIAN CREW ● SHIP MANAGEMENT ● REPAIR SUPERINTENDENCE ● SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS ● OIL AND BUNKER SUPPLIERS ● TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

MEDOV CHARTERING S.R.L.

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3 N1 AL ..
TEL: 4882171 /4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LOUIS MOROTE LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE

FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL: 391433/7
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

• 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 31.10.1984

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Χρωματισμοί 'Υφάλων - 'Εξάλων

Η σύγχρονη Τεχνολογία κατασκευής χρωμάτων πλοίων, προσφέρει πλέον στους διαχειριστές πλοίων μία σημαντική περικοπή εξόδων στο όλο κόστος χρωματισμού των υφάλων και εξάλων του πλοίου κατά τη περίοδο του δεξαμενισμού.

Τα χρώματα, οι χρωματισμοί και η συντήρηση αυτών των χρωμάτων αντιπροσωπεύουν μία υψηλή αναλογία του συνολικού κόστους έκμεταλλεύσεως ενός πλοίου.

Περίπου ένα ποσοστό της τάξεως του 10% είναι μία τυπική αναλογία του προϋπολογισμού επισκευών για συνήθη πλοία, ενώ τό ποσοστό αυτό μπορεί να ανέλθει μέχρι και 25%, στην περίπτωση πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου ή χημικών φορτίων.

Βασίζόμενα στη χημική σύνθεση γνωστή με το όνομα «Corolymer» οι νέες πλαστικές και αντιρρυπαντικές συνθέσεις χρωμάτων, που είναι αυτογυαλιζόμενα αντιρρυπαντικά χρώματα, εκτοπίζουν με γοργό ρυθμό από την αγορά τα κοινά και συνήθη υφαλοχρώματα, ενώ δσον άφορα τις νέες κατασκευές πλοίων, τό κόστος χρωμάτων και χρωματισμών, μπορεί να ανέλθει όπουδήποτε μεταξύ του 5% και 20% της συνολικής συμφωνηθείσης αξίας του πλοίου. Περίπου τό 70% των εμπορικών πλοίων που τελούν υπό κατασκευή, έχουν προγραμματισθεί να χρωματισθούν με τά νέα προηγμένης τεχνολογίας αντιρρυπαντικά υφαλοχρώματα, τά όποια όχι μόνο κοστίζουν σημαντικά περισσότερο ανά λίτρο από τά συνήθη παλαιά χρώματα, αλλά επίσης απαιτούν περισσότερο προσεκτική προετοιμασία και εφαρμογή επί της επιφανείας των λαμαρινών κατά τό χρωματισμό.

Γιά τά Πολεμικά πλοία τό μεγάλο πλεονέκτημα που προσφέρουν τά σύγχρονα αντιρρυπαντικά χρώματα, είναι ή

πολεμική προετοιμασία και ή έτοιμότης των σκαφών από απόψεως εξωτερικής συντηρήσεως, ενώ για τά εμπορικά πλοία τά πλεονεκτήματα που παρέχουν είναι οικονομία καυσίμων, μεγαλύτερη ταχύτητα και μεγαλύτερο χρονικό διάστημα μεταξύ δεξαμενισμών.

Υπάρχουν διάφοροι τύποι αντιρρυπαντικών χρωμάτων που βασίζονται στη χημική σύνθεση «Corolymer» και οι διάφοροι κατασκευαστές υπόσχονται, ελάττωση της τραχύτητας και άνωμαλίας της εξωτερικής επιφανείας του σκάφους, δηλαδή υπόσχονται όμαλή εξωτερική επιφάνεια του σκάφους, όπου, για κάθε 10 εκατομμυριοστά του μέτρου αύξηση τραχύτητας είναι δυνατόν να επιφέρει κατά 1% αύξηση της καταναλώσεως καυσίμων.

Τό πόσο μεγάλο ποσοστό οικονομίας μπορεί να γίνει από τό λογαριασμό καυσίμων εξαρτάται και ποικίλει ανάλογα με τόν κατασκευαστή των χρωμάτων και από τη πείρα και τις απαιτήσεις του Πλοιοκτήτη - διαχειριστή. Πάντως ύπάρχει έπαρκής αποδεδειγμένη μαρτυρία και στοιχεία ότι ή οικονομία είναι ύπαρκτή και μάλιστα μεγάλη.

Μία μεγάλη πολυεθνική εταιρία ναυτικών χρωμάτων, από μελέτες της, παρατηρήσεις και στατιστικές, ύποστηρίζει ότι ή έτήσια οικονομία σε ένα πλοίο από λιγότερα καύσιμα, μπορεί να φθάσει τις 500.000 δολάρια.

Μία άλλη πολυεθνική εταιρία χρωμάτων αναφέρει για ένα συγκεκριμένο πλοίο, μετά τό χρωματισμό των υφάλων με σύγχρονα αντιρρυπαντικά χρώματα, αύξηση της ταχύτητας κατά 1.2 κόμβους, και περιορισμό της καταναλώσεως κατά τρεις τόννους ήμερησίως. Οι παραπάνω βελτιώσεις μεταφράζονται σε οικονομία 200.000 δολλαρίων τό χρόνο που σημαίνει απόσβεση του κε-

φαλαίου χρωματισμού των υφάλων του πλοίου, ενώ παράλληλα τό πλοίο παραμένει με καθαρά ύφαλα για μία περίοδο τεσσάρων ετών.

Στατιστική μελέτη μεγάλης ναυτιλιακής εταιρίας, απέδειξε ότι στό στόλο των 10 πλοίων της που χρωματίσθηκαν εξωτερικά με τά νέα αντιρρυπαντικά αυτογυαλιζόμενα χρώματα έπιτεύχθηκε οικονομία της τάξεως του 8% στά καύσιμα μέσα σε μία περίοδο τριών ετών. Τό ποσοστό αυτό εκφραζόμενο σε χρήμα άνέρχεται στις 300.000 δολάρια έτησίως για κάθε πλοίο.

Έπέκταση χρόνου δεξαμενισμών:

Καθώς οι νηογνόμονες, έπεκτείνουν συνεχώς τό χρόνο μεταξύ δεξαμενισμών, με σκοπό να φθάσουν τό όριο των πέντε χρόνων οι διαχειριστές πλοίων απαιτούν πλέον τά αντιρρυπαντικά χρώματα να είναι άποτελεσματικά γι' αυτή τη χρονική περίοδο.

Αν και πρόσ τό παρόν τά πέντε χρόνια μεταξύ δεξαμενισμών, είναι ένας φιλόδοξος στόχος, τεσσάρων ετών ζωή για τά αντιρρυπαντικά χρώματα είναι σήμερα μία τυπική απαίτηση του πλοιοκτήτη.

Συστήματα χρωματισμών μακράς διάρκειας έχουν ήδη εφαρμοσθεί σε ύπάρχοντα πλοία, αλλά τά άποτελέσματα είναι δύσκολο άκόμη να προσδιορισθούν. Αναφέρονται παραδείγματα όπως τό δεξαμενόπλοιο «Eso Madrid», τό όποιο χρησιμοποιεί από τό φθινόπωρο του 1981, χρώματα «Corolymer» και τώρα συμπληρώνει τέσσαρα χρόνια, ενώ άξίζει να σημειωθεί ότι ένα χρόνο μετά τό χρωματισμό του, τό πλοίο τέθηκε σε παροπλισμό. Όπως βεβαιώνει ή πλοιοκτήτρια εταιρία τά βρεχάμενα του σκάφους παραμένουν καθαρά.

Άλλο άσύνηθες σύστημα χρωματισμού διάρκειας επτά ετών έφαρμοσθη-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

κε σέ άλλο πετρελαιοφόρο πρὸς ἐτῶν. Τό πλοῖο χρησιμοποιοῖται σάν πλωτή ἀποθήκη, μέ ναυλοσύμφωνο δεκαετοῦς διαρκείας. Οἱ πλοιοκτῆτες του ὑποστηρίζουν ὅτι πρόσφατη ἐπιθεώρηση ἀποκάλυψε ἀπολύτως μηδενική ἀνάπτυξη ὑδροβίων φυτῶν, ὀστράκων, καί ἄλλων μικροοργανισμῶν στά ὑφαλὰ του.

Ἐφαρμογή τῶν Χρωμάτων:

Ἐνα σεβαστό τμήμα τοῦ ὕψηλου ἀρχικοῦ κόστους χρησιμοποίησεως σύγχρονων ἀντιρρυπαντικῶν χρωμάτων, ἀπαιτεῖται κατά τήν ἐφαρμογή τους. Καί οἱ κατασκευάστριες ἐταιρίες προσπαθοῦν νά ἀπλοποιήσουν τήν ὅλη διαδικασία παρασκευάζοντας τελειοποιημένες συνθέσεις.

Ἐτσι τό ἐπιθυμητό πάχος ἐπάνω στή λαμαρίνα τῶν χρωμάτων αὐτῶν, μπορεῖ νά ἐπιτευχθεῖ μέ λιγότερες ἐπικαλύψεις, ἐλαττώνοντας ἔτσι τό κόστος ἐφαρμογῆς. Οἱ περισσότερες ἀποτυχίες πού ἔχουν καταγγελεθεῖ ὀφείλονται σέ προβλήματα πού δημιουργοῦνται ἀπό κακή ἐφαρμογή (χρωματισμός) τῶν χρωμάτων καθὼς ἀπαιτεῖται αὐστηρή προετοιμασία τῆς ἐπιφανείας πού πρόκειται νά χρωματισθεῖ.

Ἀπό τό 1977 οἱ κατασκευάστριες ἐταιρίες ναυτικῶν χρωμάτων πραγματοποιοῦν ἕνα σύστημα ἐλέγχου τῶν ἐξωτερικῶν ἐπιφανειῶν, τό ὁποῖο προβλέπει τή διαίρεση τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφάνειας τοῦ σκάφους σέ τομεῖς. Ἐνας εἰδικός ἀριθμός δοχείων χρωμάτων προγραμματίζεται γιά κάθε τομέα, ἔτσι ὥστε νά χρωματίζεται μέ τήν ἀκριβή ποσότητα τοῦ ἀπαιτουμένου ἀντιρρυπαντικοῦ χρώματος.

Ἄλλο σημαντικό πρόβλημα ἀποδόσεως τῶν χρωμάτων ἀποτελοῦν οἱ μηχανικές ζημιές πού προκαλοῦνται ἀπό τὰ ρυμουλκά, τή τριβή τῶν πλοίων στίς προβλήτες, στά συρματόσχοινα προσδέσεως, ἀπό πρόσκρουση τῆς ἄγκυρας ἄλυσίδας μέ ἐπακόλουθο τή σκουριά, ζημιές πού πιστεύεται ὅτι θά ὀδηγήσουν σέ νέες συνθέσεις πού θά λύνουν καί τό πρόβλημα τῆς σκουριάς.

Γιά τὰ καθαρά χημικά φορτία

Ἐνας τομέας ὅπου ἡ βιομηχανία τῶν ναυτικῶν χρωμάτων πρέπει νά καταβάλει μεγάλες προσπάθειες, εἶναι αὐτός τῶν χρωμάτων δεξαμενῶν καθαρῶν φορτίων.

Ἐδῶ, οἱ εἰδικοί ὁμιλοῦν γιά τήν ἱκανότητα καί ἀπόδοση τῶν ὀργανικῶν χρωμάτων δεξαμενῶν καί γιά τήν ἱκανότητα καί ἀπόδοση τῶν ἀνόργανων χρωμάτων. Καί τὰ δύο ἔχουν ὅρια στή διατήρηση τῆς ἀγνότητος τοῦ φορτίου.

Ἐπάρχει χάσμα μεταξύ αὐτῶν πού μόνο ἡ καλή ποιότητα λαμαρίνας ἀπό ἀνοξείδωτο χάλυβα μπορεῖ νά καλύψει. Ἀλλά αὐτή εἶναι πολύ ἀκριβή, οἰκονομι-

κά ἀσύμφορη, καί ἀντιδρά σέ πολύ ζεστές οὐσίες.

Τά χρώματα πού χρησιμοποιοῦνται σήμερα σέ δεξαμενές δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς καθαρῶν ἢ χημικῶν φορτίων, εἶναι ἐποξικά, πολυουρεθάνες, κ.λπ., τὰ ὁποῖα πληροῦν τίς ἀπαιτήσεις, καί γενικά δείχνουν καλή χημική ἀντίσταση ἐναντία σέ εἰδικούς τύπους χημικῶν προϊόντων, ἐνῶ ἐναλλακτικά χρησιμοποιοῦνται τὰ συνθετικά πλαστικά χρώματα. Αὐτά παρουσιάζουν πολύ καλή ἀντίσταση στά συγκεντρωμένα ἀνόργανα ὀξέα, καί ὅπως ἀναφέρθηκε, οἱ δεξαμενές μποροῦν νά κατασκευαστοῦν μέ λαμαρίνες ἀπό ἀνοξείδωτο σίδηρο (STAINLESS), ἢ ἀπό μαλακό σίδηρο καλυμένο μέ ἕνα λεπτό στρώμα ἀνοξείδωτου σιδήρου.

Καί οἱ δύο αὐτές ἐναλλακτικές λύσεις ἀπαιτοῦν ἕνα πολύ μεγάλο ἐπενδυμένο κεφάλαιο ἀπό ὅτι τὰ συνήθη συστήματα χρωματισμοῦ τῶν δεξαμενῶν.

Πάντως τὰ κλασσικά χρώματα ἔχουν πλέον ἐγκαταλειφθεῖ γιά τούς χρωματισμούς τῶν ὑφάλων καί ἡ χρήση τῶν νέων χρωμάτων μέ βάση τή χημική σύνθεση Copolymers, θά γενικευθεῖ καί γιά τὰ ἐσωτερικά τῶν δεξαμενῶν καθὼς στό μέλλον ἐλπίζεται ὅτι θά ἐπέλθει μείωση τοῦ κόστους τῶν ἀντιρρυπαντικῶν χρωμάτων.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμός ἰδρυθεὶς ὑπὸ σημανόντων
Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ἦταν
18.065.440.738 δολλάρια.**

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

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

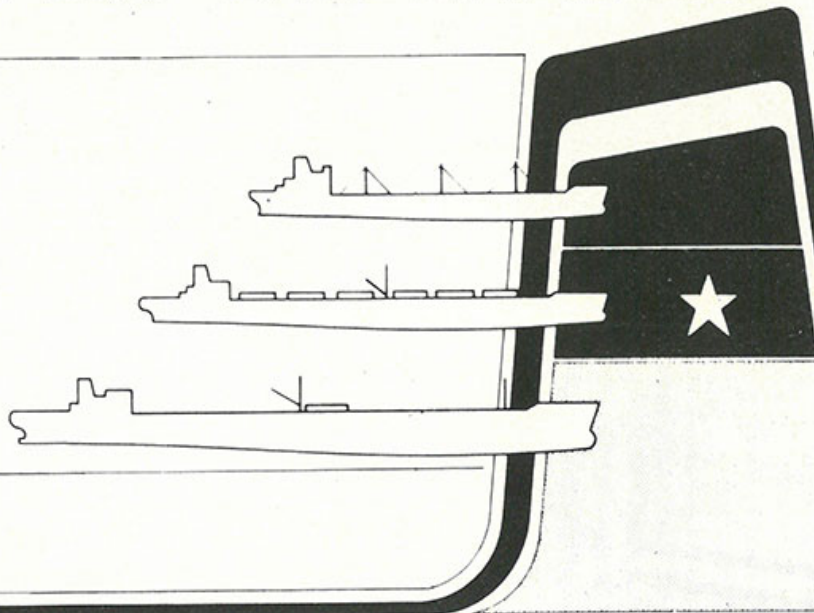
Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΘΗΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.

Πληροφορίες στην Ελλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Νέα λιμάνια στη Διώρυγα

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη διακίνηση πλοίων και φορτίων στο σύστημα της Διώρυγας του Σουέζ πρόκειται να βελτιωθούν με την κατασκευή τριών νέων λιμένων και την επέκταση των εγκαταστάσεων του Πόρτ Σάϊδ. "Ηδη υπό κατασκευή είναι τα λιμάνια της Δεκέϊλα, κοντά στην 'Αλεξάνδρεια και της Δαμιέττας, ενώ σύντομα θα υποβληθούν στο 'Ανώτατο Αιγυπτιακό Συμβούλιο Λιμένων τα σχέδια για ένα τρίτο λιμάνι μέσα στη διώρυγα, νοτιώς του Πόρτ Σάϊδ σε μία τοποθεσία που θα επιλεγεί μεταξύ των 7,5 και 40 χλμ της διώρυγας. 'Η νέα αυτή λιμενική εγκατάσταση θα έχει τρεις αποβάθρες και θα ολοκληρωθεί μέσα τό πενταετές πρόγραμμα του 1987. Σύμφωνα με τα σχέδια του Συμβουλίου Λιμένων στο Πόρτ Σάϊδ θα κατασκευασθεί αποθηκευτικός χώρος για κοντέινερς με αποθηκευτική δυνατότητα 140.000 TEU καθώς και μία νέα αποβάθρα μήκους 600 μέτρων που θα ολοκληρωθεί σε δύο χρόνια.

Τέλος, τόν προσεχή Σεπτέμβριο θα ανακοινωθεί η τελική απόφαση του 'Οργανισμού της Διώρυγας σχετικά με τα νέα μέλη διελεύσεως. 'Ο Πρόεδρος του 'Οργανισμού άρνήθηκε πρόσφατα να απαντήσει αν τα νέα τέλη για τό 1986 θα είναι ύψηλότερα των σημερινών δήλωσε όμως ότι η ευνόικη μεταχείριση προς τα δεξαμενόπλοια θα συνεχισθεί για την αύξηση των διελεύσεων. Σήμερα διαπλέουν τη διώρυγα 60 πλοία την ημέρα, έναντι 27 τό 1975, έτος επαναλειτούργειας μετά τόν 'Αραβο-Ισραηλινό πόλεμο και οι εισπράξεις της κυμαίνονται περί τό 1 δις. δολάρια τό χρόνο.

ΓΑΛΛΙΑ

Οί ναυπηγήσεις

Σύμφωνα με τό τελευταίο ναυπηγικό δελτίο, κατά τό διάστημα του διμήνου Μαΐου - 'Ιουνίου, παραδόθηκαν από τά γαλλικά ναυπηγεία τέσσερα σκάφη, μεταξύ των οποίων ένα κοντέινερ, ένα ρό-ρό, ένα άλιευτικό και ένα πυροσβεστικό. Κατά τό ίδιο διάστημα καθελκύσθησαν διάφορα μικρά σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας (ρμουλκά, άλιευτικά, καταδιωτικά κλπ.).

'Από τά παραδοθέντα πλοία τό σημαντικώτερο είναι τό κοντέινερ «Atlantic Carrier», 35.350 τόν. d.w. που ναυπηγήθηκε από τά Ναυπηγεία Βορρά και Μεσογείου της Δουνκέρκης για λογαριασμό της Compagnie General Maritime. 'Επίσης τό ρό-ρό «Santa Regina» 3.400 τόν. d.w. ναυπηγήθηκε από τά ναυπηγεία της Χάβρης για λογαριασμό της Compagnie Meridionale de Navigation.

'Από πλευράς νέων παραγγελιών, η σημαντικώτερη υπήρξε της Μεξικανικής εταιρίας Transportacion Maritima που παρήγγειλε στά ναυπηγεία του 'Ατλαντικού ένα μπάλκ κάρριερ τών 42.000 τόν. d.w.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

'Η σύνθεση του στόλου

Σύμφωνα με τίς στατιστικές που δημοσίευσε τό 'Ινστιτούτο της Βρέμης, ό υπό γερμανική σημαία στόλος μειώθηκε τη τελευταία τριετία κατά 20%. Στίς άρχές του τρέχοντος έτους περιελάμβανε 1.369 πλοία, 5,8 έκατομ. τόν. γκρός, παρουσιάζοντας έ-

λάττωση κατά 37 πλοία έναντι των άρχών του 1982.

Στό ίδιο διάστημα ό στόλος των μπάλκ κάρριερς έχασε τό 57,6% του όγκου του, περνώντας από τά 1,37 έκατομ. τόν. γκρός του 1982 στά 0,58 έκατομ. τόν. γκρός τό 1985. 'Ανάλογη μείωση σημειώθηκε και στον τομέα των συμβατικών φορτηγών. 'Αντίθετα τά πλοία κοντέινερς σημείωσαν σοβαρή αύξηση και από 40 μονάδες έφθασαν τίς 132, ενώ σε χωρητικότητα από 0,43 έκατομ. τόν. γκρός έφθασαν τό 1,84 έκατομ. τόνων. Αύξηση επίσης σημείωσαν και τά πλοία ρό-ρό και τά όχηματαγωγά.

Τέλος στον τομέα των δεξαμενοπλοίων παρουσιάστηκε έλάττωση του τόνάζ κατά 47,2% και έφθασαν τό 1,28 έκατομ. τόν. γκρός, ενώ τά ύγραεριοφόρα αύξήθηκαν κατά 43% και τά χημικά κατά 12%.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Κοινοπραξία τακτικών γραμμών

Τά μέλη της Κόνφερανς στη γραμμή Μεσογείου ΗΠΑ υπέβαλαν αίτηση στην Federal Maritime Commission για τη σύσταση κοινοπραξίας, στη γραμμή 'Ιταλίας ανατολικών άκτών. 'Ολες οι εταιρίες μέλη της Κόνφερανς συμφώνησαν με βάση μία κοινή πολιτική για φορτία και τό νέο σχήμα θα άρχισι να λειτουργεί από τό Σεπτέμβριο. Δέν είναι η πρώτη φορά που συμφωνείται η δημιουργία κοινοπραξίας από τούς ίδιους έταίρους. 'Η πρώτη προσπάθεια έγινε τό 1981 όταν οι έξι εταιρίες αποφάσισαν να όρθολογικοποιήσουν τίς υπηρεσίες τους. 'Η νέα προσπάθεια έχει τούς ίδιους πάνω κάτω στόχους. 'Αποβλέπει στη βελτίωση της σταθερότητας του έμπορίου καθώς και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας έναντι των σκληρών αντιπάλων που τούς συναγωνίζονται έξω από την κόνφερανς.

'Η ένωμένη δύναμη των συνεργατών θα προσφέρει 14 άναχωρήσεις από Γένοβα, 21 από και 12 από Νάπολι και η μηνιαία χωρητικότητα θα είναι 10.000 TEU. 'Η συμφωνία περιλαμβάνει μόνον τη γραμμή 'Ιταλία - ανατολικές άκτές ΗΠΑ και Μεσόγειο - ανατολικές άκτές ΗΠΑ. Μέσα στην κοινοπραξία η Ital?ia και η Transatlantica Spanish Line θα λειτουργούν ως κοινή επιχείρηση.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811748 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

ΙΑΠΩΝΙΑ**Μείωση παραγγελιών**

Περισσότερο από 30% έχουν μειωθεί οι παραγγελίες για την ναυπήγηση πλοίων από πλοιοκτήτες του εξωτερικού σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Κατά τη περίοδο 'Απρίλιος - 'Ιούνιος 1985 ο αριθμός των παραγγελθέντων μόλις ανέρχεται σε 30 πλοία, από τα οποία τα 20 προορίζονται για πλοιοκτήτες του εσωτερικού. Οι παραγγελίες από το Χόγκ Κόγκ που πέρυσιν κάλυπταν το 40%, έπεσαν εφέτος στο 16%. Σύμφωνα με την 'Ιαπωνική Ένωση Έξαγωγών Πλοίων, η μείωση στις παραγγελίες αντανακλά τη παγκόσμια κρίση στην ναυτιλία με την υπερπροσφορά χωρητικότητας και την άπροθυμία για χορήγηση πιστώσεων από το διεθνές τραπεζικό σύστημα. Παρόμοια προβλήματα έχει και ο μεγάλος αντίπαλος της 'Ιαπωνίας, η Νότια Κορέα με μείωση στο καρνέ των παραγγελιών της κατά 50% κατά το πρώτο εξάμηνο του 1985. 'Η λύση στην όποια προσβλέπουν οι 'Ιάπωνες ναυπηγοί είναι η μείωση του προσωπικού, το οποίο από το ύψος των 184.000 εργαζομένων το 1976 έχει μειωθεί σήμερα στις 100.000.

ΙΣΠΑΝΙΑ**Η κατάσταση της ναυτιλίας**

Συνεχί πτωτική καμπύλη παρουσιάζει η δύναμη του Ισπανικού στόλου, σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσαν στη δημοσιότητα οι αρμόδιοι της Ένωσης Έφοπλιστών.

Στό τέλος του 1984 ο Ισπανικός στόλος αριθμούσε τοννάξ 6.330.000 τον. γκρός, δηλαδή εμφάνιζε μείωση κατά 5% έναντι του προηγούμενου έτους.

Από το 1979 ο 'Ισπανικός στόλος έχει χάσει 1.339.000 τον. γκρός. Οι απώλειες αυτές αναφέρονται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων (τάνκερς, μικτά, φορτηγά, επιβατικά) πλην όρισμένων τύπων εξειδικευμένων σκαφών που παρουσιάζαν κάποια αύξηση.

Το καρνέ των παραγγελιών του Ισπανικού έφοπλισμού ανήλθε το 1984 σε 124.998 τον. γκρός, στους οποίους πρέπει να προσταθούν και τρεις υπό μετασκευή μονάδες. Τέλος από τις αρχές του τρέχοντος έτους παραπλήσθηκαν 81 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.012.196 τον. γκρός.

ΚΙΝΑ**Επέκταση του στόλου**

Στά 20 εκατ. τόννους σχεδιάζει να αυξήσει τον έμπορικό στόλο της η κινεζική κυβέρνηση μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια. 'Η αύξηση αυτή κατέστη αναγκαία έπειτα από το άνοιγμα της χώρας στο διεθνές εμπόριο και την ζήτηση περισσότερων πλοίων για την μεταφορά εθνικών φορτίων. Στά τέλη του 1984 η εθνική ναυτιλιακή εταιρία της Κίνας, η γνωστή COSCO, διέθετε 600 σκάφη συνολικού τοννάξ 12 εκατομ. τόννων, ενώ σήμερα το συνολικό κινεζικό τοννάξ φθάνει τα 14,4 εκατ. τόννων τοποθετώντας τη χώρα στην ένατη θέση στον παγκόσμιο πίνακα χωρητικότητας. 'Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί

στην ανάπτυξη της έγκλιωτοποιημένης μεταφοράς, των τροχοφόρων φορτίων και των πλοίων - ψυγείων. Κινέζοι επίσης του υπουργείου Συγκοινωνιών πιστεύουν ότι μέχρι το τέλος του έτους η χώρα τους θα διαθέτει δυναμικό 50.000 TEU που θα χρησιμοποιείται σε τακτικές γραμμές που θα καλύπτουν τη Βόρειο 'Αμερική, την Αυστραλασία, την Δυτική Ευρώπη και την Βορειοδυτική 'Αφρική. Συνολικά μέχρι το 1987 θα προστεθούν στο δυναμικό έγκλιωτοποιημένης μεταφοράς 22.200 TEU, μία αύξηση της τάξεως του 69% που θα τοποθετήσει την Κίνα στην 13η θέση στις διεθνείς μεταφορές κοντεϊνερς. 'Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής δομής και του στόλου της Κίνας προωθείται με την συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές χώρες όπως η 'Ιαπωνία, η 'Ολλανδία, η Κένυα, το Χόγκ Κόγκ, οι ΗΠΑ και η Δ. Γερμανία. 'Η COSCO ιδρύθηκε το 1961 και στην αρχή δεν διέθετε παρά μόνο 20 πλοία συνολικού τοννάξ 180.000 τον. d.w.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Σύστημα πληροφοριών για την Παγκόσμιο Ναυτιλία**

Ένα καινούργιο κέντρο έπεξεργασίας δεδομένων που θα λειτουργεί με ηλεκτρονικό υπολογιστή και που θα προσφέρει στην παγκόσμια ναυτιλία άγνωστες μέχρι σήμερα δυνατότητες επικοινωνίας, δημιουργήθηκε από το Πολυτεχνείο του Λίβερπουλ της βορειοδυτικής 'Αγγλίας με τη συμπράξη του Βρετανικού 'Υπουργείου Έμπορίου και Βιομηχανίας. Το κέντρο 'Επεξεργασίας Ναυτιλιακών Πληροφοριών που ονομάζεται NIMAC από τα αρχικά γράμματα των αγγλικών λέξεων θα βοηθήσει τα πλοία σε όλα τα μέρη του κόσμου να συνδεθούν με το γνωστό λιμάνι του Λίβερπουλ για να παίρνουν διάφορες ναυτιλιακές και άλλες γενικής φύσεως πληροφορίες. 'Αντικειμενικός σκοπός του κέντρου, που επί ένα χρόνο λειτουργεί πειραματικά, είναι η δημιουργία

μιάς βάσης δεδομένων ηλεκτρονικού υπολογιστή που θα έχει την ικανότητα να επεξεργάζεται ολόκληρο το φάσμα των πληροφοριακών και επικοινωνιακών αναγκών των έμπορικών πλοίων και των κατασκευών ανοικτής θάλασσας.

'Ηδη το νέο σύστημα, προκάλεσε αίσθηση σε ολόκληρο το ναυτιλιακό κόσμο και οι περισσότερες βρετανικές ναυτιλιακές εταιρίες έδειξαν έντονο σχετικό ενδιαφέρον για τα τρία προγράμματα που παρέχονται σε πλοία και επιβάτες. Στο πρώτο παρέχεται μία συνεχώς ενημερωμένη τράπεζα δεδομένων που περιέχει πληροφοριακά στοιχεία όπως δελτία καιρού για ολόκληρη την ύδρρογιο και οδηγίες προς τους ναυτιλλομένους. 'Υπάρχει επίσης ένα ειδικό τμήμα παροχής πληροφοριών και το NIMAC μπορεί να δώσει απαντήσεις σε συγκεκριμένες ερωτήσεις και από πληροφορίες που απορουν επικίνδυνα φορτία μέχρι τα αποτελέσματα ποδοσφαιρικών αγώνων. Το τρίτο επίπεδο μπορεί να περιγραφεί σαν κουτί μηνυμάτων για «ηλεκτρονικό ταχυδρομείο» μέσω του οποίου το NIMAC μπορεί να μεταφέρει προσωπικά μηνύματα ανάμεσα σε πλοία και στα γραφεία τους στην ξηρά.

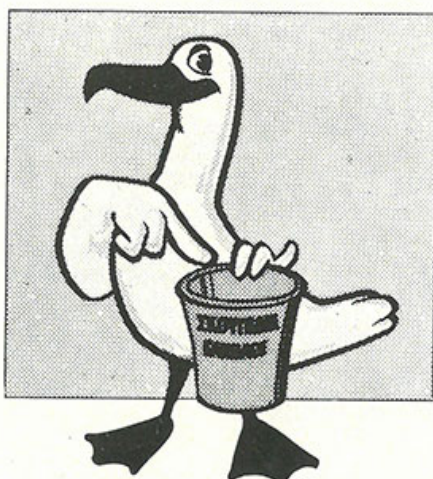
ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Συμφωνία με τη Λιβερία**

'Η νορβηγική εταιρία Norn Shipping, που περιλαμβάνει εξίσου τους έφοπλιστές Uglund και Herlofson, υπέγραψε συμφωνία ναυτικής συνεργασίας με τη Λιβεριανή ναυτική εταιρία Providence Shipping. Βάσει της συμφωνίας αυτής η Norn θα μπορεί να μεταφέρει τουλάχιστον το ήμισυ των εξαγομένων σιδηρομεταλλευμάτων της δυτικοαφρικανικής χώρας, των οποίων ο συνολικός όγκος ανέρχεται σε 14 εκατομ. τόννων ετησίως.

Για την εκτέλεση της συμφωνίας η νορβηγική εταιρία θα διαθέσει τουλάχιστον επτά πλοία που το καθένα του θα μεταφέρει περίπου 1 εκατομ. τόννους ετησίως.

ΠΕΡΣΙΑ**Απρόσβλητα λιμάνια**

Πέντε νέα λιμάνια θα εγκαταστήσει στον Περσικό Κόλπο, το 'Ιράν σε μία προσπάθεια να αποφύγει τις 'Ιρακινές επιδρομές που καταστρέφουν το εμπόριο του. Τα λιμάνια του Τζάσκ Κονέχ του νησιού Κουέσχημ, του Μπαντάρ Λανγκέ, του Μπαντάρ Γκοναβέ και του Μπαντάρ Ντευλάμ θα εξυπηρετούν το εμπόριο μεταξύ της Περσίας και των κρατών του Κόλπου και με την ολοκλήρωσή τους η χώρα θα έχει εξαγωγικό δυναμικό 24 εκατ. τόννων, αρκετό για να καλύψει τις ανάγκες της για την επόμενη εικοσαετία. Στο πρόγραμμα ανάπτυξεως των λιμένων περιλαμβάνεται η προσθήκη 33 νέων αποβάθρων στο κύριο λιμάνι Μπαντάρ Χομείνι και η επέκταση του Μπαντάρ 'Αμπάς με υποστήριξη του από δίκτυο σιδηροδρόμων ώστε να καταστεί το δεύτερο λιμάνι της χώρας. 'Ο πόλεμος με το 'Ιράκ ανάγκασε τους Πέρσες να αναπτύξουν λιμάνια μακριά από το μυχό του Κόλπου, έτσι ακόμη και το μικρό λιμάνι του Τσαχπαχάρ κοντά στα σύνορα με το Πακιστάν, προορίζεται για περαιτέρω ανάπτυξη.



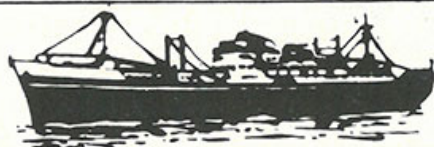
**ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ
ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ
KEEP OUR SEAS CLEAN**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION

·HELMEPA·

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν τόν Ιούλιο αιτήσεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Βηταλάκ», μπάλκερ, πρώην «Northern Valley» υπό σιγακαπουριανή σημαία, 16.636 τόν. γκρός ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «LUCKY SEAMAN S.A.» (κ. Διον. Βασιλάκος).

— «Οδυσσεύς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «London Glory» υπό βρετανική σημαία, 74.382 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «ODYSSEAS CORPORATION» (κ. Εύαγ. Καλλιάνος).

— «Αγαμέμνων», δεξαμενόπλοιο, πρώην «London Enterprise» υπό βρετανική σημαία, 74.376 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «AGAMEMNON SHIPPING CORPORATION» (κ. Εύαγ. Καλλιάνος).

— «Φάδερ», μπάλκερ, πρώην «Irish Cedar» υπό ιρλανδική σημαία, 17.324 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «EMBASSY SHIPPING CORPORATION» (κ. Μάρκος Ξύλας).

— «Ντόνα Ούρανία», δεξαμενόπλοιο, πρώην κυπριακό υπό τό αυτό όνομα, 17.745 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «KILLARNEY SHIPPING INC.» (ΧΑΝΔΡΗΣ (ΕΛΛΑΣ) ΕΠΕ).

— «Καλλιρρόη Πατρονικόλα», μπάλκερ, ναυπηγούμενο NO. S-422, 17.879 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «WESTWIND SHIPPING PANAMA S.A.» (Springfield Shipping Company Panama S.A.).

— «Έλλεσποντ Ντέρινγκ», μπάλκερ, πρώην «Sanko Daring» υπό παναμαϊκή σημαία, 16.805 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984,

που ανήκει στην εταιρία «DARING MARITIME LTD» (κ. Φρειδ. Βουζουναράκης).

— «Έλεσποντ Βάνγκαρντ», μπάλκερ, πρώην παναμαϊκό υπό τό αυτό όνομα, 22.135 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «VANGUARD MARITIME LTD» (κ. Φρειδ. Βουζουναράκης).

— «Έμεραλδ», μπάλκερ, ναυπηγούμενο No. 1375, 28.000 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «ZODIAC INDUSTRIES S.A.» (κ. Γερ. Λιώκης).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Jupiter 2», 64.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί τών 5 εκατομ. δολλαρίων.

— Στην ένυπόθηκο δανείστρια Τράπεζα περιήλθε μετά από πλειστηριαμό τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Γκούλιας» 20.178 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού περί τών 100 εκατομ. δραχμών.

— Έλληνες αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο παραγώγων «Prima» 31.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό σημαία Χόγκ Κόγκ μπάλκ κάρριερ «Natasha» 29.623 τόν. d.w. 15.855 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία τό 1974 σέ άγνωστη τιμή.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Φορμόζας αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο μικτό σκάφος «Κρήταν Χέρο» 66.377 τόν. γκρός, 25.000 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 113,50 ανά τόννο.

— Στο Πακιστάν έπωλήθησαν γιά διάλυση τά φορτηγά - ψυγεία «Χίος Σπίριτ» 5.517 τόν. γκρός του 1967, «Πάρος» 8.883 τόν. γκρός, του 1955 καί «Σύρος» 5.237 τόν. γκρός του 1964, χωρίς νά γνωσθεί ή πληρωθείσα τιμή ανά τόννο βάρους.

— Σέ διαλυτές τής Βραζιλίας έπωλήθη γιά διάλυση τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Νέστωρ» 25.755 τόν. γκρός, χωρίς νά γνωσθεί ή τιμή ανά τόννο βάρους.

Αγορά επιβατηγού

Ο κ. Τάκης Σολομωνίδης αγόρασε τό ισπανικό φέρρυ-μπόουτ «Juan March» 6.892 τόν. γκρός τό όποιο μετονομάστηκε «Sol Christians». Πρόκειται γιά τό άδελφό σκάφος του φέρρυ «Santa Cruz de Tenerife» τό όποιος αγόρασε ό κ. Σολομωνίδης από τούς Ιδίους πλοιοκτήτες στίς άρχές του 1985 καί θά δρομολογηθεί καί αυτό στή γραμμή Πειραιά / Ηράκλειο/Ρόδο/Λεμεσός καί Χάιφα.

Καθέλκυση Αλιευτικού.

Από τίς έγκαταστάσεις τών ναυπηγείων «Ποσειδών» του Περάματος κατελκύστηκε στίς 26 Ιουλίου τό άλιευτικό πλοίο «Ιωάννης Ρώσσο», ιδιοκτησίας Δ. Παπαπαρίση.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τούς μήνες Μάιο καί Ιούνιο υπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Σκύρων», λιβεριανό, 75.049 τόν. γκρός, από 25.6.85, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαιοκρασάς.

— «Νότος», λιβεριανό, 75.049 τόν. γκρός, από 20.6.85, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαιοκρασάς.

— «Λαβαντάρα», λιβεριανό, 60.250 τόν. γκρός, από 10.6.85, εκπρόσωπος κ. Άλέξ. Παλαιοκρασάς.

— «Πασίφικ Μπρήζ», λιβεριανό, 20.824 τόν. γκρός από 29.4.85, εκπρόσωπος κ. Δημ. Κόκκινος.

Οι διαγραφές

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων, τά έξής πλοία:

— «Λεωνίδας Δ.», λιβεριανό, 28.648 τόν. γκρός, από 15.5.85, λόγω πωλήσεως.

— «Αρκάυ», παναμαϊκό, 39.420 τόν. γκρός, από 10.5.85, λόγω πωλήσεως.

— «Πέτρος Ζ.», μαλτέζικο, 1.877 τόν.

Τel 361-6490. 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR

CABLESO STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

γκρός, από 23.5.85, λόγω πωλήσεως.

— «Κατερίνα» λιβεριανό, 15.841 τον. γκρός, από 10.6.85, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ση Φρόστ», κυπριακό, 1.313 τον. γκρός, από 13.7.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Ευρυδίκη», παναμαϊκό, 10.600 τον. γκρός, από 3.12.84, λόγω πωλήσεως.

— «Γουόρντ Ρηζόλβ», λιβεριανό, 114.710 τον. γκρός, από 22.4.85, λόγω πωλήσεως.

— «Ακακία Τρή», παναμαϊκό, 5.694 τον. γκρός, από 13.6.85, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Τρίτων Κ.», λιβεριανό, 18.452 τον. γκρός, από 1.3.85, λόγω πωλήσεως.

— «Αικατερίνη» λιβεριανό, 28.774 τον. γκρός, από 26.6.85, λόγω πωλήσεως.

— «Σουπήριον» παναμαϊκό, 11.755 τον. γκρός, από 13.12.84, λόγω πωλήσεως.

— «Γουόρντ Χάπινες», λιβεριανό, 102.390 τον. γκρός, από 14.6.85, λόγω πωλήσεως.

● Στις 30.6.85 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 324, συνολικής χωρητικότητας 5.700.337 τον. γκρός.

Σύλληψη ναυτικών στο Κουβέϊτ

Τέσσερις Έλληνες και δύο Χιλιανοί ναυτικοί κρατούνται από τις 30 Ιουνίου στο Κουβέϊτ.

Οι παραπάνω ήταν πλήρωμα του μικρού Παναμαϊκού φορτηγού «SEA CUT» το οποίο κατελήφθηκε στα χωρικά ύδατα του Κουβέϊτ να μεταφέρει 1144 κιβώτια ούτκι.

Οι Έλληνες ναυτικοί είναι οι Κωνίνο Βλόντζος, Πλοίαρχος, Πέτρος Καβούρης, Α' Μηχανικός, Δημ. Κουλάζος, λιπαντής και Δημ. Χάνος, ναύτης.

Τή σύλληψή τους γνωστοποίησε στο υπουργείο Ναυτιλίας η πρεσβεία μας στο Κουβέϊτ προσθέτοντας ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία διόρισε δικηγόρο για την υπεράσπιση τους.

Προβλήματα στον λιμένα του Πόρτ Σάϊδ

Πολλοί πλοίαρχοι και πλοιοκτήτες διαμαρτύρονται για την μεταχείριση που επιφυλάσσει στα πλοία που περνούν τη διώρυγα, ο Όργανισμός Λιμένος του Πόρτ Σάϊδ. Συγκεκριμένα καταγγέλλονται περιπτώσεις εκβιασμού των πλοίων να άγκυροβολήσουν στο λιμένα με την απειλή να μείνει εκτός της επομένης πομπής πλοίων. Ακόμα η Λιμενική Αρχή επιβάλλει στα πλοία επικίνδυνες διαδικασίες προσεγγίσεως στη ράδα που κάποτε έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια των πλοίων. Έπειτα από διαμαρτυρία της Δανικής Ένωσεως Έφοπλιστών το Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο επέστησε την προσοχή του Όργανισμού της Διώρυγας στην επίλυση των προβλημάτων και στη διευκόλυνση της διελεύσεως των πλοίων.

Λαθρεπιβάτες

Δύο λαθρεπιβάτες από την Μαλαισία βρέθηκαν στο πλοίο «Ατρεύς», δύο μέρες μετά τον απόπλου του από το λιμάνι Κηλάνγκ της Μαλαισίας. Το πλοίο αναμένεται να καταπλεύσει αύριο στην Πύλο όπου θα αποβιβασθούν οι λαθρεπιβάτες για να παλιννοστήσουν.

Πρόστιμα από Άλγερινές αρχές

Κατόπιν των διαμαρτυριών για την επιβολή προστίμων σε ελληνικά πλοία από τις Άλγερινές αρχές, επειδή δεν χαιρέτισαν περι-

πολικά σκάφη, το ΥΕΝ συνιστά όπως οι πλοίαρχοι ενημερώνουν την Πρεσβεία μας στο Άλγερνι για να προβεί στις δέουσες ενέργειες.

Άρση επισχέσεως εργασίας σε επιβατηγό

Ήρθε η επίσημη εργασία που είχε κηρύξει το πλήρωμα του επιβατηγού όχημα-γωγού «Σάμμερ Στάρ» μετά την καταβολή του 50% του μισθού του Ιουνίου που όφειλόνταν.

Πρόστιμο 400.000 δρχ. σε μηχανικό για ρύπανση

Το λιμεναρχείο Ισθμίας επέβαλε πρόστιμο 400.000 δρχ. στον Αθανάσιο «Αρνο, Α' Μηχανικό του δεξαμενοπλοίου «Αρκαδία» για ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή κατάλοιπα.

Έξ άλλου το λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στον Πλοίαρχο του ΕΙΓ — ΟΙΓ «Κνωσός», γιατί ήταν υπερφορτωμένο κατά 3 ίντσες.

Η επικύρωση άλλοδαπων δημοσίων εγγράφων

Με τον Νόμο 1497/1984, που επικύρωσε σχετική Διεθνή Σύμβαση, καταργήθηκε η υποχρέωση επικυρώσεως άλλοδαπων δημοσίων εγγράφων, που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στην Ελλάδα ή σε Έλληνικές Αρχές του εξωτερικού. Δημόσια έγγραφα θεωρούνται αυτά που προέρχονται από αρχή ή δημόσιο υπάλληλο δικαιοδοτικού οργάνου του Κράτους, από εισαγγελική αρχή, δικαστικό γραμματέα ή δικαστικό επιμελητή, τα διοικητικά έγγραφα, τα συμβολαιογραφικά έγγραφα και οι επίσημες βεβαιώσεις που τίθενται σε ιδιωτικό έγγραφο.

Η θεώρηση υπογραφής

Με έγκριση τροποποίησης, θεώρηση του γνησίου της υπογραφής σε αίτηση ή πιστοποιητικό αναγνώσεως υπηρεσίας αρχιπλοίαρχου Ναυπλιακής Επιχειρήσεως, μπορεί να γίνει και από Έλληνικά Τραπεζικά Ιδρύματα.

Υπολιμεναρχείο στη Σαμοθράκη

Σε υπολιμεναρχείο μετατάσσεται ο λιμενικός σταθμός Σαμοθράκης για τη βελτίωση της αστυνομώσεως και επιτηρήσεως της περιοχής, καθώς και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ναυτικών και των πολιτών.

Στην Πρεσβεία του Λονδίνου

Γραφείο Έργατικού Συμβούλου δημιουργήθηκε στην πρεσβεία της Ελλάδος στο Λονδίνο. Το γραφείο θα λειτουργεί καθημερινά από 9 - 15.30.

Υγειονομικός έλεγχος σε πλοία

Υγειονομικούς και αγορονομικούς ελέγχους σε 17 επιβατηγά και επιβατηγό-όχημα-γωγά πλοία έκανε τις τελευταίες ημέρες κλιμάκιο του λιμεναρχείου Πειραιώς, στο οποίο μετείχαν ακόμα ένας γιατρός υγειονομολόγος και μία έποπτης δημόσιας υγείας της Διευθύνσεως Υγιεινής της Νομαρχίας Αττικής. Κατά τους ελέγχους δεν διαπιστώθηκαν σοβαρές υγειονομικές ή αγορονομικές παραβάσεις.

Δωρεάν Ταξίδια στη Κύπρο

για αδασμολόγητα ψώνια

COMPACT DISC

VIDEOCAMERAS

MOVIECAMERAS

HI-FI STEREO



ΨΥΓΕΙΑ

ΡΟΛΟΓΙΑ

ΠΛΥΝΤΗΡΙΑ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΟ ΤΕΡΠΙΝΟΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΟΦΕΛΙΜΟΥ

Το ΤΕΡΠΙΝΟΝ είναι η γνωριμία με την Κύπρο. ευχάριστη εμπειρία και υποχρέωση στον εαυτό σας. Το ΟΦΕΛΙΜΟ είναι το κέρδος που θα έχετε. Ότι κι αν αγοράσετε στην Κύπρο συμφέρει. Τα τελευταία αυθεντικά μοντέλλα ηλεκτρικών ειδών 1985 που δεν κυκλοφόρησαν ακόμα στην Ελλάδα. Ευρωπαϊκής ή Ιαπωνικής προελεύσεως όλων των γνωστών κατασκευαστών. τα πιο πολλά με διεθνή εγγύηση όπως εγχρωμες τηλεοράσεις από 39.000 δρχ. ή Βίντεο από 75.000 δρχ. Εξοικονομείτε μέχρι 40% αφού πληρωθούν οι φοροί στην Ελλάδα ή εντελώς αφορολόγητα για τους επαναπατρίζομενους και ναυτικούς που δικαιούνται στέλεια. Για να παραλάβετε τα ψώνια σας στην Κύπρο αξίας 140.000 δρχ. σας προσφέρουμε

ΔΩΡΕΑΝ...

ΕΝΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ Η ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ ΚΑΙ 3-5 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ Α.Ε.

Εκθεσιακό Κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης - έναντι Τροχιας ΓΛΥΦΑΔΑ

Κάθε μερα και Σάββατο 08.00 - 22.00 Τηλέφωνα 8942496 - 8942518 - 7-6

Θάνατος Τούρκου έφοπλιστού

Ευρεία δημοσιότητα έδωσαν τὰ διεθνή ειδικά ναυτιλιακά έντυπα στόν ξαφνικό θάνατο του 54χρόνου Τούρκου έφοπλιστού Nuri Cerrahoglu, από καρδιακή προσβολή κατά τή διάρκεια ταξιδιού του στην Τεχεράνη.

Ο Cerrahoglu ήταν πρόεδρος τής μεγάλης ναυτιλιακής εταιρίας Cerrahoglu TAS και βρισκόταν στην Περσία, έπικεφαλής ομάδος συνεργατών του για νά ρυθμίσει τὰ σοβαρά προβλήματα πού ανέκυψαν μετά τήν επίθεση Ιρακινών αεροσκαφών κατά των δύο υπερδεξαμενοπλοίων του «M. Vatan» και M. Ceyhan» πού έπλεαν έμφορτα στόν Περσικό Κόλπο.

Ο Cerrahoglu υπήρξε από τούς πλέον επιτυχείς έφοπλιστές τής Τουρκίας, ό όποιος, διπλασίασε τό έλεγχόμενο από τήν εταιρία του τοννάζ τή τελευταία διετία μέ τήν αγορά του VLCC "Ceyhan" 226.145 τον. d.w. και του ULCC "M. Vatan" 392.779 τον. d.w. ενώ ή εταιρία του έχει προϊστορία περί των 100 χρόνων στην έμποροναυτιλιακή ζωή τής γειτόνος χώρας.

Τά οικογενειακά επιδόματα

Υπενθυμίζεται ότι τό οικογενειακό επίδομα καταβλήθηκε για πρώτη φορά τό 1983 και άφορούσε τὰ χρόνια 1981-1982. Τό 1981 και 1982 οικογενειακό επίδομα πήραν 42.000 ναυτικοί καιτό 1983 32.500. Συνολικά τό 1983 πληρώθηκαν για τό 1981 - 1982 πάνω από 2 δισ. δρχ. ενώ πέρυσι για τό 1983 ένα δισ. δρχ.

Οί έκδρομές τής Έστίας

Μέχρι τίς 15 Αύγουστου πρέπει νά γραφτούν όσοι ναυτικοί, καθώς και μέλη οικογενειών τους θέλουν νά πάρουν μέρος στις καλοκαιρινές έκδρομές πού διοργανώνει ή Έστία Ναυτικών. Είσιτήρια για τίς ήμερήσιες έκδρομές πού γίνονται μέ πούλμαν κάθε Κυριακή και μέχρι τίς 15 Σεπτέμβρη 1985 δικαιούνται οι έν ενεργεία και συνταξιούχοι ναυτικοί, καθώς και τὰ προστατευόμενα μέλη των οικογενειών τους πού είναι καταχωρημένα στό βιβλιάριο άσθενείας. Οι έγγραφές θά γίνονται κάθε εργάσιμη μέρα, μέχρι τίς 2 τό μεσημέρι, στά γραφεία τής Έστίας, Φίλωνος 97-99.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 24 Ιουλίου. Τιμές σε Δολ. ΗΠΑ εκτός αν άλλως σημειώνεται. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	141/142	151/152	252/255
Βοστώνης	148/151	155/156	228/230
N. Υόρκης	146/147	150/153	240/245
Φιλαδέλφειας	144/150	150/155	235/245
Βαλτιμόρης	148/150	152/155	240/245
Νόρφολκ	144/150	149/155	234/245
Σαβάννας	145/147	150/153	235/245
Τζάκσονβιλ	150/151	155/156	245/250
Π. Έβεργκλιέιτς	150/151	156/157	239/240
Τάμπα	143/147	149/152	225/230
Μόμπιλ	137/141	141/146	235/240
N. Όρλεάνης	135/139	140.50/144	230/240
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	138.50/150	141.50/156	235/238
Χιούστον	137/139.50	140.50/144	235/240
Κόρπους Κρίστι	140/141	146/147.50	238/241
Σάν Ντιέγκο	134/135	136/137	224/225
Λός Άντζελες	134/135	136/141	224/225
Σάν Φραντζίσκο	135/136	139/141	225/226
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	148/151	151/153	224/227
Σηάτλ	137/138	142/144	225/226
Βανκούβερ	166/170	178/183	259.50/270
Άγ. Εύσταθίου	157/159	160/162	250/255
Φρήπορτ/Μπαχάμας	157/158	160/161	247/250
Άρούμπας/Κιουρασάο	169/170	177.50/178.50	249/250
Τρίνιταντ	181/192	193.50/204.45	290/295
Κρίστομαλ/Μπαλμπόας	172/175	178/182	252/255
Σαίν Κρουά	24.85	25.25	33.10BBL
Βενεζουέλας	24.46	25.04	34.28BBL
Βραζιλίας	145	149	295
Άμβέρσας	138/139	140/141	210/121
Ρόττερταμ	137/138	140/142	204/207
Άμβούργου	137.50/138.50	140.50/141.50	212/215
Γαλλίας	130/133	140/143	225/228MTW
Ίσπανίας	137/138	139/141	223/2265MTW
Θέουτας	137/138	140/142	223/225MTW
Γένουας	148/147	150/152	233/235
Αύγουστας	146/147	150/152	233/235
Πειραιώς	142/144	146/152	228/230
Σουέζ Κανάλ	150	150	250
Τζέντας	—	155	282.65
Νταμμάμ	—	155	275
Ράς Τανούρα	—	155	275
Κουβέιτ	155	160	260
Ντάρμπαν	—	142/144	312/315MTW
Σιγκαπούρης	142/143	146/147	220/221
Ίαπωνίας	161/162	164/166	244/250

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

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

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Γιά την άναγνώριση 'Ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών

Τροποποιούνται όρισμένες διατάξεις του σχεδίου προεδρικού διατάγματος «γιά την άναγνώριση ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών».

Συγκεκριμένα, οι αλλαγές που γίνονται στο σχέδιο προεδρικού διατάγματος έχουν ως εξής:

Σχέδια, μελέτες ή στοιχεία που προβλέπονται από ειδικές διατάξεις, ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων και τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε πλοίου θα υποβάλλονται συμπληρωματικά στην ΕΕΠ.

Γιά τα πλοία όλικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των πενήντα (50) κόνων και μέχρι εκατόν πενήντα (150) κόνων, δεν απαιτείται ή υποβολή των σχεδίων με διακριτικά στοιχεία (α) (4), εκτός αν αυτή προβλέπεται από άλλες ειδικές διατάξεις.

Άρθρο 10: Πλοία ειδικών τύπων. Γιά την άναγνώριση ειδικών τύπων πλοίων, εκτός από τα σχέδια, μελέτες και στοιχεία που προβλέπονται από τα προηγούμενα άρθρα, ανάλογα με την κατηγορία τους, απαιτείται επί πλέον ή υποβολή στην ΕΕΠ των σχεδίων, μελετών και στοιχείων που προβλέπουν οι ειδικές γι' αυτά διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε': Τελικές διατάξεις, άρθρο 17, υπογραφή σχεδίων, μελετών και στοιχείων.

Τά σχέδια, οι μελέτες και τα στοιχεία που προβλέπονται από τις διατάξεις αυτού του διατάγματος, πρέπει να φέρουν υπογραφή κατά περίπτωση ειδικότητας από Έλληνα τεχνικό.

Ειδικά γιά τα σχέδια και στοιχεία των

πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 14 γίνεται δεκτή υπογραφή έμπειροτέχνη ναυπηγο-ξυλουργού.

Γιά την άναγνώριση πλοίων τά όποία μεταφέρονται από ξένη στην ελληνική σημαία, γίνονται δεκτά όσα από τά σχέδια, μελέτες και στοιχεία που προβλέπονται γιά την κατηγορία τους, τά όποία υπάρχουν από την περίοδο που έφεραν την ξένη σημαία, έφόσον εξακολουθούν να ανταποκρίνονται στην κατάσταση των πλοίων κατά τό χρόνο της υποβολής τους στην ΕΕΠ.

Εύχρηστος άνιχνευτής άερίων

Μία νέα ηλεκτρονική συσκευή άνιχνεύσεως άερίων, παρουσιάσθηκε από την εταιρία «Safety & Environmental Measuring Apparatus» της Σκωτίας. 'Ο άνιχνευτής «Hermit» έλέγχεται από μικροϋπολογιστή και είναι αρκετά εύελικτος ώστε ό χειριστής να μπορεί να αλλάξει τό σύστημα γιά την άνιχνευση διαφορετικών άερίων. Έως 400 είδη άερίων μπορούν να έντοπισθούν σε συγκεντρώσεις από 0,01 έως 100%.

Τά άποτελέσματα παρουσιάζονται σε όθόνη τεσσάρων ψηφίων, ένώ στο σύστημα περιλαμβάνονται συναγερμοί τά όρια των όπλοίων ρυθμίζονται από τον χειριστή. Τέλος ή συσκευή είναι προστατευμένη από περίπτηση προκλήσεως σπινθήρος.

Γιά καθαρότερα καύσιμα

Μετά από δύο χρόνια πειραμάτων και δοκιμών παρουσιάσθηκε από την «Yamamizu Marine Machinery» τό σύστημα «Hore» προετοιμασίας βαρέως άργου πριν την καύση σε

μηχανές ντήζελ. 'Η κύρια λειτουργία του συστήματος «Hore» είναι ή άφαίρεση από τό πετρέλαιο διαφόρων χημικών όπως ή σιλικόνη, ή άλουμίνα και διάφορα μέταλλα. 'Ακόμη ή διαδικασία καθάρσεως μειώνει την περιεκτικότητα του καυσίμου σε άσφαλτίδια σε ποσότητες μικρότερες των 5 μικρών, επιτυγχάνοντας καλύτερη καύση.

Τό «Hore» έξοικονομεί έτησίως 55.000 -85.000 δολ. όπως ίσχυρίζονται οι κατασκευαστές του, όταν χρησιμοποιείται γιά τον καθαρισμό του καυσίμου της ηλεκτρογεννήτριας. Σύντομα θα άναπτυχθεί ένα παρόμοιο σύστημα γιά χρήση σε μηχανές ντήζελ ύψηλης ισχύος.

'Η έκπροσώπηση της ΝΑΥΣΙ στό Λονδίνο

Τήν άποκλειστική έκπροσώπηση στην 'Αγγλία της έπισκευαστικής μονάδος ΝΑΥΣΙ Α.Ε. ανέλαβε ή εταιρία Consultant Naval Architects and Marine Engineers με διευθυντή τον κ. Α. Θεοφίλλη.

'Εγχειρίδιο 'Ασφαλείας Ναυσιπλοίας

'Από τη Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοίας του ύπουργείου Ναυτιλίας έκδόθηκε τό με άριθμό II 'Εγχειρίδιο 'Ασφαλείας Ναυσιπλοίας τό όποίο άναφέρεται στους Διεθνείς Κανονισμούς γιά την 'Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα.

Σκοπός του έγχειριδίου, που στάλθηκε σε όλες τις λιμενικές αρχές της χώρας και τά προξενικά λιμεναρχεία, είναι ή παροχή οδηγίων στις λιμενικές αρχές με βάση τις όποιες θα πρέπει να ενεργούν όταν καταγγέλλεται ή διαπιστώνεται παράβαση των παραπάνω Κανονισμών. Στο έγχειρίδιο υπάρχουν 6 παραρτήματα τά όποία περιλαμβάνουν λεπτομερείς οδηγίες γιά τό θέμα των Κανονισμών αυτών.

Τό 'Ιωνικό Κέντρο στη Χίο

Τό 'Ιωνικό Κέντρο έπιστημονικών και πνευματικών σπουδών όργανώνει και φέτος στό όμορφο Αίγαιοπελαγίτικο νησί της Χίου ένα εύρύ πρόγραμμα σεμιναρίων γιά εκείνους που θέλουν να συνδυάσουν μόρφωση με διακοπές.

Συγκεκριμένα από 4 έως 18 Αύγουστου θα διδάσκονται στην 'Αγγλική και την 'Ελληνική 'Ερησκειολογία και Φιλοσοφία, 'Ιστορία των 'Ιδεών και 'Ιστορία της Τέχνης, ένώ μεταξύ 18-31 Αύγουστου τά σεμινάρια περιλαμβάνουν 'Ιστορία του Πολιτισμού, Ψυχιατρική — 'Ιστορία των 'Ιδεών και 'Αρχιτεκτονική — Λαογραφία.

Διδάσκουν γνωστοί Έλληνες και Ξένοι καθηγητές και γιά περισσότερες λεπτομέρειες οι ένδιαφερόμενοι να τηλεφωνήσουν στα γραφεία του 'Ιωνικού Κέντρου Σπουδών, τηλέφ.: 3604448 — 3644903.

Τό Ναυτικό Μουσείο

Στά πλαίσια των εκδηλώσεων του ύπουργείου Πολιτισμού και 'Επιστημών 'Αθήνα — Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Εύρώπης 1985» τό Ναυτικό Μουσείο 'Ελλάδος διοργανώνει μεταξύ 20-30 Αύγουστου έκθεση ύδατογραφιών του Γήση Παπαγεωργίου με θέμα «Στολές του παλιού Ναυτικού και Νησιώτικες λαϊκές φορεσιές».



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

**OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE**

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE

TONIO COLON

TELEX

From U.S.A. 368-8572

From Others 379-8572

TELEPHONE

Colon 45-0127

45-0137 45-0128

MAILING ADDRESS

P.O. Box 443

Colon R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From U.S.A. 368-2633

From Others 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P.O. Box 6-4000

El Dorado

Panama R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος	
ΦΟΡΤΗΓΑ:					
ΑΡΑΝ	Έλληνική	10.428	1980	Έατέπλευσε για έπισκευές στη Γιοκοχάμα στις 11/7 συνεπεία έλασματοουργικών ζημιών. Περού για Ίράν ύπέστη ζημιές συνεπεία συγκρούσεως με τό φορτηγό «Tizi M' Lil» στη Λάς Πάλμας στις 15/7.	
ΤΡΙΒΕΛΣ	Έλληνική	11.644	1974		
ΜΠΑΛΚΕΡΣ:					
ΑΙΤΩΛΙΑ	Έλληνική	16.018	1971	Απώλεσε τήν άγκυρα συνεπεία κακοκαιρίας στο Πόρτ Μωχάμεντ Μπίν Κασίμ στις 9/7. Καλλάο για Βιζακαπατνάμ έμφορτο μεταλλεύματος, ύπέστη ζημία στη κύρια μηχανή στις 7/7 και κατευθύνθηκε προς Σιγκαπούρη για έπισκευές. Έπιθεωρήθηκε στο Κίελο, συνεπεία ζημιών στο κατάστρωμα, που ύπέστη στις 11/7. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.	
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ	Κυπριακό	9.843	1967		
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Έλληνική	17.099	1972	Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές στο Χικάρι, στις 20/7 και κατέπλευσε για έπιθεώρηση στο Κισαράζου. Ρουέν για Ροστόκ, έμφορτο σιτηρών συγκρούσθηκε με τό φορτηγό «Patricio Murphy» στις 17/7 χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.	
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	Έλληνική	19.633	1963		
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	Έλληνική	9.269	1963	Πόρτ Έλίζαμπεθ για Καναδά, έμφορτο μαγγανίου προσάραξε στο Κέιπ Ρεσίφε στις 29/7.	
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	Παναμαϊκή	16.266	1972		
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	Έλληνική	34.067	1973	Υπέστη ζημιές στο σύστημα λιπάνσεως συνεπεία πρόσκρουσης σέ δίκτυ στο Σακάϊ στις 2/7. Αναλήφθηκαν έπισκευές. Συγκρούστηκε στη Μπαλμπόα στις 10/7, με τό μπάλκερ «Star Mindanao» χωρίς νά γίνει γνωστή ή έκταση των ζημιών και συνέχισε το ταξίδι του. Προσάραξε στη Σύρο, στις 24/7 χωρίς νά γνωσθούν ζημιές.	
ΛΑΙΔΗΛΑ ΊΊΚ	Παναμαϊκή	13.166	1971		
ΜΑΡΙΝΑ ΣΙΤΙΝΑ	Έλληνική	18.604	1977	Κατέπλευσε στην Ούντεβάλλα στις 22/7 για έπιθεώρηση συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή. Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές, συνεπεία συγκρούσεως με τό μπάλκερ «Ilona» στην Όλλανδία στις 22/7. Προσάραξε σέ θέση 15.54 Β, 78.37 Δ στις 23/7 και ύπέστη είσορή ύδάτων.	
ΜΑΡΙΩ	Έλληνική	3.762	1966		
ΝΥΜΦΗ Κ.	Παναμαϊκή	22.260	1966	Ανέφερε έλασματοουργικές ζημιές στον π. Όρινόκο, στις 15/7 και κατευθύνθηκε προς Πόρτο Όρντάζ.	
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	Έλληνική	11.169	1970		
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Παναμαϊκή	7.925	1960	Έλλάδα για Χάλλ, κατέπλευσε στη Βρέστη, στις 11/7 με βλάβη στη μηχανή.	
ΤΑΝΚΕΡ:					
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ	Έλληνική	2.895	1972		

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX 2249 - TELEPHONE 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel: 67577/8/9
65181

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

Η ναυλαγορά

Χωρίς σχεδόν καμία εξαίρεση, η παγκόσμια ναυλαγορά συνέχισε την καθοδική πορεία της κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου. Η πτωτική αυτή τάση είναι τόσο εμφανής και δραματική ώστε και οι ίδιοι οι ναυλωτές να διερωτώνται αν είναι πράγματι σκόπιμη ή συνέχισή της, που α-οφάλως θα εξαναγκάσει πολλούς πλοιοκτήτες να αποσύρουν και να οδηγήσουν στα άγκυροβόλια της άργιας, έκοντες - άκοντες, μεγάλο μέρος της εν ύπηρεσία χωρητικότη-τος.

Κατερχόμενος στο επίπεδο των δολ. 11.25 κατά την αρχή της περιόδου, ο ναύλος πανά-μαξ από Κόλπο για Ιαπωνία έφθασε ήδη τα δολ. 11 με τάσεις παραπέρα καθόδου, ενώ ο αντίστοιχος πρὸς Κόντινεντ ναύλος κατήλ-θε κλιμακωτά μέχρι και των δολ. 5.85 (πιθα-νόν και 10 σέντς λιγότερο). Η πτώση παρέ-συρε και τις μικρότερες παρτίδες, τόσο από τον Κόλπο όσο και από τις λοιπές περιοχές φορτώσεως, φαινόμενο γενικής καβίωσης της αγοράς γεννημάτων. Το handy size (25.000 τον.) για Κόντινεντ κλεινόταν στο χα-μηλό επίπεδο των δολ. 8 ενώ οι πρὸς Βενε-ζουέλα ναυλώσεις έφθασαν τα δολ. 7.25 με τούς γνωστούς αργούς ρυθμούς εκφορτώ-σεως. Ασθενής και η Νότια Αμερική, με το ΠΛΕΪΤ στα δολ. 20.50 για 20.000 τον. για Δυτ. Μεξικό και δολ. 12.50 για 31.000 τον. πρὸς Κόντινεντ.

Μικρή ή ζήτηση και από τις Μεγάλες Λί-μνες, όπου οι 18.000 τον. για Κόντινεντ πλή-ρωναν δολ. 13.75 ανά τόννο. Μία μικρή δρα-στηριότητα από τον Εὐρωπαϊκό χώρο, για μεσαίου μεγέθους πλοία, πολύ απέχει από του να επιδράσει επί της αγοράς.

Τά φορτία άνθρακος έλαμψαν διά της παντελούς σχεδόν απουσίας τους από την αγορά και, ό,τι έγινε, ανήκε στο χώρο των γνωστών συγκροτημάτων που ελάχιστα αν-τιπροσωπεύουν την αγορά. Ενδεικτικά ανα-φέρουμε τούς 90.000 τόννους από Χ. Ρόντς για Απὼ Ανατολή στα δολ. 10.50 ανά τόννο. Κάποια εμφανέστερη ζήτηση στα μεταλ-λεύματα πολύ απέχει από παλαιότερα ικανο-

ποιητικά πλαίσια και οι ναύλοι τελοῦσαν υπό την συνεχή πίεση των λοιπών τομέων της ά-γοράς. Όπως δὴποτε μπορούμε να σημειώ-σουμε τούς 120.000 τόννους από Β. Βραζιλία για Κόντινεντ στα δολ. 3.83 και τούς 80.000 από Δυτ. Αφρική για Κόντινεντ στα δολ. 3.55 ενώ δολ. 8 πλήρωσαν οι 115.000 τόννοι από Ν. Αφρική για Ανατ. Μεσόγειο και δολ. 5.05 οι 100.000 από Αυστραλία για Ιαπωνία.

Φανερά πτωτικές οι τάσεις και στα λιπά-σματα, όπου η συνήθης παρουσία της Ιν-δίας εκδηλώθηκε στα πλαίσια της ζήτησης μάλλον παρά σε εκείνα της υλοποιήσεως της.

Περιθωριακή, τέλος, η ζήτηση στη ζάχα-ρη, με μικρές ποσότητες ανά ναύλωση και πιὸ χαρακτηριστικό κλείσιμο εκείνο από Κούβα για Κίνα για 14.000 τόννους στα δολ. 38.50 ανά τόννο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ελάχιστα από τα πληρωθέντα μισθώματα μπορούν να διεκδικήσουν τόν χαρακτηρισμό της «κοσμιότητος» ενώ, στο σύνολό τους σχεδόν, οι ναυλωτές απαξίωσαν να στρέ-ψουν την προσοχή τους πρὸς τη χρονοναύ-λωση εν όψει των χαμηλών ναύλων ταξιδιού.

Έτσι, οι 22.000 TDW από Κόντινεντ για Α-νατ. Ακτή ΗΠΑ στα δολ. 4.500 και οι 76.000 TDW από Γιβραλτάρ για Απὼ Ανατολή μέ-σω Βραζιλίας στα δολ. 5.000 στέκονται σε ά-νεκτα επίπεδα. Το ίδιο, σε κάποιο βαθμό, μπορεί να λεχθεί και για τούς 26.000 TDW από Αυστραλία για Κόντινεντ στα δολ. 4.500 και τούς 20.000 TDW από Κόντινεντ για Ν.Α. Ασία στα δολ. 3.750.

Παράλληλα όμως σημειώνουμε και τούς 27.000 TDW για κυκλικό Κόντινεντ/Ν. Αφρι-κή στα δολ. 3.000 ενώ στο ίδιο ακριβώς επί-πεδο παραδόθηκε πλοίο στην Ν. Αφρική.

Έκφραση απελπισίας ήταν ασφαλώς τό κλείσιμο πανάμαξ από Κ. Αμερική για Κόντι-νεντ στα δολ. 1.850, έστω και με τις δολ. 90.000 για πλοῦ υπό έρμα. Κυκλικά Ειρηνι-κού για ίδιο μέγεθος κλείνονταν στα δολ. 3.500 ενώ, σε εύκαιρακή βάση, 17.000 TDW

από Απὼ Ανατολή «πέτυχαν» δολ. 3.550 για επαναπαράδοση Κόντινεντ.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Απογοητευτική, με ελάχιστες και παροδι-κές εξαίρεσεις, υπήρξε η ναυλαγορά πετρε-λαίου κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. Η άβεβαιότητα περί τή διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου, που έδωσε τη θέση της σε μία εξ Ισου άβεβαιη κατάσταση μετά την ά-ποτυχημένη σύνοδο του ΟΠΕΚ, ασφαλώς ευθύνεται μέχρι κάποιο βαθμό. Δεν πρέπει όμως να μάς διαφεύγει η χρόνια δυσπραγία, καρπός της υπερπροσφοράς χωρητικότη-τος.

Ένας αριθμός ναυλώσεων VLCC στον Περσικό Κόλπο (μερικοί τά αναβιβάζουν στα 15) έγινε σε έμπιστευτική βάση.

Από τις ελάχιστες γνωστές περιπτώσεις, μπορούμε να εικάσουμε ότι οι ναύλοι κυμάν-θηκαν περί τά WS 21/22. Η ζήτηση του Ιράν για δύο ULCC (325.000 TDW και άνω) έδωσε κάποιο τόνο. Σε μικρότερα μεγέθη, χαρ-κτηριστική είναι η ναύλωση 66.000 τόννων ά-πό Όμάν για Ν. Κορέα, περίπου στα WS 48.

Ατονη ή Μεσόγειος, παρουσίασε ελάχι-στο ενδιαφέρον και μικρό αριθμό ναυλώσε-ων με τούς 70.000 τόννους για ένδομεσο-γειακή μεταφορά στα WS 80.

Με διακυμάνσεις ή Β. Θάλασσα, άπογοή-τευσε τις πρώτες μετά τά μέσα του μηνός ή-μέρες για να επανέλθει σε ικανοποιητικά έ-πίπεδα, ικανό αριθμό έντολών και άρκετά κλεισίματα, χωρίς όψωση των ναύλων που πιέσθηκαν κάτω από τη σκιά της πλεονάζου-σας χωρητικότητας. Οι 70.000 τόννοι για ΗΠΑ έφθασαν τά WS 39-41 (Κόλπο - Α-νατ. Ακτή, αντίστοιχως) ενώ οι 65.000 τοπική μετα-φορά πλήρωσαν WS 68.

Μικρή ή ζήτηση και από τη Δυτ. Αφρική, όπου οι 95.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρω-ναν WS 33 και οι 65.000 για Μεσόγειο WS 43.

Στην Καραϊβική παρατηρήθηκε στασιμό-τητα που συγκράτησε τούς ναύλους ή προ-κάλεσε υποχωρήσεις. Οι 100.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρωναν WS 21 ενώ οι πρὸς ΗΠΑ φορτώσεις 60.000 τόννων WS 55. Από τό Α-νατ. Μεξικό για Ιταλία οι 117.000 τόννοι πλήρωσαν WS 21.5 με άμεση φόρτωση.

Περιορισμένη ή κίνηση των φορτίων πα-ραγῶγων με ποικιλία φορτώσεων σε χαμηλά επίπεδα ναύλων.

LEROS MANAGEMENT S.A.



MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS

61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΤΖΩΝ Κ.: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 7.25 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 30 - Αύγ. 2.

ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΕΣΤ: Βανκούβερ 21.500 τον βαμβακόσπορος 'Ιαπωνία, δολ. 14.25 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. τέλη 'Ιουλ. άρχές Αύγουστου.

Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ: Βόρειο 'Αμερική 38.000 τον. σκράπ 'Ιαπωνία, δολ. 15 φίο, 3.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 29 - Αύγ. 5.

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ: Άμερ. Κόλπο 49.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 11 φίο, 11 ημέρες, Αύγουστ. 5-10.

ΣΤΟΡΚ: Βορείως Ρίβερ Πλέϊτ και Μπουένος Άϊρες 24.000 τον. γεννήματα Μαλαισία, δολ. 23.50, 2.000 τον. φόρτωση/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αύγουστ. 10-28.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 24.75 φίο, 8.000/5.100 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 29-31.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Βορ. Ειρηνικό 55.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 8.50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 16-23.

ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ: Βραζιλία 25.000 τον. γεννήματα Νορβηγία δολ. 12 φίο, 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αίγυπτος.

ΑΚΤΗ: Βορείως Χατζέρας 19.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 9 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 27-31.

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΣΟΛΙΟΥΤ: Χάμπτον Ρόντς 40.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Μπαγκνάι δολ. 4.60 φίο, 2 1/2 / 2 1/2 ημέρες, Αίγυπτος.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 23.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 23.70 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 25 - Αύγ. 5.

ΕΛΕΥΣΙΣ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 24.75 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 31 - Αύγ. 3.

ΓΑΛΗΝΗ: Τουμπάρδο 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκέντ, δολ. 4.95 φίο, 5 ημέρες Shinc, τέλη 'Ιουλίου, άρχές Αύγουστου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΤΑΜΥ: Καμσάρ 50.000 τον. βωξίτες Τέξας, δολ. 3.25 φίο, 24.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 6-16.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ: Μάλαγκα και Λά Παλς 14.000 τον. σιτηρά Πολωνία, δολ. 7 φίο, 3.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Άκαμπα 14.500 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 15.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Ρότερνταμ 100.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 2.10 φίο, 2 1/2 / 2 1/2 ημέρες, άμεση.

ΝΙΜΡΟΝΤ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 70.000 τον. γαιάνθρακες 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 7 φίο, 25.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Αύγουστου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ: 27.220 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χιούστον άρχές Αύγουστου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 3.850 την ημέρα.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ: 40.400 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλ. 23-25 ταξίδι Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 4.100 την ημέρα, όψιόν κυκλικό ταξίδι 'Ιαπωνίας/Σιγκαπούρης δολ. 3.500 την ημέρα.

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ: 26.975 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτίου 'Αφρικής, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ: 28.710 τον. d.w. του 1969, παράδοση στον πιλότο Χάβρης 'Ιουλ. 23-24, ταξίδι με παράδοση 'Αμπιτζάν, δολ. 2.575 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΕΒΟΡ: 23.130 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βραζιλία Αύγ. 12-18, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ίαπωνία, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.045 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Αύγουστου 25-30, επαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ: 26.204 τον. d.w. του 1974, παράδοση βόρειο Κίνα άμεση, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 34.348 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο Κορέα, ένα κυκλικό ταξίδι Περσικού Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα δολ. 3.100 την ημέρα.

ΑΡΙΑΔΗ: 24.198 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόντινεντ 'Ιουλ. 15-30, επαναπαράδοση Νοτ. 'Αφρική, δολ. 3.700 την ημέρα.

ΜΕΡΚΙΟΥΡ: 19.078 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νότιο 'Ισπανία, 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ: 15.178 τον. d.w. του 1971, παράδοση Βραζιλία 'Ιουλ. 15-30, επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ: 52.733 τον. d.w. του 1967, παράδοση Μπουκάναν Αύγ. 29 - Σεπτ. 5, ταξίδι με επαναπαράδοση Μπίν Κουασίμ, με όψιόν Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 3.850 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: 64.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Ιουλίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΜΙΑ: 27.643 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία, άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Κορέας με επαναπαράδοση Καράτσι, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: 37.428 τον. d.w. του 1979, παράδοση Χαμίνα Αύγ. 5-8, ταξίδι με επαναπαράδοση Άλεξάνδρεια, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΚΑΜΑΤΕΡΗ: 22.538 τον. d.w. του 1978, παράδοση ανατολ. ακτή ΗΠΑ Αύγ. 10-20, ταξίδι με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 23.240 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρότερνταμ Αύγουστου 2, ένα κυκλικό

ταξίδι Νοτίου 'Αφρικής με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 3.700 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Μίλφορντ Χάβεν 25.000 τον. μέρος φορτίου, Λέγκχορν WS 72.5, 'Ιουλ. 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: Μπετζάια 55.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ισπανία, WS 68, 'Ιουλ. 20.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Νοβοροσίσκ 120.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 31.5, 'Ιουλ. 21.

ΤΑΥΡΟΣ: Μεταξύ λιμένων Σιγκαπούρης 30.000 τον. καθαρά, δολ. 55.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΓΟΥΑ'Ι'Ζ: Σκίγκτα 25.000 τόν νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ WS 102.5, όψιόν Μεσόγειο WS 115, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 92.5, 'Ιουλ. 21.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Μπόνου 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 47, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 43, 'Ιουλ. 23.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Φλόττα 64.000 τον. Τής, WS 64, 'Ιουλ. 23.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΜΠΟΥ: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβόνα WS 47.5, όψιόν Ρότερνταμ WS 45, 'Ιουλ. 25.

ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 135, 'Ιουλ. 14.

ΝΙΟΥ Α'Ι'ΛΑΝΤ: Πουέρτο Μιράντα 64.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβαδ και Γκέλα WS 37, 'Ιουλ. 22.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Γκνάνσκα 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 67.2, Αύγουστος 5.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 65, 'Ιουλ. 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ντουμπάι 120.000 τον. δυτική ακτή ΗΠΑ WS 25, Αύγ. 5.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Μπόνου 90.000 τον. 'Αμπιτζάν δολ. 155.000 κατ' άποκοπή Αύγ. 1.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Σίντι Κερίρ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Λέγκχορν WS 60, Αύγ. 4.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σκίγκτα 30.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 100, όψιόν Μεσόγειο WS 110, 'Ιουλ. 28.

ΝΤΟΡΙΣ: Ανατολ. άκτή Μεξικού 100.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 21, Αύγ. 2.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Όρντάζ 38.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ωλμπαν WS 92.5, 'Ιουλ. 30.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Άρτζούντα 58.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 72.5, 'Ιουλ. 18.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Σαλλόμ Βόε 85.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβόνα, WS 30, 'Ιουλ. 19.

ΑΛΟΝΗΣΟΣ: Ντόνγκες 28.000 τον. 'Ιρλανδία, WS 105, 'Ιουλ. 12.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 28.000 τον. καθαρά Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία, WS 105, 'Ιουλ. 20.

ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ: Σκίγκτα 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 115, 'Ιουλ. 14.

ΜΕΛΕΜΙ: Σαίντε Κρουά 38.000 τον. άκτή 'Ατλαν. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 72.5, 'Ιουλ. 15.

ΑΡΜΟΝΙΑ: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 54, 'Ιουλ. 23.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 110 άμεση.

ΜΑΝΤΟΛΥΝΑ: Έκουτόρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 60, όψιόν Καραϊβική WS 62.5, όψιόν Λός Μίνας WS 75, 'Ιουλ. 22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: 96.493 τον. d.w. του 1974, ταξίδια 45/90 ημερών προς δολ. 8.000 ημερησίως, 'Ιούλιο.

ΝΤΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ: 30.294 τον. d.w. του 1972, 6/6 μήνες ταξίδια με καθαρά προϊόντα, προς δολ. 5.90 ανά τόνο.

ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ: 30.328 τον. d.w. του 1973, 6/6 μήνες άνω.

ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI: 30.328 τον. d.w. του 1973, 6/6 μήνες άνω.

ΚΛΕΛΙΑ: 393.985 τον. d.w. του 1975, 6/6 μήνες πλωτή άποθήκη στον Περσικό προς δολ. 7.500 την ημέρα.



ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

Άνακοινώνουμε προς τούς κ.κ. Έφοπλιστάς, φίλους και συνεργάτας δι-τι ή ναυτιλιακή κρίση μās αναγκάζει νά μεταφερθούμε στην παρακάτω διεύθυνση, ενώ παράλληλα διατηρούμε την άποθήκη τράνζιτο του ΟΛΠ.

ΝΕΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: 'Ιωάννου Ζερβού 10 — 153 00 ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 6393731 - 6393503 — Α.Ο.Η. 0221-98710

ΤΕΛΕΞ: 24-4085 MZ GR

ΤΑΧΥΔΡ. ΘΥΡΙΣ: 802 49 Πειραιάς

ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ: 273.454 τόν. d.w. του 1973, 6/6 μή-
νες μεταφορές μεταξύ Κάργκ/Σίρρι προς δολ.
17.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΤ ΖΗΛ: 81.182 τόν. d.w. του 1981, 4/5 μή-
νες στον Άμερ. Κόλπο προς δολ. 14.000 την ημέρα.

Οι 'Αγοραπωλησίες

Ένώ η παγκόσμια ναυλαγορά εξακολου-
θεί την καθοδική πορεία της, ενώ οι ναύλοι
βρίσκονται στα κατώτατα από μακρού επίπε-
δα, ενώ το πρόβλημα των τιμών του πετρε-
λαίου δε φαίνεται να βρίσκει μία άμεση λύ-
ση, ενώ οι μεταφορικές ανάγκες της ΕΣΣΔ
και της Κίνας φαίνονται να μειώνονται και έ-
νώ, τέλος, σοβαρό μέρος της πλοιοκτησίας
και των Τραπεζών βρίσκονται εμπρός σε ά-
νυπέρβλητα προβλήματα σε σχέση με έκ-
κρεμούντα δάνεια, οι αγοραπωλησίες εξακο-
λουθούν σε κάποιο όχι αμελητέο τόνο, απο-
τέλεσμα των χαμηλών τιμών και της βλέψε-
ως πολλών εύκαιριακών αγοραστών. "Αν σ'
αυτούς προσθέσουμε και τον αριθμό των
πλοίων που βγαίνουν στην αγορά από τους
δανειστές, συνήθως με ευνοϊκούς όρους
χρηματοδότησης, έχουμε το περίπου κλίμα
της αγοράς.

Αντί δολ. 5.400.000 Έλβετοί αγόρασαν
για αποθήκευση πετρελαίου το ΤΤ «ESSO
TOKYO» (406.000 TDW/1976) με παράδοση
Νορβηγία, όπου το πλοίο παραμένει παρο-
πλισμένο από μακρού.

Ένα ακόμη VLCC, το ΤΤ «WIND ESCORT»
(357.000 TDW/1977) φέρεται πωληθέν αντί
δολ. 7.000.000.

Σε μικρότερα μεγέθη, σημειώσαμε:
MT «GOLDEN CANARY» (31.000/77), και
MT «GOLDEN CAPE» (30.900/76) αντί τιμής
άνω των δολ. 4.000.000 έκαστο σε Κινέζους
υπό αίρεση.

Τό πλοίο παραγώνων MT «PRIMA»
(31.000/77) περνά σε Έλληνες πλοιοκτήτες
αντί περίπου δολ. 3.600.000.

Στά μπαλκάρριερς, παρατηρήθηκε μεγά-
λη κινητικότητα και, συγχρόνως, σημαντικός
αριθμός αποτυχημένων διαπραγματεύσεων,
καθρέφτης του εύκαιριακού χαρακτήρα των
αγορών. Τό πάναμαξ «JUPITER 2»
(64.500/1978) πέρασε σε Έλληνες του Λονδί-
νου αντί δολ. 5.000.000 (ή κάτι λιγότερο). Τό
«NORSE MARSHALL» (26.000/72), μετά από
άρκετες περιπέτειες, σε Κινέζους αντί δολ.
1.200.000. Δύο Βουλγαρικής κατασκευής
πλοία, τό ΜV «KENNINGTON» (24.570/1981)
και ΜV «BATTERSEA» (24.500/81) πουλήθη-
καν με παράδοση Ντάρμπαν αντί συνολικής
τιμής δολ. 4.200.000. Χαρακτηριστική ή τιμή
του ΜV «NATALIE BOLTON» (32.800/74) δολ.
2.300.000 ενώ ένα «fortune», τό ΜV «TUA-
REG» φέρεται να συμφωνήθηκε στα δολ.
1.400.000 (22.600/74). Πολύ πρόσφατα, τά ά-
δελά ΜV «YOUNG STAR/YOUNG SKY»
(18.160/1977) πουλήθηκαν, πιθανόν στο Χόγκ
Κόγκ, αντί συνολικής τιμής δολ. 3.800.000.

Δέν αναφέρθηκαν πολλές πωλήσεις
πλοίων γενικού φορτίου, οι τιμές όμως είναι
τόσο πεσμένες ώστε ένα πλοίο 15.000 TDW
των άρχων του '70 δέν μπορεί να έλπιζει σε
τίποτα περισσότερο από δολ. 800.000
-850.000 πράγμα που πιστοποιείται από την
πώληση του GLR τύπου φορτηγού ΜV «PE-
LEUS» (15.317 TDW/1970) στα δολ. 850.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κάπως ηύξημένο τό ενδιαφέρον στο χώρο
της Άπω Άνατολής, οι τιμές όμως συγκρα-

τούνται σε χαμηλά σε σχέση με τό πρόσφα-
το παρελθόν επίπεδα.

Η Κίνα αγοράζει περιορισμένο αριθμό
πλοίων ξηρού φορτίου μέχρι 8.000 τόνων έ-
λαφρού έκτοπίσματος σε τιμές δολ. 105-110.

Η Κορέα έχει περιορισμένο ενδιαφέρον
για δεξαμενόπλοια άνω των 15.000 τόνων
στά δολ. 115 ενώ για μικρότερα ή φορτηγά
πλοία προσέφερε μέχρι δολ. 108.

Η Ταϊβάν ενδιαφέρεται για πλοία κάθε κα-
τηγορίας, κυρίως 5-20.000 τόνων, σε τιμές
δολ. 100-116.

Η Ινδία άπρακτεί και αναμένεται να βγει
στην αγορά για 2-3 πλοία με παράδοση τέ-

λος Αύγουστου ή Σεπτέμβριο, με περιορι-
σμό μέχρι 6.000 τόνους και 18 πόδια βύθι-
σμα.

Τό Πακιστάν κάνει δειλά την επανεμφάνι-
σή του με πλοία 3-8.000 τόνων σε τιμές δολ.
95-108.

Τό Μπανγκλαντές δείχνει ενδιαφέρον για
νέες αγορές, ή μειωμένη όμως αξιοπιστία
των έντοπών αγοραστών βρίσκει τους πω-
λητές άπρόθυμους να πουλήσουν με πληρω-
μή βάσει Letter of Credit.

Τέλος, ή Ισπανία ενδιαφέρεται για αριθμό
πλοίων μέσου μεγέθους στα δολ. 75.

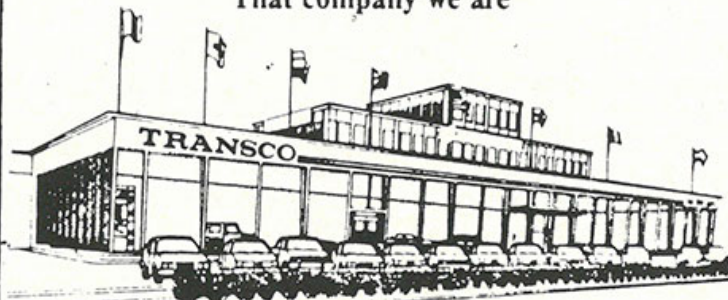
Όπως σημειώσαμε και στο προηγούμενο
τεύχος μας, πιστεύουμε ότι παρά την κάμψη
πού σημειώθηκε στην αγορά των διαλύσεων
κατά τό προηγούμενο δίμηνο, θά υπάρξει
σύντομα κάποια αύξηση της ζήτησης με πι-
θανή μικρή άνοδο των τιμών, καθώς ή αγορά
διακρίνεται από μία ιδιαίτερη «δυναμική», ή
όποια θά διαφανεί τους επόμενους μήνες.



we deliver cars to the world
TRANSCO

Keeping a constant stock of more
than 300 brand new cars making
5000 happy clients a year.

That company we are



TRANSCO TAX FREE CARS

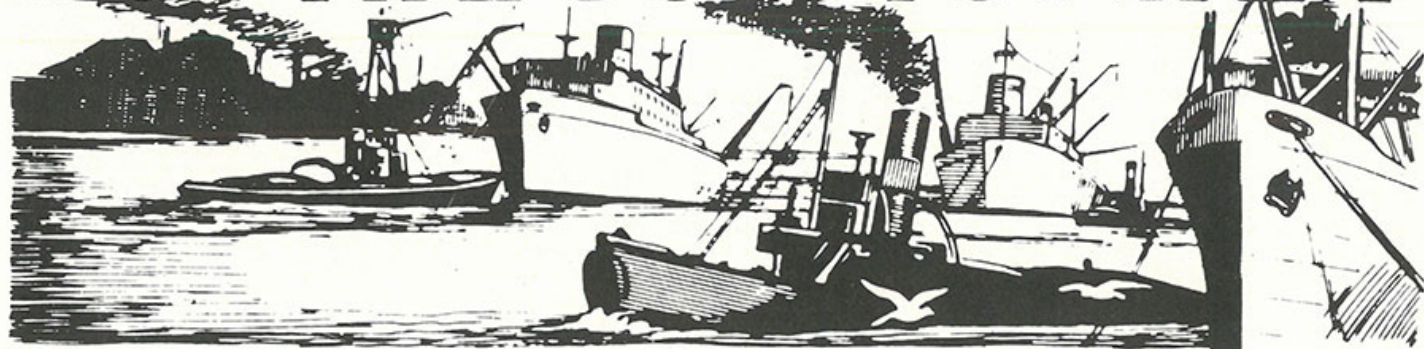
NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP · BELGIUM
Phone: 03/542.62.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 336. Τηλ.: 9561948 · 9565820 ·
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1204/963, August 1st, 1985

THE TIME HAS COME

The disarming statement by the new Minister for Mercantile Marine, Mr. Stathis Alexandris, on taking over at the Ministry, to the effect that he feels inadequate because he does not have the specialised knowledge for his new post, creates added responsibilities for the two main factors in shipping, the shipowners and the seamen.

The shipowners in particular, in cooperation with the unions (if this is at all possible), should waste no further time in convincing the government of the measures it should take to prevent further transfers from Greek registry and regain those ships which have already been transferred but which remain in Greek hands. These measures should aim at adapting the running costs of Greek flag ships to present market conditions, which are likely to remain as they are for a

long time to come, and at a dynamic support of Greek shipping on an international scale, particularly in coping with protectionism which is threatening its very survival.

Shipping is currently going through the most critical period in its postwar history and the responsibility for meeting the challenge lies with the executives of the Shipowners' Union.

The time has come for them to set before the new minister all the problems that exist and how they should be met. It will then be up to the minister, and by extension the government, to take the necessary measures forcefully and efficiently for the sake of the future of Greek shipping. They do not have to work any miracles. All that is needed is common sense and political courage.

CRUISE SHIPS

The lifting of the State Department's travel advisory with regard to Greece will now make it possible for tour operators to make plans for 1986 when, it is hoped, there will be more traffic from the USA than there was this year.

Meanwhile, however, the damage, suffered by our cruise ships operators has been very substantial and it is a sad thing to see cruise ships laid up in mid-summer or sailing less than half full. The government should, we believe, do certain things to mitigate this damage and, to start with, we suggest a twelve-

month moratorium on the financial obligations of Greek ships towards ETBA, the NTO and to Greek banks.

Also, there should be no delay in preparing the advertising campaign, in cooperation with the travel trade and the cruise ship owners, which has been set at \$ 2.5 million, in order to make its as effective as possible.

At this point it is worth mentioning the American-Hellenic Alliance which is a non-profit organization based in Washington and headed by Mr. George P. Livanos.

A representative from the Alliance

has just completed a 12-day visit to Greece with the object of organizing a campaign in the United States in order to restore the damage done by the travel advisory and persuade the Americans that Greece is a perfectly safe and beautiful country.

He also shot a videotape containing interviews with American tourists at Athens Airport and on cruise ships. Also with Mr. P. Wallis, IATA's security chief, with a review of safety measures at Athens Airport and, finally, shots of ex-president Jimmy Carter enjoying a recent holiday in Greece.

This videotape is 90 minutes long and has already been shown by some 300 independent TV stations in the USA, together with the interviews given recently by NTO Secretary-General Nicos Skoulas.

A COMMON POLICY

The EEC's Industrial Union, at its last meeting, has submitted a number of proposals on transport matters. As far as a common shipping policy is concerned the Union believes that the Commission should strive for the following three aims:

First, the application of the rules of competition as laid down by the Treaty of Rome. The Conferences should, however, be absolved from abiding by articles 85 and 86 of the treaty since they have to cope with acute competition from outsiders.

Secondly, reaction against unfair competition. This reaction should not

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

however, go beyond certain limits which would hurt fleets which compete fairly on an international level.

Thirdly, the abolition of bilateral agreements which give cause for dispute between EEC members. One way of coping with this would be for all EEC member - countries to adopt the Code of Conduct of the regular lines, thus allowing the application of a uniform policy.

THE SKARAMANGA SHIPYARD

There are quite a few problems to be solved before the Hellenic Shipyards at Skaramanga can start working again, following the purchase of the company's shares by ETBA for \$ 13 million.

Settling the company's obligations, assessing its assets and other procedures are expected to take at least two months, thus extending the period of unemployment of the workers. Moreover, there is talk of reducing the personnel by about 600 - 800 persons.

Now that the purchase has been concluded we can reveal that one of the irrevocable terms set by the Niarchos Group during the long and difficult negotiations, was that after the signature of the sales contract, there would be no prosecution of the Yard's previous administrations for any of its decisions concerning the operation of the yard or the prices charged for repair or construction work. The previous administrations would thus be absolved from retroactive prosecution as in the case of the Andreadis and Tsatsos families.

We understand also that Mr. Stavros Niarchos was determined to sell the yard piecemeal and dismiss the workers, paying them their legal compensation, if the government had not agreed to this proviso.

LLOYD'S REGISTER TO CARRY OUT FLASH POINT TESTING

Lloyd's Register of Shipping is to introduce routine flash point testing into its Fuel Oil Bunker Analysis and Advisory Service (FOBAS). This follows moves by some port authorities to carry out random tests of fuel tank atmospheres.

The routine flash point testing now to be carried out by Lloyd's Register FOBAS service on all samples — at no extra cost — will have two main benefits to the shipowner. Firstly, he can be sure that he is complying with all the current rules and regulations concerning the bunkering of marine fuels with a flash point above 60° C. Secondly, in the unlikely event of the flash point being below 60° C, the information from FOBAS will enable him to take the best course of action.

The risk of prosecution by port authorities for contravening the regulations must now be regarded as a serious concern to shipowners. Even if the vessel is subsequently cleared, the cost of delays would be considerable.

It is obvious that international agreement is urgently needed on realistic percentage LEL figures to be adopted by port authorities. In the meantime, the flash point testing of bunkers by FOBAS will help ship operators to comply with the LEL limits currently enforced by a number of national authorities.

NEW RECEIVER FOR NAVTEX RECEPTION

"EB Loukout" is a new very economic receiver for monitoring international Navtex safety and distress broadcasts. The unit, for bulkhead or desk mounting, marks a breakthrough in receivers

dedicated to the Navtex 518Hz frequency. We stress the fact that Navtex is part of the future global maritime distress and navigation warning system. "EB Loukout" has bright 16-way LCD and associated logic for faster and more complete access to selectable transmitting stations, touch-pad controls, thermal printer and comprehensive self-test facilities. The first public demonstration of its capabilities was made at the EXPOSHIP '85, while a 12 volt option suitable for use on yachts, smaller crafts, shore and marinas, is also available.

BUREAU VERITAS HELDS ANNUAL MEETING

The annual meeting of the Council of Bureau Veritas General Committee was held in Paris, on the 17th of June 1985, under the chairmanship of Mr. H. Laurin, Chairman of the Society, with the participation of Members from 16 countries.

The Council meeting gave rise to fruitful exchanges of views on a number of important items for the 45 participating members of the Classification Society.

At the end of 1984, the total tonnage of ships classed with Bureau Veritas amounted to over 33 million grt for 7,492 vessels.

With 8% of the world tonnage and about 10% of the world fleet under its classification, Bureau Veritas maintains its place among the major international Classification Societies.

It is worth mentioning that Bureau Veritas has under its classification good percentages of the world tonnage of dredgers (32%), liquefied gas carriers (20%), chemical carriers (13%) and passenger vessels (12%).

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

GREEK WINS LLOYDS SCHOLARSHIP



Renos Yannopoulos (left), a former student of Athen's College in Greece, being presented with a Lloyd's Register of Shipping Scholarship of £ 500 by the retiring Managing Director of Lloyd's Register, Mr Bryan Hildrew, CBE. Renos is currently working with the consulting engineers Nobel Denton and Associates in London on the structural analysis of off-shore platforms which is an integral part of his BSc Honours degree course in Mechanical Engineering at the University of Surrey.

The purpose of the Lloyd's scholarship is to encourage suitably qualified engineers to enter the marine engineering industry in Britain. In addition to the £ 500, vacation training at Lloyd's in London is also included in the award.

The Society has continued improving its organization throughout the world with the appointment of exclusive surveyors in Canada, Abu Dhabi and Finland. At present, the Society is represented in 108 countries with a total staff of about 2,800 operating from 370 offices.

50 YEARS AGO

— The systematic obstacles placed

by the Italian authorities in Rhodes before the only Greek ship on the Piraeus-Dodecanese line, which aim at nothing less than excluding the Greek flag from the Italian-held islands, should provoke, for reasons of national pride if nothing else, strong and effective protests against the government in Rome.

— The Navy Ministry has proclaimed examinations for the entry of cadets in the first two classes of the Hydra

School where there are openings for ten cadets in the first class and four in the second. The requirements for the first class are that the applicant should have completed the first year of a six-year gymnasium, must be physically fit and not older than sixteen. Those for the second class must have completed two years of a six-year gymnasium, be physically fit and not older than 17.

— The British cargo ship "Treneglos" of 4,393 grt. and built in 1918, was bought by Mr. Marcos Lyras, with delivery at Avonmouth. It was transferred to Greek registry and renamed "Galaxias". Also, the British cargo ship "Brynmel" of 4,707 grt. and built in 1912 was bought by Mr. Cost. E. Lemos.

— The slackness in the freight market, which has lasted for a month already, became more acute during the second half of July, making things difficult for cargo shipping, with unstable prospects for the future.

INMARSAT CHOOSES ARIANE AND SHUTTLE

INMARSAT, the International Maritime Satellite Organization, will contract for launches on both the US Space Shuttle (STS) and the European Ariane rocket for its INMARSAT-2 satellites.

The INMARSAT Council, meeting this week in Munich, decided to order one launch aboard an Ariane 4 vehicle and two launches on the Shuttle, for its first three INMARSAT-2 spacecraft. The Ariane launch will be provided through the French Arianespace organization and the Shuttle launches through the U.S. National Aeronautics and Space Administration (NASA).

The total cost of the launches would amount to approximately 75 million, dollars, including launch support charges and the cost of PAM-D boosters, necessary to place the spacecraft into geostationary orbit after a shuttle launch.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	85	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	84	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	38000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3846
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3085
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	18223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3381
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4483
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369
ΑΙΔΩΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13333
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	9605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	13714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	81	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119

μετ. «Γεώργιος» (Μ.)		
δ. Π. Σαΐδ 7/6		
δ. Μπρανσμπούτελ 10/6		
ε. Π. Κέλανγκ 13/6		
α. Λά Παλις 11/6		
ε. Ρότερνταμ 18/6		
α. Μοντεβιδεο 11/6		
ε. Μπαχαρήν 12/6		
ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Γιοκοχάμα 12/6		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 27/5		
α. Τζέντα 24/5		
α. Σιγκαπούρη 14/6		
α. Τσίμπα 17/5		
α. Μπ. 'Αϊρες 6/6		
ἀργεὶ Πειραιά		
ἀργεὶ Πειραιά		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Χερνσάντ 15/6		
ἀργεὶ Πειραιά		
ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς		
μεσογειακὴ μεταφορὰς		
στό 'Ασάμυ 11/6		
ἀργεὶ 'Ελευσίνα		
δ. Παναμά 5/6		
ε. 'Αμβέρσα 11/6		
ε. 'Αμβέρσα 1/3		
ε. Κακινάδα 3/6		
δ. Σκάω 7/6		
α. Σάο Σεμπασιό 27/5		
ἀργεὶ Πειραιά		
ε. Τεργέστη 18/6		
α. Πενσάκολα 17/5		
α. Τόρρ 'Ανουζιάτα 29/5		
ἀργεὶ 'Ελευσίνα		
ἀργεὶ 'Ιθάκη		
ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς		
ε. 'Αμβούργο 18/6		
ε. Μπ. 'Αϊρες 13/6		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Σάντος 25/3		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Σαλβαντόρ 15/3		
α. Τζέντα 1/6		
ἐπωλήθη συμφέροντα Παναμά		
α. Σ. Αούις ντ'Ι Ρόν 18/6		
ἀργεὶ Τρινκομάλη		
δ. Κων/πολη 11/5		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Λός Πάμας 11/5		
α. Π. 'Ελζομπτε 18/6		
ἀργεὶ Πειραιά		
Διάλυση Γκαντάνι		
α. Μουπάσα 25/5		
ε. 'Αμβέρσα 18/6		
δ. Π. Σαΐδ 15/6		
ὕψωσε παναμαϊκή		
ε. Λάγος 1/4		
ἀργεὶ Πειραιά		
ἀργεὶ Πειραιά		
ἀργεὶ Πειραιά		
ε. Π. Καμπέλο 15/5		
ἀργεὶ 'Αργουστόλι		
ἀργεὶ Πειραιά		
ἀργεὶ Χαλκίδα		
ε. Γιοκοχάμα 18/6		
ε. Τάμπα 11/6		
α. Λός 'Αντζελες 6/6		
α. Σάν Φραντσκο 12/6		
α. Σιγκαπούρη 13/6		
α. Σπλίτ 3/6		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. Τουμπάρδο 31/5		
ε. Ν. 'Υόρκη 15/6		
δ. Παναμά 17/5		
δ. Γιβραλτάρ 15/6		

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15888
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ ΙΙ	76	12376
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	32318
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10998
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	38061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

α. 'Αμβέρσα 18/6		
στό Σ. Ναζαίρ 20/6		
ε. Σάντα Φέ 13/6		
α. Λάγος 4/6		
α. 'Αμβέρσα 15/6		
α. Τόκυο 13/6		
α. Λάγος 6/6		
α. Αύγουστα 22/5		
α. Σιλακάπ 27/5		
ἀργεὶ Πειραιά		
ε. Πειραιά 14/6		
ε. Σπλίτ 18/6		
α. Τερνεουζέν 5/6		
α. Δακάρ 4/6		
δ. Σουέζ 22/5		
α. Συδνεύ 16/6		
α. Γουακαϊνίμα 30/5		
ε. Σεπετίμα 8/6		
ἀργεὶ Χαλκίδα		
ε. Θεσσαλονίκη 10/6		
ἀργεὶ Σάρδα		
δ. Κων/πολη 26/5		
α. Σάντος 9/6		
ε. Λά Γκουέρα 7/6		
δ. Κων/πολη 9/6		
στό Καλαί 12/6		
α. Σιγκαπούρη 4/6		
α. Σιγκαπούρη 8/6		
α. Γουέστερβικ 8/5		
μετ. «Ortans» (Μαλ.)		
ἀργεὶ Πειραιά		
α. 'Αντοφάνκαστα 10/6		
ε. Τσίμπα 15/6		
ναυπηγ. Τόκυο		
στην 'Οδησσό 28/5		
ε. Λάγος 22/3		
α. Ρότερνταμ 11/6		
ε. Γιοκοχάμα 26/4		
α. Κουϊγκιντό 27/5		
διάλυση Μπαγκλαντές		
ἐπισκευές 'Αμβέρσα		
ε. Μαδρίτα 15/6		
ε. Πασαγές 2/6		
ε. Γιβραλτάρ 13/6		
ε. Ρότερνταμ 7/6		
ε. Πόρτο ντε Μπούκ 15/6		
α. Σιγκαπούρη 6/6		
ε. Π. Χάρκωτ 10/5		
α. Σάν Μάικας 5/6		
ὕπο ναυπήγηση		
α. 'Αμβούργο 18/6		
α. Τζιμπουτί 2/6		
ε. Μπρέμερ Χάβεν 9/6		
ε. 'Ασάμυ 12/6		
ε. Τομασίνα 3/6		
α. Ναγκόγια 4/6		
α. Χιουσόν 11/6		
α. Μπρίσμπαν 13/6		
α. Μπ. 'Αϊρες 6/6		

δ. Παναμά 10/6	
α. Λάγος 7/6	
ε. Μπουεναβεντούρα 2/6	
α. Θ. 'Αντζελες 5/6	
δ. Σουέζ 10/6	
δ. Παναμά 18/6	
στο Λάγος 3/5	
α. Ρότερνταμ 18/6	
ε. Σάν Λορέντζο 8/6	
ε. Καλαμπάρ 7/5	
ε. Μαντιλουότο 16/6	
α. Τέμα 8/6	
α. 'Οκλαντ 14/6	
δ. Κων/πολη 28/5	
α. Κίγκστον 12/6	
α. Σ. Τζών 31/5	
α. Γιβραλτάρ 6/6	
α. 'Αντεν 1/5	
α. Μαντράς 12/6	
α. Λουσίνα 3/6	
α. Σεβίλλη 11/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/6	
α. Φόρμ 1/6	
α. Φόρς 12/6	
α. Κονγκιντό 20/5	
ε. Ντάρμπαν 17/6	
δ. Ντόβερ 7/6	
α. Π. Σαΐδ 12/6	
α. Αλβερπούλ 14/6	
α. Κουσίρο 9/5	
ε. Γδύνια 17/6	
ε. Π. Κέμπλο 3/6	
ε. 'Ικόνιο 3/6	
α. Σάντος 4/5	
α. Αλβερπούλ 18/6	
δ. Παναμά 4/6	
ε. Κέιπ Τάουν 17/6	
α. 'Αμπέρσα 12/6	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΑ	64	11034
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	8350
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΑΡ	70	18973
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13833
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	85	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633

ε. Σιγκαπούρη 18/6	
ε. Γάνδη 10/6	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Κίνα	
μεσογειακές μεταφορές	
υπό ναυπήγηση	
άρχει Άμβουρνο	
α. Π. Έλζαμπτε 2/6	
δ. Ντόβερ 27/5	
α. Σιγκαπούρη 7/6	
δ. Καϊμάν Μπράκ 12/6	
α. Μπ. Άιρες 8/6	
ε. Ίμουιντέν 17/6	
α. Π. Γουάλλκοτ 17/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Ροζάριο 14/6	
ε. Γουακαμάτσου 12/6	
δ. Γιβραλτάρ 14/6	
ε. Σαγκάη 31/5	

δ. Σουέζ 17/6	
α. Ν. Ύορκη 30/5	
ε. Λάγος 16/5	
διάλυση Ίνδία	
α. Σιγκαπούρη 29/5	
ε. Κοτονού 19/5	
δ. Κων/πολη 5/6	
μεσογειακές μεταφορές	
στή Βομβάν 21/5	
άρχει Πειραιά	
α. Όσκαρσντ 11/6	
άρχει Σιδνέι	
μετον. «Άνθη Μαρίνα» (Έλ.)	
δ. Κων/πολη 1/6	
ε. Άμπιτιζάν 27/5	
α. Ρόττερνταμ 15/6	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Φλόγκ Μαρία» (Έλ.)	
δ. Έλσινόρκ 13/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πόρτσμουρκ	
ε. Παρανάγους 5/6	
δ. Κων/πολη 9/6	
δ. Κων/πολη 20/5	
α. Λός Πάβλος 8/6	
υπό ναυπήγηση Σασέμπο	
α. Χιροσίμα 8/6	
α. Αύγουστα 14/4	
α. Κόρκ 19/5	
ε. Σηάτλ 8/6	
δ. Παναμά 15/6	
δ. Παναμά 19/3	
α. Λοριέντ 31/5	
α. Μουπόσα 15/6	
ε. Ρόττερνταμ 17/6	
άρχει Πειραιά	
α. Κόμπε 9/6	
δ. Κων/πολη 29/5	
α. Σάουδα 12/6	
α. Χάντερστον 13/6	
άρχει Πειραιά	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. Φλόσινγκ 12/6	
δ. Παναμά 5/6	
ε. Ν. Γουέσμοντερ 14/6	
ε. Νταμά 7/6	
άρχει Πειραιά	
α. Κολόμπο 11/6	
δ. Γιβραλτάρ 15/6	
α. Βουλώνη 4/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Άυρ 14/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ε. Γκλήονγκ 25/5	
στή Σιτακόνη 19/6	
ε. Σάν Λορέντζο 9/6	
άρχει Πειραιά	
ε. Γκάλβεστον 3/5	
α. Σιγκαπούρη 13/6	
άρχει Ίθόκη	
άρχει Πειραιά	
ε. Μαυρίκιος 15/6	
άρχει Πειραιά	
επώληθη Άλλοδαπούς	
μετ. «Sagarika» (π.)	
ε. Παρανάγους 28/5	
Ν. Ύορκη 13/6	
α. Λίβερπουλ 18/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντουμπάι 7/6	
α. Άντάμ 3/6	
α. Σήννες 19/6	
δ. Ντόβερ 13/6	
δ. Μπανσμπούτελ 9/6	
άρχει Στουλίδα	
άρχει Στουλίδα	
άρχει Στουλίδα	
α. Σλουίσκι 21/5	
άρχει Έλευσίνα	
α. Κορώ Μπαίλ 11/6	
στή Μοζουσίμα 25/5	
α. Ν. Ύορκη 28/5	
α. Μουτσούρε 12/6	
στό Κουβέιτ	
α. Κόκορα 15/6	
ε. Μπάρ 18/6	
ε. Πειραιά 14/5	
α. Γιοκοχάμα 11/6	
ε. Μπουσάν 8/6	
άρχει Γάνδη	
α. Κουσίρο 6/4	

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	89	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	8478
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13383
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45085
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ	78	29880
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9486
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΥΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΡΑΦΟΡΟΣ	64	4566
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΘΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	8474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	68	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΛΙΒ	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14588
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	8952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ (μ.)	67	35041
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ	72	28021
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΙΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544

μετ. «Μιλένα Α.» (Μαλ.)	
α. Μπουσάν 31/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Ραβέννα 15/6	
α. Παλούα 5/6	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Πακιστάν	
α. Λός Άντζελες 13/5	
α. Τρινκομάλη 12/6	
δ. Παναμά 2/6	
δ. Π. Σαίδ 13/6	
α. Σάρζα 8/6	
ε. Ντάρμπαν 18/6	
α. Άμβέρσα 19/6	
στό Ροζάριο 10/6	
α. Αύγουστα 6/6	
α. Γένοβα 12/6	
α. Ν. Ύορκη 11/6	
α. Γκουανιακούλ 7/6	
α. Ντάρμπαν 7/6	
ε. Τζέντα 1/6	
α. Παρανάγους 12/5	

α. Λούπ Τέρμιναλ 24/5
α. Σάν Ντιέγκο 7/6
δ. Σκώ 16/6
άρχει Πειραιά
α. Κεμπέκ 10/6
α. Ν. Ώρεάνη 13/6
ε. Ν. Ώρεάνη 31/5
δ. Σκώ 8/6
στήν Άλεξάνδρεια
ε. Πειραιά 12/6
α. Πειραιά 11/6
α. Άμβέρσα 13/6
ε. Π. Κουεζάλ 30/5
α. Σαντάντερ 8/6
α. Γιβραλτάρ 7/6
α. Μανίλα 8/6
άρχει Σετουμπάλ
ε. Λάγος 10/6
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 12/6
α. Κίγκστον 11/6
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά
διάλυση Πακιστάν
α. Π. Έλζαμπτε 29/5
ε. Παρανάγους 28/5
άρχει Γάνδη
διάλυση Πακιστάν
α. Γιοκοχάμα 11/6
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Μπαχράιν 26/5

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	88	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	85	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	80	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	80	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	18095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16581
ΓΙΟΥΡΟΞΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΞΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10183
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	85	2988
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	85	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	80	7889
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	89	1438
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	85	5836
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	87	51844
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	89	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	88	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	18014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	78	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗ	85	7952
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΣ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	68	23390
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	18306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘΗ	86	20723
ΓΟΡΓΩ	58	7081
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	79	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	76	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19428
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	87	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ	83	13828
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7884
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10588
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	83	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	86	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	85	11906

ἀργεί Πειραιά		
ε. Λισσαβόνα 9/8		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σκάω 11/8		
δ. Σουέζ 3/8		
δ. Κων/πολη 11/8		
ε. Σιγκαπούρη 16/8		
ἀργεί Πόρτομπουρ		
δ. Γιβραλτάρ 28/5		
ε. Πορμπαντάρ 31/5		
δ. Ντόβερ 25/5		
ε. Φορτάνουν 13/5		
ἀργεί Πειραιά		
στον Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Όρναντισταντ 4/4		
ἀργεί Λευκάδα		
α. Τάμπα 25/5		
μετ. «Σηκάριε» (κ.)		
δ. Κων/πολη 6/8		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Δακάρ 25/5		
α. Παράνδουρα 9/8		
ε. Ντούλα 18/5		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Φουτζέιρα 14/8		
ε. Πειραιά 8/8		

α. Π. Κέλανγκ 16/8		
δ. Κων/πολη 25/5		
ἀργεί Άστακό		
ἀργεί Πειραιά		
α. Τιμαρού 14/8		
στον Πειραιά		
ἀργεί Έλευσίνα		
α. Ζήμπαγκ 3/8		
α. Χιούστον 1/8		
α. Φουτζέιρα 18/5		
πρ. «Ντόνα Όρτανσά II»		
ε. Π. Καμπέλλο 28/5		
ε. Σ. Φρανσίσκο 14/8		
α. Π. Καμπέλλ 18/5		
α. Σαράγκα 23/5		
ε. Βομβάη 12/8		
α. Κόρπους Κρίστι 2/8		
δ. Καυμάν Μπράκ 12/8		
ε. Μαράκαμπο 14/5		
α. Μπουμάν 5/8		
α. Μπουεναβεντούρα 29/5		
α. Ν. Όρλεάν 8/8		
α. Σάντα Φέ 12/8		
Διάλυση Πακιστάν		
ε. Δουνκέρκη 4/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 9/8		
α. Ν. Όρλεάν 5/8		
ε. Μπ. Άδρες 8/8		
α. Σάντα Φέ 4/8		
α. Μπάγια Μπλάνκα 3/5		
α. Ν. Όρλεάν 9/5		
α. Ν. Όρλεάν 4/8		
ε. Σπλίτ 14/8		
ε. Π. Καμπέλο 5/8		
α. Λός Άντζελες 28/4		
δ. Γιβραλτάρ 10/8		
α. Μπουεναβεντούρα 25/5		
α. Λός Άντζελες 13/8		
δ. Σουέζ 11/8		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Λάγος 28/5		
αναμένει Όμάν		
ε. Ουλάαν 10/8		
δ. Γιβραλτάρ 5/8		
μετον. «Έλ Γκρέκο» (Μ.)		
δ. Γιβραλτάρ 8/8		
α. Έλευσίνα 15/3		
ἀργεί Άργαστάι		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Λεμεσό 11/8		
διάλυση Άνδία		
ἀργεί Πειραιά		
στον Πειραιά		
α. Χμείτ 29/5		
δ. Σκάω 5/8		
ε. Ν. Όρλεάν 17/5		
ε. Ντόβερ 13/8		
δ. Κων/πολη 11/5		
δ. Σουέζ 7/5		
δ. Ντόβερ 13/8		
ε. Ρίτσοντς Μπαί 26/5		
ε. Σαγκάη 23/5		
δ. Σκάω 21/5		
ε. Σετουμπάλ 5/8		
α. Λίβερπουλ 21/5		
α. Λός Πάλλμας 25/5		
ε. Λάγος 30/5		
δ. Έκσμουίν 4/8		
α. Ν. Όρλεάν 29/5		
α. Γκρέντζιαουθ 8/8		
ναυπηγ. Σκαρμαγκά		
ἀργεί Γαλαξείδι		

α. Χάλιφα 13/8		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Τάουσαβι 12/8		
ἀργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λός Πάλλμας 1/8		
α. Θεσσαλονίκη 11/8		
στο Μπαντάρ Άμπας 10/8		
στο Μπαντάρ Άμπας		

ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9881
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25078
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9848
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΟΣ (δ.)	62	23180
ΔΟΥΡΟΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	68	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	68	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦ	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	84	10652
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ II	60	1995
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	75	35716
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ	71	11005
ΕΛΙΖΑ	62	1859
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	69	6006
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	8846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	89	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9685
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ I	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13887
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΠΕΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΡΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	18405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΙΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	18844
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14589
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13831
ΕΥΒΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΗΖΕΡ	72	6880
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57180

α. Φρήταουν 8/8	
δ. Σουέζ 6/8	
δ. Παναμά 15/8	
ε. Άβλις 30/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ίκουίκε 28/5	
α. Ρίο Άνιέρο 31/5	
ε. Γιοκοχάμα 21/5	
ἀργεί Γαλαξείδι	
μετ. «Τέρνινγκ Πόιντ» (Έλ.)	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Μίνα Σάκρ	
α. Κουβέιτ 1/8	
α. Βίλλα Κονσταντινούτιν 28/5	
επώληση Άλλοδαπούς	
ἀργεί Άδκη	
α. Σ. Ευστάθιος 27/5	
ε. Πενσάκολα 5/8	
ε. Χιούστον 13/6	
α. Σγκαπούρη 1/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Άδρνακα 11/8	
α. Πειραιά 7/8	
α. Βουμβάσι 5/8	
α. Χιούστον 11/8	
α. Άδελαιβτα 27/5	

ZANET	86	4503	α. Πειραιά 31/5	ΚΑΖΚΑΝΤΑ	63	12407	άρχει 'Αργυστόλι
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Ματάντζας 4/8	ΚΑΖΟΣ	76	14983	α. Ντόρμπαν 24/5
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Π. 'Αντζέλες 18/4	ΚΑΖΟΑΝΔΡΑ	69	14318	στό Ντόρμπαν 17/6
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	δ. Γιβραλτάρ 16/5	ΚΑΖΣΙΑ	72	16704	ε. Π. 'Αθρου 10/6
ΖΕΤΤΑ	71	20516	δ. Γιβραλτάρ 30/5	ΚΑΖΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ντουλούθ 4/8	ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	28537	άρχει Πειραιά
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Λός 'Αντζέλες 1/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Σουέξ 13/5
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Κέιν Πάμας 25/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Ρίτσαρντ Μπαί 31/5
ΖΥΓΟΣ	76	19168	α. 'Ασντον 18/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει 'Αστακό	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Κων/πολη 6/6
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Ντόρμπαν 12/6
ΗΒΗ	70	2865	άρχει Πειραιά	ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Γαλαξίδι
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Χιούστον 31/5
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Φιλοδέλφεια 15/5				
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Μομπλά 21/5				
ΗΡΩ	65	23390	διάλυση Παγκλιντές	ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΙΟΣ	66	29955	έπληθη διάλυση
ΗΣΤΡΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Π. Νουάρ 31/5	ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Μουρμουγκό 3/6
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει 'Αργυστόλι	ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Σινγκπούρ 25/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο	ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φόλ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	α. Μανίλα 4/6	ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μόντρεαλ 13/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	78	14052	α. Π. Καμπέλο 5/6	ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	δ. Παναμά 16/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	78088	έπληθη 'Αλλοδαπούς	ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Ροζάριο 14/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	δ. Παναμά 22/5	ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Τακοράντι 31/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Λός 'Αντζέλες 29/5	ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. 'Αντοφάγκστα 12/6
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	δ. Σουέξ 6/6	ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	δ. 'Ελσκόρ 9/6
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	άρχει Πειραιά	ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Ντόρμπαν 14/5
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά	ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Σκάω 18/6
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	άρχει Πειραιά	ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	ε. Πειραιά 14/5
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Χάρρη 13/6	ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΜ	75	16307	ε. 'Αμβέρσα 13/6
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9966	α. Θεσσαλονίκη 10/6	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	α. Σαγκά 18/5	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	διάλυση Κίνα
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Μπάχα Μπλάνκα 15/5	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	α. Μουτούρη 11/5	ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	στόν Πειραιά
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904	α. Ρίτσαρντ Μπαί 14/6	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	δ. Κων/πολη 9/6
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά	ΚΛΑΪΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά	ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Μασσάνα 11/6
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Δουνκέρκη 15/6	ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Τσίμα 6/6	ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Σάν 'Αντόνιο 2/6
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ρουέν 14/6	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ροζάριο 5/6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά	ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Κασσιούγκ 10/6	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39021	ε. 'Οξελόσαντ 9/6
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	δ. Γιβραλτάρ 13/6	ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. 'Αμβέρσα 16/6
ΙΔΕΑ (δ.)	65	41195	δ. Κων/πολη 5/6	ΚΟΝΚΑΡ ΦΕΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Κόρπους Κρίστι 8/6
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	θέση 07.33Β, 13.04Δ στίς 1/5	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Λός 'Αντζέλες 28/5
ΙΟΛΙ	72	4999	α. 'Αμβέρσα 12/6	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Γιοκοχάμα 25/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. 'Αμβέρσα 14/6	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΠΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Χέυ Πόιντ 15/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Ν. 'Ορλέαντ 11/6	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Σουέξ 5/6
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	62	10420	δ. Σουέξ 25/5	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Γιοκοχάμα 31/5
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	δ. Σουέξ 10/6	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	11543	α. Σινγκπούρ 16/5
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Μπ. 'Αίρες 5/6	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Γένοβα 27/5
ΙΟΣ	85	34400	ε. Γιοκοχάμα 13/6	ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Σάν Φρανσίσκο 15/6
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Νικόσι 18/4	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Σάντος 7/6
ΙΩ	69	8909	άρχει Ντόρμπαν	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαίβ 14/5	ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	ε. Τσάρλεστον 9/6
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. 'Αστακό 18/10	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	18227	α. Βίλα Κονσταντίουσιον 11/6	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	77	5539	στό Χάμπτον 17/6
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	δ. Σουέξ 8/6	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Βηρυτό 14/6
				ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14784	δ. Κων/πολη 7/6
				ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμα 28/5
				ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άρχει Πειραιά
				ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	άρχει Πειραιά
				ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	στή Βομβάη 12/6
				ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Μπιλμάο 19/6
				ΚΟΡΟΝΙΑ	70	11826	δ. Σκάω 8/6
				ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	άρχει 'Αστακό
				ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. Ντουμπάι 8/7
				ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Ντόρμπαν 12/6
				ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6596	δ. Γιβραλτάρ 1/6
				ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6084	δ. Γιβραλτάρ 17/6
				ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Λισσαβόνα 18/6
				ΚΡΑΤΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Μαριονά 14/4
				ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	δ. Γιβραλτάρ 1/6
				ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Γιοκοχάμα 15/6
				ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Μελλί 5/6
				ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	δ. Ντόβερ 18/6
				ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Νάπολη 7/6
				ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Τζένα 7/6
				ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	δ. Κων/πολη 2/6
				ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	στό Ντόρμπαν 17/6
				ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Φός 17/6
				ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Νταμάμ 10/6
				ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Λόγος 27/4
				ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Ντουμπάι 17/6
				ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κήλανγκ 16/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Δουνκέρκη 14/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Χάρρη 16/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Ντόβερ 18/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Πιντέ Μπούκ 30/5
				ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Κήλανγκ 10/6
				ΚΡΙΟΣ	59	16875	άρχει Πειραιά
				ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Πόρσγκρουον 6/6
				ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 8/5
				ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει Πειραιά
				ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6596	δ. Κων/πολη 11/6
				ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	δ. Ντόβερ 16/6
				ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στή Τζένα 22/5
				ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Τζένα 6/6
				ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
				ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
				ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
				ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Μίλφορντ Χάβεν 10/6
				ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
				ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	δ. Κων/πολη 13/5
				ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άρχει 'Αστακό
				ΚΥΡΙΑΚΗ	61	38000	ε. Σάντος 6/6
				ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Κακινάνα 5/6
				ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άρχει Πειραιά
				ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Τεργέστη 11/6
				ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2635	άρχει Πειραιά
				ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ροζάριο 15/6
				ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ν. 'Ορλέαντ 10/5
				ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
				ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. Ρουέν 13/6
				ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Δελφίδα

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18858
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	85	7952
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΗΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ	84	10305
ΛΑΟΥΡΑ	85	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16308
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30844
ΛΕΔΕΑ	83	17879
ΛΕΜΑΝ	86	2963
ΛΕΝΑ II.	68	15781
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10818
ΛΕΝΤΟΥΟΡΑΝΤ	68	10818
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	78	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	81	7963
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΝΔΟΣ	68	2208
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	8228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16008
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	84	8547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΔΕΡ	68	11361
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	70	11258
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19878
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8987
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6807
ΜΑΡΓΚΚ (δ.)	76	81106
ΜΑΡΕΣΙΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15838
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	78	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9385
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19586
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	66	3782
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΑΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1988

α. Πειραιά 11/8		
διάλυση Πακιστάν		
άρχει Πειραιά		
ε. Σάντος 7/8		
α. Πόρτ Όκχα 23/3		
άρχει Πειραιά		
α. Κολούμπια Ρίβερ 9/8		
α. Κολόμπο 24/3		
α. Σετουμπάλ 22/5		
ε. Ταλκαχουάνο 10/8		
ε. Πειραιά 11/8		
δ. Σκάω 18/8		
άρχει Γαλαξειδί		
άρχει Πειραιά		
ε. Κακικάντα 28/5		
άρχει Σετουμπάλ		
άρχει Έλευσίνα		
στη Λισσαβόνα		
άρχει Χαλκίδα		
α. Λός Άντζελες 9/8		
άρχει Ήγουμενίτσα		
α. Λός Πόλμας 13/8		
άρχει Φορταλέζα		
δ. Κων/πολη 21/5		
ε. Μπάχια Μιλάνκα 14/8		
άρχει Σετουμπάλ		
ε. Λόγος 4/8		
δ. Π. Σαίδ 14/8		
ε. Σχέζιν 12/8		
δ. Ντουμπάι 4/8		
έπωλ. Άλλοδαπούς		
στο Μπαντάρ Άμπας		
ε. Τέμα 13/8		
α. Γκρενάδα 13/8		
α. Ρός Τανούρα 4/8		
ε. Πειραιά 9/8		
άρχει Βασόρα		
ε. Αύγουστα 8/8		
δ. Κων/πολη 20/5		
α. Νιούκαστλ 28/5		
δ. Ντόβερ 13/8		
α. Σεβίλλη 15/8		
α. Θεσσαλονίκη 7/8		
άρχει Σετουμπάλ		

α. Π. Άντζελες 8/5		
ε. Γάνδη 8/8		
α. Χάβρη 17/8		
α. Λόγος 30/5		
δ. Σουέζ 16/8		
δ. Κων/πολη 10/8		
α. Σασέμπο 8/8		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Σετουμπάλ		
στον Πειραιά		
α. Άδεν 7/8		
α. Ν. Ύόρκη 9/8		
ε. Πειραιά 17/8		
ε. Λόγος 8/8		
α. Κίγκστον 11/8		
πρός Σαγκάη 22/5		
άρχει Στουλδα		
α. Σαλάδα 4/8		
δ. Κων/πολη 9/8		
ε. Ροζάριο 3/8		
ε. Μπωμόντ 10/8		
α. Σάντος 11/8		
ε. Σούντ 10/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Ντόβερ 17/8		
α. Γάνδη 23/5		
ε. Καλαμπά 22/5		
άρχει Χαλκίδα		
έπισκευές Πειραιά		
ε. Π. Σαίδ 7/8		
α. Άμβέρσα 22/5		
άρχει Πειραιά		
α. Μόντρεαλ 11/8		
α. Μουτσούρε 8/8		
α. Κοπεγχάγη 21/5		
πρ. «Royal Sapphire»		
α. Νιούκαστλ 27/5		
α. Π. Νουάρ 30/4		
στη Σιγκαπούρη 14/8		
μετ. «Πασφικ Μπρή»		
στη Τσάνα 11/8		
στον Πειραιά 11/8		
ε. Σπλίτ 13/8		
α. Σαβάννα 8/8		
α. Άμβούργο 5/8		
α. Σάντος 10/8		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 14/8		
α. Μομπάσσα 25/5		
δ. Κων/πολη 12/4		
δ. Κων/πολη 9/8		
ε. Πειραιά 16/8		
ε. Ρίο Ίανείρο 11/8		
α. Άμβούργο 18/5		
ε. Χέλυ Πόλιν 16/8		
άρχει Σετουμπάλ		
άρχει Πειραιά		
α. Τσίμα 1/8		
δ. Κων/πολη 2/8		
δ. Γιβραλτάρ 29/5		
δ. Έπτάνησα 10/5		
ε. Κεμπέκ 7/8		
α. Βαλέτα 3/8		
άρχει Χαλκίδα		
α. Μόντρεαλ 23/5		
ε. Ροζάριο 17/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Φλάσινγκ 4/8		
ε. Μπανγκόκ 3/8		
μεσογειακές μεταφορές		

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554
ΜΑΤΩΙΔΑ	65	7696

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15888
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	68	2296
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	81	9969
ΜΕΝΤΡΟΚ	82	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	85	8999
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	62	11940
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	75	28082
ΜΕΧΟΛΟΓΓΙ (δ.)	78	12598
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17485
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	70	17488
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	71	17355
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43957
ΜΗΛΟΣ	80	45000
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	84	28100
	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦ	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60830
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23087
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36188
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13866
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	68	8877
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΙΛΙΟΥΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	68	9085
ΜΠΡΑΒΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ.	84	35082
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	18224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	18246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700

ε. Ροζάριο 30/5
α. Σάντος 13/8
διάλυση Μπουσάν
άρχει Πειραιά

ε. Σιγκαπούρη 7/8
ε. Κιτιμάτ 14/8
δ. Σουέζ 9/5
α. Ρόττερνταμ 8/8
ε. Ρόττερνταμ
ε. Σκίοντα 19/5
άρχει Πειραιά
α. Άμπιτζάν 19/5
άρχει Πειραιά
α. Ταρραγκόνα 25/4
άρχει Πειραιά
α. Πειραιά 7/8
δ. Κων/πολη 18/5
α. Λά Γκουέρα 29/5
ε. Σιγκαπούρη 25/5
α. Άμβέρσα 18/8
μετον. «Ζίρκον» (κ.)
μετον. «Γουόλντ» (κ.)
α. Ρόττερνταμ 11/8
ε. Καράτσι 24/5
ε. Σιγκαπούρη 10/8
ε. Σάο Σεμπαστιάν 30/3
α. Άμβέρσα 10/8

άρχει Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 12/8
α. Σαβόννα 17/8
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 14/5
α. Δεμερρά 11/8
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάνη
δ. Παναμά 9/8
α. Σαβόννα 15/8
α. Γκιζάν 8/8
ε. Πειραιά 25/5
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάνη
α. Γκιζάν 7/8
άρχει Ν. Όρλεάνη
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. Όρλεάνη
α. Σάν Λορένζο 8/8
α. Λισσαβόνα 23/5
α. Κόμπε 15/8
μεταφορές Έρμεντράς Θάλ.
ε. Ρίο Γκρόντε 4/8
ε. Πειραιά 5/8
ε. Μπετζάνα 28/5
δ. Σουέζ 15/8
ε. Άμβέρσα 25/5
α. Χουανγκπού 20/5
άρχει Σάρζα
α. Πόρτ Άντζελες 9/8
α. Σιγκαπούρη 7/5
α. Σουέζ 28/5
α. Πειραιά 29/3
α

NEBER ON XANTE'Y	78	33191	α. Νιούκαστλ 3/8	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σουέζ 13/6
NE'I'BY ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκλάντστον 15/5
NEΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσίνα	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Κοατζακόλκος 20/5
NEMEA	79	10993	δ. Σουέζ 27/4	ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Λισσαβώνα 16/6
NEMOZ	71	4981	α. Σαβάννα 11/6	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Πειραιά
NENA	74	39866	α. Άμβούργο 8/6	ΠΑΡΟΣ (δ.)	65	8883	διάλυση Πακιστάν
NEOTHS	71	9082	α. Άμβέρσα 16/6	ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	δ. Έλσινόρκ 3/6
NEΠΟΥΝΙΑ	65	27980	άρχει Πειραιά	ΠΑΣΔΑΕΝΑ(δ.)	67	45127	ε. Πόρτ Χέντλαντ 27/5
NEΣΤΩΡ	82	37000	ε. Γιοκοχάμα 15/6	ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	δ. Σουέζ 17/6
NEΣΤΩΡ	68	25755	στό Σάντος 22/5	ΠΑΤΜΟΣ	69	51897	ε. Πόρτ Χέντλαντ 27/5
NEΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	8608	δ. Γιβραλτάρ 30/5	ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	στή Μεσσηνή
NEΦΕΛΗ	70	14096	α. Ρουέν 15/6	ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	δ. Π. Σαΐδ 31/5
NHPEYΣ	56	9942	α. Ρουέν 15/6	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
NHΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	α. Ρουέν 15/6	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	77	125947	α. Π. Κέμπλα 16/6
NHΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Ρουέν 15/6	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	68	10466	άρχει Πειραιά
NHΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Γιβραλτάρ 15/6	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	70	14724	δ. Κων/πολη 11/6
NHKAIA	73	19831	α. Τσίμπα 12/6	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	71	16306	ε. Πειραιά 15/6
NHΚΗΤΑΣ Φ.	64	8163	άρχει Πειραιά	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 12/6
NHΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ν. Όρλεάνη 13/6	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	71	11801	α. Σάν Λορέντζο 8/6
NHΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάνη 18/4	ΠΕΛΑΓΟΣ	78	8376	δ. Π. Σαΐδ 14/6
NHΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
NHΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Λεμεσό 7/6	ΠΕΛΑΓΟΣ	67	1183	ε. Ριγίκα 13/6
NHΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Ν. Όρλεάνη 19/3	ΠΕΛΑΓΟΣ	79	10993	α. Κάλουντιμποργκ 22/3
NHΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά	ΠΕΛΑΓΟΣ	71	1594	α. Ριγίκα 8/6
N.I. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει Άλιβέρι	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
NHΚΟΣ Ι.	60	4824	άρχει Πειραιά	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Μουτσούρε 13/6
NHΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
NHΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Άμαγκασάκι 30/5	ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Παλέρμο 7/6
NIOBH (Μαλ.)	69	21427	ε. Ίκουικε 17/5	ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9823	ε. Λέγκορν 6/6
NIONIO	69	15874	ε. Ναυάκι 28/3	ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Φορμάντλ 17/6
NITZA (δ.)	71	16400	διάλυση Κίνα	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει Πειραιά
NOPB BA'I'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Φουκουϊάμα 5/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Ντόβερ 18/6
NOPB ΓΟΥΛΙΝΒ	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Γιένμπο 15/6
NOPB KIGK	66	25820	άρχει Στυλίδα	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
NOPB ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Σύνδε 5/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά
NOPBΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Άμβέρσα 12/6
NTA'Y'MONT ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Γένοβα 17/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουέζ 8/6
NTA'Y'MONT ΣΑΝ	70	4797	α. Λάδ Πάλας 30/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά
NTΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Κόρπους Κρίστι 2/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τζουμπάδα 7/6
NTΕΖΕΡΤ KIGK	77	15320	α. Ματάνζας 7/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Μαντράς 13/6
NTΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Μπρέξ 3/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Σιγκαπούρη 1/5
NTΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Ν. Όρλεάνη 25/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Κων/πολη 10/6
NTΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Πειραιά 8/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Σιμίζον 11/5
NTΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Ντάρ-ε-Σαλάμα 5/6
NTΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξείδι	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Άστακ
NTΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Ήγουμενίτσα
NTΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Έλευσίνα	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	στο Ούστ - Ντουάσκ 10/6
NTΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Γαλαξείδι
NTΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Γιούροπορτ 14/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Σάν Ντιέγκο 14/6
NTΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Λομπίτο
NTΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	δ. Ντόβερ 15/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Χάλλ 13/6
NTΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Γαλαξείδι
NTΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Λάδ Πάλας 4/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Παναμά 29/4
NYALLA (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	στο Χάιφα 13/6
ΟΔΕΛΙΑ	69	3266	ε. Σέτε 31/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Π. Κέλανγκ 13/6
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976	δ. Μπρανσμάτελ 1/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Λάδ Πάλας 8/6
ΟΒΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Χαλκίδα
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Γκότενμποργκ 16/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Νιούκαστλ 17/5
ΟΑΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Κισαράζον 11/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Σετσουμπά 28/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ραβέννα 6/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Κων/πολη 10/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Ν. Όρλεάνη 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	69	15688	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Ντόβερ 18/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΣ (δ.)	75	43744	α. Τεργέστη 14/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Κηλάνγκ 16/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	επισκευές Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	επισκευές Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Κων/πολη 2/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Χιούστον 30/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Μπ. Άλρε 8/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Φιλανδελφία 15/5
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Φρεντερίτσια 29/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Ντάρμαν 11/6
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	α. Ρότερνταμ 14/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Κων/πολη 8/6
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Σιγκαπούρη 16/6
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Ρουέν 31/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Λισσαβώνα 6/6
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Ν. Όρλεάνη 13/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	α. Γκλάντστον 19/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ν. Όρλεάνη 29/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Σάλλομ Βόε 3/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Νάντη 15/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Καζαμπλάνκα 27/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Λεμεσό 17/5
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	32	49100	ναυπηγ. Φερρόλ	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Σαΐδ 10/6
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	δ. Ντόβερ 16/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Μπάχια Μπλάνκα 14/6
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Σινγκάνγκ 24/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Π. Σαΐδ 28/5
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	δ. Γιβραλτάρ 13/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Σιγκαπούρη 1/6
ΟΤΖΚΟΟΥ	60	2981	επισκευές Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Λά Πάλς 14/6
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Χιροχάτα 4/6
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ίκονιο 6/6
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	άρχει Χαλκίδα	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Γιούροπορτ 22/5
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Αύγουστο 28/5
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Λορέ 30/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Θεσσαλονίκη 13/6
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Άλβέρι	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	θέση 54.088, 03.20 δ 12/6
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	α. Λάδ Πάλας 11/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουέζ 27/5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	α. Λάδ Πάλας 25/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Λάγος 15/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέτι Μπίτερ	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 13/6
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Γιοκοχάμα 1/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Έπτανησα 30/5
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Π. Σαΐδ 15/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Π. Βέσμε 14/6
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Παναμά 7/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξείδι	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	δ. Κων/πολη 23/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794	στον Πειραιά 25/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Γιοκοχάμα 11/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	α. Ν. Όρλεάνη 30/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ε. Ντάρμαν 11/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Μπάχια Μπλάνκα 14/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σουέζ 13/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκλάντστον 15/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Κοατζακόλκος 20/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Λισσαβώνα 16/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	65	8883	διάλυση Πακιστάν	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	δ. Έλσινόρκ 3/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΣΔΑΕΝΑ(δ.)	67	45127	ε. Πόρτ Χέντλαντ 27/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	δ. Σουέζ 17/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΜΟΣ	69	51897	ε. Πόρτ Χέντλαντ 27/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	στή Μεσσηνή	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	δ. Π. Σαΐδ 31/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	77	125947	α. Π. Κέμπλα 16/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	68	10466	άρχει Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	70	14724	δ. Κων/πολη 11/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	71	16306	ε. Πειραιά 15/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 12/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	71	11801	α. Σάν Λορέντζο 8/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Ταμπίκο 7/6

ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2918
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	18993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	18402
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ)	68	14948
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13831
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10018

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	18018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10683
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ)	85	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	33300
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ)	56	10287
ΣΤΑΡ I	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18878
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19888
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19888
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΣ	55	8021
ΣΤΕΛΛΙΣ	59	8878
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ)	65	30480
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302

ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπορντό 8/6	
ε. Ρεσιφ 18/5	
α. Λός Πάλας 29/5	
ε. Λεμεσό 18/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
διάλυση Μπαγκλαντές	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κάλουκτιμποργκ 20/5	
ε. Βιτόρια 3/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τσίμα 22/5	
δ. Παναμά 30/5	
ε. Μομπάσα 12/6	
α. Χιρσίμα 28/4	
δ. Παναμά 9/6	
α. Ντόρμαν 25/3	
α. Ούμεα 31/5	
δ. Κωνίπολη 7/6	
δ. Ντόρμπερ 24/5	
α. Λά Παλς 5/6	
δ. Κωνίπολη 4/6	
α. Μπ. Αίρες 7/6	
α. Μουτσούρε 17/6	
ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο	
ἀργεί Σετομπάλ	
ἀργεί Λομπίτο	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τέμα 31/5	
ε. Κωνίπολη 7/6	
α. Χοντίντα 19/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντόρντρεχτ 22/5	
α. Π. Σάιθ 12/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπ. Αίρες 29/5	
α. Μπαχραϊν 12/5	
ε. Μπανγκόκ 30/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5	
ε. Καρασί 13/6	
ε. Π. Χάρκωρτ 3/6	
α. Λάγος 11/5	
ε. Ρουάλα 12/6	
ε. Λάγος 9/4	
α. Ροζάριο 17/5	
α. Γιοκοχάμα 5/6	
ε. Άμβέρσα 19/6	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Ούμ Σάιθ 13/6	

ε. Λάγος 30/5	
α. Αδελαΐδα 18/6	
α. Τής 15/6	
ε. Σπέζια 17/6	
α. Γιβραλτάρ 13/5	
α. Καλκούτα 12/6	
ε. Λάγος 22/5	
δ. Σκάω 24/5	
δ. Π. Σάιθ 13/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Καλκούτα 7/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Όζάκα 8/6	
α. Ικόνιο 8/6	
υπό ναυπήγηση Αίοι	
Σάντος	
ἀργεί Χαλκίδα	
στη Μομπάσα	
δ. Π. Σάιθ 28/5	
ε. Σουέμα 23/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξείδι	
στην Πύλο 7/6	
ἀργεί Έμδεν	
διάλυση Πακιστάν	
ἀργεί Έλεουσίν	
α. Κόρπους Κρίστι 10/6	
πρ. «Santa Sofia»	
δ. Γιβραλτάρ 18/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μέβυλ Ρόαντς 14/6	
α. Βανκούβερ 8/6	
δ. Γιβραλτάρ 10/6	
ἀργεί Έλεουσίν	
ε. Νουέβα Παλμίρα 10/6	
ἀργεί Πειραιά	
υψώσε Λιβερνάνη	
δ. Έπτάνησα 28/5	
α. Βενετία 14/6	
δ. Ντόρμπερ 29/5	

ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Λευκάδα	
ε. Χοκάτα 8/6	
α. Σιγκαπούρη 12/6	
α. Νήσο Χριστούγεννων 8/6	
α. Χαμίνα 4/6	
α. Άκαγιούτλα 21/5	
α. Μπ. Αίρες 13/6	
ε. Τακοράντι 8/6	
στό Όμάν 15/5	
ε. Ρουέν 3/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπαλό 31/5	
α. Ρόττερνταμ 15/6	
στό Σουέζ	
δ. Παναμά 14/6	
δ. Παναμά 8/6	

ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΙΝΙΛΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4238
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11788
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΞΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΞΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17648
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΑΖΜΙΝ	71	22180
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΕΜΙΝΙ	68	5450
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14589
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	18278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΗ	85	19750
ΤΖΩΝΝΥ	78	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19186
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΕΝΤΕΝΣ (δ)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΕΝΗΠΕΛΣ	86	3048
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	80	9255
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΗΠΕΛΣ	74	11644
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	88	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΛΕΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΑ Α'Ι'ΒΟΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ)	78	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48882
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730

δ. Κωνίπολη 18/5
ἀργεί Γκουαγιακούιλ
ε. Ν. Όρλεάνη 31/5
μεσογειακές μεταφορές
διάλυση Ταϊβάν
α. Χοσέ 'Ιγκάσιο 31/5
ε. Ν. Όρλεάνη 13/6
διάλυση Πακιστάν
ἀργεί Γαλαξείδι
ἀργεί 'Ιθακή

ε. Μοντεβιδέο 13/6
επωλήθη διάλυση
ἀργεί Πειραιά
δ. Ντόρμπερ 15/5
ε. Μπαχραϊν 15/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Π. ορ. Σπαίην 4/6
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σκάω 5/5
δ. Παναμά 22/5
α. Χέυ Πόιντ 1/6
δ. Κωνίπολη 1/6
στη Βόννη 20/5
ε. Ντηνρόιτ 18/6
δ. Κωνίπολη 3/6
ε. Χάλιφα 12/6
α. Τζέντα 23/5
α. Τζέντα 6/6
ε. Σάν Φρανσίσκο 17/6
α. Ν. Όρλεάνη 7/6
ἀργεί Άστακό
ε. Φιλαδέλφεια 8/6
α. Πόρτ Χάρκωρτ 4/6
ε. Ρίο Γκράντε 31/5
ε. Ρεσιφ 27/5

ανάληψη
α. Λά Γκουλέτ 12/6
δ. Σουέζ 26/5
δ. Κωνίπολη 1/6
α. Λεμεσό 12/6
α. Τάουνσβιλ 20/5
ε. Άμβέρσα 18/6
ε. Εινγκάνγκ 31/5
ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 13/6
ἀργεί Μανφεντίνια
δ. Π. Σάιθ 4/6
δ. Ντόρμπερ 7/6
α. Καουσιουγκ 24/5
ἀργεί Έλεουσίν
ε. Μουτσούρε 1/6
α. Τής 23/5
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Πειραιά
α. Ίμμινγκχαμ 15/6
ἀργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 13/6
α. Γιβραλτάρ 11/6
α. Πειραιά 17/6
δ. Σουέζ 9/6
ε. Κίνγκστον 11/6
ε. Γκίλονγκ 8/6
δ. Κωνίπολη 8/6
διάλυση Ταϊβάν
επωλήθη Άπω Άνατολή
ἀργεί Πειραιά
διάλυση Μπαγκλαντές
α. Καζαμπλάνκα 31/5
ἀργεί Πειραιά
α. Σινγκαπούρη 9/6
α. Ν. Ύόρκη 24/5
α. Χάμπτον 10/6
α. Μανζανίλο 29/5
δ. Κωνίπολη 11/6
ἀργεί Πειραιά
α. Νουκαστότ 30/5
ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ε. Πειραιά 2/6
α. Φουτζέιρα 19/5
δ. Έλαινόρκ 10/6
δ. Κωνίπολη 3/6

α. Ρουέν 12/6
α. Ν. Όρλεάνη 12/6
ε. Ροζάριο 11/6
α. Θεσσαλονίκη 12/6
ἀργεί Πειραιά
ε. Ν. Ύόρκη 11/6
α. Άμπού Ντάμιρ 28/5
ἀργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόρτ ντέ Μπουκ 14/6
ε. Λάγος 6/6
δ. Σουέζ 12/6
ἀργεί Πειραιά
α. Πόρτ Λιμόν 30/5
α. Ντάρμπατ 12/6
α. Κίγκστον 30/5
ἀργεί Χαλκίδα
α. Βίλλα Κοντιστιτούσιον 6/6
α. Ν. Ύόρκη 14/6
στη Φουτζέιρα
α. Φάδσινγκ 25/5
ε. Λάς Πάλαμας 8/6
δ. Π. Σάιθ 15/6
α. Μελβούρνη 31/5
α. Γιοκαζί 20/5
ε. Μουτσούρε 15/6
ε. Ύρουίντεν 12/3
α. Γιοκοοούκα 18/6
ε. Χάλιφα 30/5
α. Φρήπορτ 10/6
α. Καζαμπλάνκα 10/6
ε. Άμבוόργο 18/6

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	δ. Παναμά 23/5	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κων/πολη 1/6
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Ν. Όρλεάνη 30/5	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρώην «ΗΑΜΝΟ»
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	επωλήθη Άλλοδαπούς	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22829	α. Άμβούργο 4/6
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	δ. Κων/πολη 23/5	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	δ. Σκάω 8/6
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	δ. Παναμά 30/5	ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12483	α. Σιγκαπούρη 13/6
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	ε. Λαύριο 26/4	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	ε. Βόλο 24/4	ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39386	ε. Πράια Μόλε 3/6
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Πόρτ Σάϊδ 22/5	ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	ε. Καλούτα 29/5
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633	ἀργεί Πειραιά	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Βάλβις Μπαϊ 29/5
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ρουέν 11/6	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15384	α. Φιλαδέλφεια 11/6	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Π. Σάϊδ 25/5
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Ρουέν 26/4	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Σιμπεκί 4/6
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	α. Πειραιά 8/6	ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	δ. Γιβραλτάρ 7/6	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Ν. Όρλεάνη 6/6
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. Εϊνγκάνγκ 17/5	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Χαλκίδα 10/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Ν. Όρλεάνη 8/6	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Βισακαπατάνμ 16/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Λός Άντζελες 28/5	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ρίο Άντίρο 5/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Άμβέρσα 18/6	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί Άμβέρσα
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Τζέντα 24/5	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	ε. Πειραιά 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6	ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ε. Βρέστη 18/6
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	α. Άμβέρσα 17/6
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	α. Γκλάνστοουν 7/6	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Πειραιά 17/6
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στο Χώρ Φακάν 1/4	ΧΛΟΗ	75	16421	α. Λός Άντζελες 8/6
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	δ. Παναμά 30/5	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	85	9484	στο Χώρ αλ Σουμπαίρ	ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12483	α. Μοντεβιδέο 2/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Κόρπους Κρίστι 7/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	επωλήθη διάλυση	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	δ. Γιβραλτάρ 28/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	18935	α. Βαλλέτα 14/6
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Ρίο Άντίρο 28/5	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Σαβόνα 18/6
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Μπαρμπάντος 10/6	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Πενσκόλα 24/5	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380	α. Ράς Τανούρα 10/6
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Ν. Όρλεάνη 11/6	ΧΡΥΣΟΥΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	μετ. «Reefer Progress» (κ.)	ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Πειραιά 15/5
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277	μεταφορές Περσικού	ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Μπ. Άίρες 28/5
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Μπιλμπάο 29/5	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	δ. Παναμά 12/6
ΦΡΟΣΩ	70	18328	μετον. «Άφρός» (Έλλ.)	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	στο Σάντος 14/6
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Σουέζ 11/6	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Π. Σάϊδ 5/6	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	μετ. «Λέρος Τσάλλεντζερ» (Μ.)
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Ρεσίφ 6/6				

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικό-τερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νά μπο-ρέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τό 1985, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπὴ-ρετεῖτε δρχμῆς 2.000 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δρχμῆς 2.500 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώ-στε τό παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μὲ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νά ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



Τά υπό Ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΞΕΤ (δ.κ.)	68	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14871
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪΒΥ (κ.)	87	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646
ΑΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μάλ.)	66	9135
ΑΪΝΤΗΛ (Μάλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΖΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930

ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΣΟΫ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΞΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ		
ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΩΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451

α. Ρεσίφ 20/5		
ε. Κολόμπο 2/7		
πρόξ Βραζιλία		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 27/6		
αργεί Πειραιά		
α. Πουλμοναί 29/6		
δ. Παναμά 7/7		
δ. Κων/πολη 21/6		
α. Ν. Υόρκη 21/6		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπ. Άιρες 30/5		
ε. Ν. Όρλεάνη 30/4		
ε. Κισαράζου 28/6		
α. Ν. Όρλεάνη 5/7		
ε. Βηρυτό 4/7		
α. Βομβάη 29/6		
α. Ράς Γκνούρα 5/7		
ε. Χόγκ Κίγκ 11/6		
α. Άλ Ρουές 5/7		
α. Γιβραλτάρ 3/7		
ε. Ρότερνταμ 2/7		
δ. Ντόβερ 7/7		
ε. Άμβέρσα 28/6		
δ. Ντόβερ 13/6		
δ. Σουέζ 23/6		
αργεί Πειραιά		
ε. Μπενί 23/5		
στην Κων/πολη 3/7		
αργεί Πειραιά		
στο Χώρ δλ Ζουμπάιρ		
ε. Χαλκίδα 1/7		
α. Κουβέιτ 24/6		
επισκευές Πειραιά		
α. Λονδίνο 15/6		
αργεί Πειραιά		
διάλυση Κορέα		
δ. Κων/πολη 15/6		
α. Άρατού 2/7		
δ. Σουέζ 8/7		
ε. Ίντσον 1/7		
στο Ταμπόκ		
ε. Ρότερνταμ 4/7		
α. Μπιλμπαό 5/7		
α. Χιούστον 13/6		

πρ. «Kuroshio Rex»		
α. Παρανάγουα 16/6		
α. Μπουσάν 26/6		
α. Ρότερνταμ 4/7		
α. Μπρέικ 5/7		
α. Καογιόγκκ 4/7		
α. Νικόσα 7/7		
α. Ρότερνταμ 27/6		
δ. Παναμά 8/7		
α. Μπαχαρίν 3/7		
ε. Ρίο Γκράντε 3/7		
ε. Βανκούβερ 6/7		
α. Μασσαλία 3/7		
ε. Ήμσχοβεν 25/6		
δ. Μπρανσμπάτελ 30/6		
δ. Κων/πολη 8/6		
αργεί Μπουένεϊ Μπαίη		
δ. Γιβραλτάρ 26/6		
α. Ρουέν 4/6		
ε. Σιγκαπούρη 7/7		
ε. π. Όρινόκο 26/6		
πρ. «Calatrava»		
α. Λονδίνο 10/7		
ε. Πειραιά 4/6		
στο Τζουμπάιλ (άποθήκη)		
αργεί Χώγκεσαντ		
στο Τουτίκορν 20/5		
αργεί Πειραιά		
δ. Ντόβερ 28/6		
στον Πειραιά		
α. Τζέντα 5/4		
α. Ίντσον 1/3		
δ. Γιβραλτάρ 30/6		
α. Ρίο Ίανέιρο 5/7		
α. Σαντάνα 28/6		
α. Ράς Τανούρα 29/6		
ε. Ν. Πόλυμπε 4/7		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 25/6		
αργεί Καράνσι		
αργεί Πειραιά		
ε. Π. Μπόριος 17/6		
δ. Κων/πολη 23/6		
ε. Βόλο 15/6		
διάλυση Φορμόζα		
ε. Φουκουγιμά 29/6		
α. Αϊόλ 1/7		
στη Βαλτιμόρη 6/7		
α. Σιγκαπούρη 8/7		
α. Σκάτλ 24/7		
α. Ούμπε 28/6		
αργεί Πειραιά		
στη Λισαβόνα 8/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ίμμινγκχαμ 7/7		
δ. Ντόβερ 27/6		

ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΔΑΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΣΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΣΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕ 2 (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗΝΗ (π.)	79	16189
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	68	1163
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	68	30847
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3763
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122346
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪΣΡΟΪ (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17181
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ No. 1 (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8989
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΤΙΑΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΤΣ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347

ύπεστειλε κυπριακή		
α. Άλεξάνδρεια 2/7		
στο Σάφι		
ε. Ραβέννα 8/7		
ε. Βισκαπατόνα 25/6		
αργεί Χαλκίδα		
α. Τζάκσονβιλ 29/6		
ε. Σουσίον 27/6		
α. Ντάρμπαν 25/6		
ε. Άντεν 29/6		
α. Π. Χάρκωρτ 25/6		
α. Ντουλούθ 27/6		
α. Χόγκ Κόνγκ 24/5		
δ. Π. Σαίδ 28/6		
ε. Σιγκαπούρη 5/7		
α. Σάν Φραντσίσκο 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χαβέρ 29/6		
ε. Παρανάγουα 1/7		
α. Γάνδη 20/6		
αργεί Χαλκίδα		
α. Δακάρ 7/7		
α. Χάλλ 8/7		
δ. Σουέζ 8/7		
αργεί Μπουένεϊ Μπαίη		
ε. Πειραιά 28/6		
αργεί Πειραιά		
ε. Μοντεβιδέο 16/4		
αργεί Πειραιά		
α. Μαρίνα ντι Καράρα 3/7		
α. Γένοβα 8/7		
δ. Ντόβερ 5/7		
ε. Άνγκρα ντάν Ρέις 30/6		
αργεί Πειραιά		
α. Κέιπ Τάουν 24/6		
α. Λός Παλός 18/6		
αργεί Πειραιά		
στο Ντουμπάι		
α. Πόρτ Χάρκωρτ 27/6		
α. Τάμπα 22/6		
ε. Λός Πάμας 2/7		
δ. Π. Σαίδ 7/7		

Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	δ. Ντόβερ 15/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ρίο Γκράντε 4/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Γάνδη 23/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λά Πλάτα 5/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 25/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ(μ.)	71	56800	ε. Μόντεπόλιν 23/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ(μ.)	73	14933	α. Πόρτ Γουάλλοτ 28/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ(δ.)	78	128261	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ(δ.)	79	128290	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΟΥ(δ.κ.)	66	39042	δ. Κων/πολη 28/6
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ(π.)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ(κ.)	60	6235	ε. Σουέζ 17/6
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ "αλι
ΔΕΛΦΙΝΙ(δ.π.)	71	17805	α. Δακάρ 17/6
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλάκ γουάτερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ε. Πειραιά 17/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ(κ.)	67	10794	δ. Ντόβερ 29/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	α. Λεμεσό 5/7
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ(μ.)	68	50999	α. Πόρτλαντ 17/6
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/7
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Πόρτο 'Αλέγκρε 23/6
ΕΒΕΛΥΝ(π.)	74	9112	στον Πειραιά 29/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ(κ.)	69	10625	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/7
ΕΒΙΤΑ ΙΙ(κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ(π.)	67	23552	ε. Νουέβα Παλμίρα 6/7
ΕΛΕΝΑ(κ.)	70	17247	α. Ντελφζήλ 17/6
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	πρ. «Αίγις Σκόουπ»
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Ντουμάι 27/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ(π.)	71	57829	α. Πόντα ντό Ούμπου 25/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	δ. Σουέζ 3/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	δ. Ολική 'Απόλεια
ΕΛΕΥΣΙΑ(Μαλ.)	65	9694	δ. Παναμά 29/6
ΕΛΛΙΝΑ(κ.)	67	24766	δ. Ρίο Γκράντε 22/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ(π.)	84	22200	α. Λέγκορν 27/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ(π.)	84	22135	ε. Φιλαδέλφεια 2/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ(δ.)	67	47344	α. Ράς Τανούρα 29/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	76	150518	α. Μπούλλεν Μπαίη 30/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΣΤ.	77	22893	α. Π. Χέντλαντ 23/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ(δ.)	75	60491	α. Σακάι 29/6
ΕΛΛΗΝΟΡΑ(κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ(Μάλτ.)	69	12102	δ. Παναμά 28/6
ΕΛΠΙΔΑ(π.)	71	6166	ε. Χιούστον 29/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ(π.)	75	9064	ε. Ντάρμπαν 3/7
ΕΝΑΜΕΛ(κ.)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 28/6
ΕΡΝΗ(π.)	81	15178	ε. Βομβάη 19/6
ΕΥΡΥΑΝΘΗ(π.)	68	19044	δ. Κων/πολη 29/6
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι(π.)	84	22629	δ. Κων/πολη 28/6
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ(π.)	71	4995	ε. Πειραιά 1/7
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ(π.)	85	22980	παραδόθηκε Χιουντάι
ΕΣΤΙ(π.)	72	10351	α. Σλουισκίλ 11/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ(κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΔΩΡΗ(δ.)	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Γακόμα 30/6
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Μπρίξχαμ 13/6
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ(π.)	69	8676	α. Ραγκούν 21/6
ΕΥΡΑΙΔΗ(π.)	69	10900	α. Λά Παλις 28/6
ΕΥΡΟΣ(δ.)	84	24310	α. Μάντρε ντέ Ντέους 2/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21380	α. Σάντος 6/6
ΕΦΥΡΑ(δ.)	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΡΑ(λ.)	77	16366	α. Κομά Μπαίη 28/6
ΖΕΥΣ Ι(π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΟΥΡ(δ.κ.)	68	48058	δ. Κων/πολη 25/4
ΖΕΟΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Τσουεσί 8/7
ΖΗΜΠΑ(κ.)	68	31093	δ. Κων/πολη 21/6
ΖΗΝΗ	79	16379	δ. Κων/πολη 2/5
ΖΙΟΠΟΛΙΣ(Μ.)	68	9068	πρ. «Daniella»
ΗΡΑ	79	16390	α. 'Αμβέρσα 27/6
ΗΡΑΙΑ(κ.)	67	8799	ε. Πειραιά 28/6
ΗΡΑΚΛΗΣ(π.)	57	2875	ε. 'Ασσάμπ 23/6
ΗΡΑΚΛΗΣ(λ.β.)	53	5891	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	78	37850	α. Χόγκ Κόγκ 4/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπόρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	α. Τουμπάρδο 14/6
ΘΑΡΡΟΣ(π.)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκου
ΘΑΣΟΣ(δ.) Σιγκ	74	51501	α. Κορούνα 6/7
ΘΕΑΝΩ(κ.)	69	10650	ε. Π. Καμπέλο 4/6
ΙΜΑ	68	27989	α. 'Αμβέρσα 20/6
ΙΝΔΙΑΝΑ(λ.β.)	77	11280	α. Λάς Πάλλας 30/6
ΙΩΝΙΑ(κ.)	69	10524	α. 'Ικόνιο 9/6
ΙΟΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ(Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ(Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕ'ΙΣ(Μαλ.)	58	3825	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑ ΚΑΠ(Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ(Μαλ.)	59	3704	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑ ΠΡΙΝΣΕΣ(π.)	61	8999	α. Σιγκαπούρη 14/6
ΙΟΝΙΑ ΣΚΑ'Υ(Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ(Μαλ.)	58	3993	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ(Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ Ι(π.)	70	3971	αργεί Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ(π.)	68	4202	α. Τενερίφ 19/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Κόμπε 4/7
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ(κ.)	65	10199	α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/5
ΙΩΑΝΝΗΣ(κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ(κ.)	68	9631	ε. Σαλέρο 14/6
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Λός 'Αντζελες 15/6
ΚΑΔΜΟΣ(λ.β.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΥ(κ.)	66	11533	στη Χοσσάμα 13/5
ΚΑΛΑΝΙ'Υ'Α(Κεϋλ.)	65	11841	προς Καράτι 24/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ(κ.)	70	18628	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ(λ.)	83	17066	α. Σιγκαπούρη 2/7

ΚΑΛΛΙΟΠΙΣ(κ.)	69	9731	α. Βενετία 19/6
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ(κ.)	69	4229	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/5
ΚΑΛΥΝ(κ.)	69	11430	α. Μασσάουα 29/6
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	α. Βανκούβερ 1/6
ΚΑΠΑΛ(κ.)	55	1599	α. Μπέρα 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ(π.)	57	3826	αργεί Π. ορ. Σπαιήν
ΚΑΠΕΤΑΝ Β(Μ.)	68	24801	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ(κ.)	68	24894	α. Ροζάριο 28/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ(κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ(π.)	58	2986	δ. Π. Σάϊδ 7/7
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ(π.)	72	16266	α. Γκέραλτον 3/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ(κ.)	67	8927	α. Βαρκελώνη 19/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ(δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μαδέ (άποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	18000	α. Βομβάη 28/6
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ(κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ(π.)	66	16301	στο Μπαβανγκάρ 6/7
ΚΑΡΙΝΑ Ι(δ.π.)	76	19016	α. Κασσιούνη 2/7
ΚΑΡΝΤΙΦ(Φιλ.)	71	9206	ε. Πόρτ Βέντρες 24/6
ΚΑΣΤΑ(κ.)	72	17874	α. Μπ. 'Αίρες 22/6
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ(Μ.)	58	2448	ε. Νακόλα 25/5
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΣΠΡΕΣ(π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Φορτάνουν 3/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ(Μ.)	68	24668	δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ(κ.)	75	6741	δ. Ντόβερ 25/5
ΚΙΤΙΟΝ(δ.κ.)	69	79989	στη Κουτούρμντια 3/6
ΚΛΕΙΩ(δ.κ.)	68	40626	έπισκευές Πειραιά 10/6
ΚΛΕΛΙΑ(κ.)	75	176009	στο 'Ομάν
ΚΟΜΠΟΣ(π.)	67	3809	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Χάμπτον 24/6
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200	δ. Κων/πολη 7/6
ΚΟΡΑΛ(κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάσο Σαμπόν 26/6
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ(Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Γκίλκονγκ 6/7
ΚΟΥΤΑ(Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. 'Οκλαντ 8/7
ΚΟΥΡΙΟΝ(κ.)	59	20514	διάλυση Μπαγκαλντές
ΚΡΑΝΑΟΣ(π.)	59	3354	στην Κούβα
ΚΡΑΝΤΩΡ(π.)	64	2304	δ. Παναμά 1/7
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ(π.)	68	54793	α. Φλόρινγ 28/7
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ(π.)	70	73526	διάλυση Ταϊβάν
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ(κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ(λ.β.)	68	15809	στο Ντάρμπαν 26/5
ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΝΗ(κ.)	69	12087	α. Φόυντες 29/5
ΚΥΖΙΚΟΣ(κ.)	69	9777	ε. Μοντεβιδέο 1/7
ΚΥΘΝΟΣ(Μπαχ.)	73	15382	ε. Λεμεσό 22/5
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(κ.)	85	10596	μεταφορές Περσικού
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ(π.)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ(δ.π.)	64	12687	έπωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-	67	11056	δ. Σουέζ 1/6
ΖΟΣ(κ.)			
ΛΑΕΡΤΗΣ(Μάλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ(π.)	71	13166	α. Τσάρλεστον 4/7
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ(κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ(δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ(π.)	58	1590	ε. Μπαρμπάντος 5/7
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ(δ.κ.)	69	12000	α. Βίγκο 24/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ(π.)	78	11162	α. Δουνκέρκη 5/7
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡ(δ.)	70	83519	δ. Γιβραλτάρ 3/7
ΛΑΡΝΑΚΑ(κ.δ.)	68	22244	α. Χαλδία 29/6
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ(κ.)	69	2993	δ. Παναμά 5/7
ΛΑΤΙΝΙ(μ.)	68	28481	α. Μπιλμπάο 27/6
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Γουαγιαμά 25/6
ΛΕΝΑ	68	22449	α. Κομά Μπαίη 7/6
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ(κ.)	68	15982	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΛΕΤΑ(κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΗΤΩ ΙΙ(π.)	72	6106	ε. Πειραιά 30/6
ΛΙΑ(π.)	65	15887	α. Τάμπα 29/6
ΛΙΛΙΑΝ(π.)	64	16323	α. Φιλαδέλφεια 4/7
ΛΙΛΙΜΑΡΕ(κ.)	68	1599	αργεί Πειραιά
ΛΙΜΝΙΑ(κ.)	69	7827	πρ. «Νίκ»
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ(κ.)	71	22523	α. Ντάρμπαν 17/6
ΛΟΥΝΑ(κ.)	69	93547	α. 'Ομοιά 28/6
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ(Μάλ.)	62	11229	α. Ντάρμπαν 13/6
ΜΑΔΕΡ(κ.)	66	43992	α. Γιούροπορτ 9/5
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797	α. Λάς Παλις 6/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18840	α. Ρόττερνταμ 28/6
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
ΜΑΚΡΟΦΟΤ.	69	8064	ε. 'Αμβέρσα 9/6
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579	ε. 'Αμβέρσα 29/5
ΜΑΝΟΣ(π.)	76	12498	ε. Π. 'Ελ(ζαμπέ) 7/7
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ(π.)	70	9101	ε. Σάντος 3/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ(δ.κ.)	63	36634	ε. Σάντος 24/6
ΜΑΡΕΛ(κ.)	69	9853	ε. 'Ακαγιούτλα 9/6
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. 'Αμβέρσα 14/6
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	στο Τούεβαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Φός 2/7
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV(δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	δ. Σουέζ 30/6
ΜΑΡΙΟΛΑ(κ.)	74	30341	α. 'Αμβέρσα 27/6
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ(Μ.)	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ(κ.)	69	9072	ε. Π. Χάρκωρτ 25/6
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ(δ.)	61	30236	δ. Π. Σάϊδ 2/7
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ(π.)	74	13687	α. Γκουαγιακούλ 27/6
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ(π.δ.)	73	72336	ε. 'Ελ 'Αγάμ 18/6
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΚΕΛΛΑ(Μ.)	68	8370	αργεί Σετομαλά
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Κων/πολη 8/6
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ(δ.)	72	71491	α. Σ. Ευστάθιος 8/6
ΜΑΥΡΟΥΤΣΙΑ(κ.)	71	16623	α. Σιγκαπούρη 24/6
ΜΕΔΟΥΣΑ(δ.)	78	172147	ε. Τζέντα 5/4
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Χιούστον 28/6
ΜΕΛΤΕΜΙ(δ.)	76	24412	α. Χάμπτον 6/7
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(κ.)	56	3903	αργεί Κουβέιτ
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ(δ.)	77	60655	α. Φιλαδέλφεια 17/6
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ(Φιλ.)	67	21141	α. 'Ιτακούι 28/6

ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1584
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΤΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΥΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'ΓΑ (κ.)	70	9089
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2183
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9208
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22280
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12483
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	18200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΗΝΣΑΡΓΚΟΝΩΤ (Βρ.Δ.)	75	69222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140

α. Σαβάννα 1/7	
α. Χουέλα 12/6	
δ. Σκάω 8/5	
στό Μπόνου (Αποθήκη)	
α. Θέοντα 1/6	
ε. Τζιμποντί 13/6	
α. Πειραιά 11/12	
δ. Π. Σαίβ 3/7	
α. Βικτόρια 21/5	
α. Θεσσαλονίκη 31/5	
δ. Παναμά 4/7	
ε. Λισαβόνα 4/7	
δ. Παναμά 23/6	
ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 21/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/7	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Βαλτιμόρη 5/7	
δ. Παναμά 23/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χιούστον 21/6	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6	
δ. Παναμά 30/6	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Κίγκστον 24/6	
α. Σαβόνα 26/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ρίο Γκράντε 29/6	
ε. Σάν Νικόλας 22/6	
δ. Ντόβερ 28/5	
ε. Ραβέννα 5/7	
δ. Παναμά 7/7	
α. Ρουέν 18/5	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. 'Ιταλίδι 5/7	
α. Π. 'Αρμπούρ 12/6	
ε. Γκέιμς 16/6	
στή Νιγηρία	
α. Λας Πάμας 20/5	
ε. Γουακαμάτσου 28/6	
α. Γιούροπουρτ 21/6	
ἀργεί Πειραιά	
προσάραξε Μπουσίρ	
ε. Βενετία 6/7	
δ. Παναμά 18/6	
δ. Γιβραλτάρ 8/7	
ε. Βρέστη 27/6	
α. Φουτζέιρα 8/6	

α. Γουλιμγκτον 26/6	
α. Σιτακόνη 30/6	
δ. Παναμά 23/6	
ε. Κάντλα 7/5	
ε. Μπωμόνι 18/6	
ε. Στουμπόλ 22/6	
α. Κολόμπο 21/5	
μεσογειακές μεταφορές	
μεταφορές 'Ερυθράς Θαλάσσης	
δ. Παναμά 23/6	
α. Ροζάριο 1/7	
ε. Καράτσι 8/7	
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 2/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ντόρμαν 8/7	
ε. Τουλών 16/5	
ε. Δουνκέρκη 14/5	
α. Λομέ 24/6	
ε. Χάβρη 4/7	
στήν Καλκούτα	
δ. Κων/πολή 25/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 2/7	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Φρήπορτ 23/6	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Σχίζιον 22/4	
ε. Κάντλα 21/5	
α. Ντουμπάι 1/7	
α. Νάπολη 8/7	
ἐπισκευές Πειραιά	
ε. Γιούροπουρτ 8/7	
ἀργεί Στυλίδα	
α. Γουέινα 17/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 30/6	
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 19/6	
στό Λάγος 28/5	
α. Νάπολη 2/7	
στό Βισακαπάντμ	
α. Κολόμπο 5/7	
στό Παλδου Σαμπού	
α. Μπ. 'Αίρες 5/7	
δ. Γιβραλτάρ 7/7	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/7	
δ. Παναμά 5/7	
α. Παρανάγουα 25/6	
α. Σικάγο 17/6	
α. Ντουλούθ 2/6	
α. Σάο Σεμπατίδο 22/6	
ε. Ρότερνταμ 9/7	
δ. Σουέζ 8/7	

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	108123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	108123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	58882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53480
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΙ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΤΡΙΑ	77	38247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	18128
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38836
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	68	41521
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1878
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	63	9707
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9874
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	8182
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΡΤΙΔΙΟΣ Κ. (π.)	56	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓ'ΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959

ΡΑΣΣΑΓ'ΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	18334
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2832

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21819
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10830
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3871
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟΝΤΕΡΑΙΓΚ'Κ (π.)	84	16805
ΣΑΝΚΟΝΤΕΡΑ'Ι'ΑΝΤ (π.)	85	16500
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΛΗΝ (κ.)	73	18459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001

ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3881
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	88	8098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137

ἀργεί 'Αστακό	
στήν 'Ιντσόν 10/7	
ἀργεί 'Ιτέα	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Μπ. 'Αύρες 3/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 18/6	
α. Χιούστον 13/5	
ἀναμένει Λαμπουάν	
ἀργεί 'Ιτέα	
ἀργεί Πειραιά	
προς Βερντόν 6/7	
α. 'Αλεξάνδρεια 2/7	
δ. Γιβραλτάρ 15/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χάμιλτον 1/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολή 21/6	
ε. Βοστώνη 21/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Αύγουστα 26/6	
α. Σάν Λορέντζο 13/6	
α. Κόμπε 28/6	
α. Ράς Τανούρα 23/6	
ἀργεί Σάοτ	

α. Κοπέρ 12/6
 δ. Κων/πολή 19/6
 α. Σαλβαντόρ 2/7
 δ. Μπρανσμπάτελ 28/6
 ε. Σαγκάη 21/6
 α. Μπάχια Μπλάνκα 1/6
 α. Ρίο Γκράντε 7/7
 α. Τάμπα 25/6
 ἀργεί Καμπάνας
 ἀργεί Πειραιά
 α. Σάν Νικόλας 25/6
 δ. Π. Σαίβ 30/6
 α. Πράια Μόλε 14/6
 μεταφορές Αιγύπτου
 α. Γιένμπα 5/7
 α. 'Αντεν 28/6
 μετ. *'Απόστολος* ('Ονδ.)
 δ. Σουέζ 25/6
 ε. Μπ. 'Αύρες 1/7
 δ. Σουέζ 15/6
 α. Τζιάντα 30/5
 ε. Ξενγκάνγκ 29/5
 α. 'Αμβέρσα 1/7
 δ. Π. Σαίβ 8/7
 α. Π. 'Αρθουρ 23/5
 ε. Τάραντα 25/6
 α. 'Αλεξάνδρεια 2/7
 δ. Ντόβερ 9/6
 α. Ν. 'Ορλέαν 2/7
 ἀργεί Κίμωλο
 α. Μπανάνα 18/6
 α. 'Αιν Σούκνα 16/5
 δ. Κων/πολή 30/6
 στο Κατάκωλο
 α. Χόγκ Κόγκ 19/3
 α. Χάμπτον 1/7
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Σάο Φρανσίσκο 3/7
 ε. Κων/πολή 12/6
 α. Τάμπα 22/6
 α. Σίμπα 8/6
 στο Π. ορ. Σπαιν 21/6
 δ. Σουέζ 1/7
 ε. Ρότερνταμ 8/7

ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	89	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	89874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	18267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	84	5807
ΣΕΜΙΙΙ(π.)	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	84	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	89	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΟΡ (λ.β.)	71	8894
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	86	19408
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	83	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	18277
ΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	85	18239
ΣΗ ΣΟΥ'Γ'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	89	15869
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	82	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	87	5531
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλ.)	85	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	88	34640
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	87	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	87	21856
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλ.)	89	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	89	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλ.)	89	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	80	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΟΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9845
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	83	10817
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	85	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	89	9850
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	88	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	88	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	87	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	83	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	86	1404
ΣΤΑΡ (κ.)	81	1588
ΣΤΑΡΝΑΖ (Ο'νδ.)	82	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	89	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	88	103178
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510

α. Ν. 'Ορλεάνη 27/6		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 20/6		
στη Ν. 'Ορλεάνη		
ε. 'Αμβούργο 7/7		
α. Μπ. 'Αίρες 3/7		
δ. Κων/πολη 23/5		
α. Μόντρεαλ 29/6		
α. Ταρραγκόνα 21/6		
α. Γένοβα 7/7		
α. Ντάρμπαν 30/6		
α. Λίβερπουλ 4/7		
α. Τουμπάρδο 19/6		
δ. Κων/πολη 10/4		
διάλυση 'Ιντσόν		
μεσογειακές μεταφορές		
στην 'Αμβέρσα 10/7		
δ. Δαρδανέλλια 17/6		
α. Μπ. 'Αίρες 24/5		
στο Λάγος		
δ. Ντόβερ 8/7		
στην Κωνσταντία		
στο Μανδράς 11/7		
μετ. «Ορφέας» (λ.β.)		
ε. Δουκέρη 30/6		
ε. Βρέστη 1/7		
α. Ναγκόγια 4/7		
δ. Σουέζ 5/7		
α. Λός 'Αντζελες 5/7		
ε. Παρανάγους 28/6		
δ. 'Ελσινόρκ 24/6		
α. Ρίο Γκράντε 27/6		
α. Γκάνδη 28/6		
α. 'Αμβούργο 2/7		
α. Καζομπλάνκα 1/7		
δ. Παναμά 29/5		
— γεί Πειραιά		
α. Πόρτ Τάμποτ 28/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6		
ε. Ρεσίφ 28/6		
δ. Παναμά 3/7		
α. Θεοντα 29/6		
α. Λομέ 8/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. 'Ακαμπα 14/6		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς		
ε. Κουιντέρο 20/6		
μεσογειακές μεταφορές		
προσάραξε Π. Σουδάν		
δ. Παναμά 20/6		
ἀργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Ντόβερ 29/5		
α. Κινούρα 15/6		
ε. Σαγκάη 18/6		
δ. Γιβραλτάρ 30/6		
α. Πειραιά 24/6		
α. 'Ικόνιο 25/6		
α. Νταμάμ 11/6		
ε. Ρεσίφ 1/7		
α. Σιγκαπούρη 28/6		
α. Τζουέμα 17/6		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 3/7		
α. 'Αμβούργο 30/6		

α. Λός 'Αντζελες 30/6		
δ. 'Επτάνησα 17/6		
δ. Ντόβερ 28/6		
ε. 'Αμβέρσα 8/7		
ἀργεί 'Αστακό		

ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	8500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	18329
ΤΖΟΥΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	86	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	18380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10818
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλ.)	58	8492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)	84	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	85	11245
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	89	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	86	2188
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	88	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	87	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4835

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΝΥΑΝ	86	14817
ΦΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	86	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	88	13580
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	18673
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΟΙΒΟΣ (λ.β.)	89	15808
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	83	10738
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	85	9828
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	81	1852

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	80	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	88	2918
ΧΑΡΡΙΣ (δ.)	67	45300
ΧΕΑΜΕΡ (π.)	84	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	82	1788
ΧΟΥΠΠ ΙΙ (π.)	84	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	84	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

ἀργεί 'Αστακό		
ε. Λάγος 21/6		
α. Κόκολα 15/6		
α. Κέιπ Τάουν 7/7		
α. Νισούπορ 4/7		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 1/7		
α. Ρουέν 19/6		
ε. Γιοκοχάμα 6/7		
ἀργεί 'Αστακό		
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 5/7		
δ. Παναμά 18/6		
ε. 'Αμβέρσα 8/7		
α. 'Οζάκα 18/6		
δ. Σουέζ 9/6		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 27/6		
α. Τεργέστη 21/6		
α. Μπαγκνόλι 18/6		
α. Λός 'Αντζελες 22/6		
α. 'Αμβούργο 29/6		
ἀργεί Χαλκίδα		
δ. Ντόβερ 27/6		
ε. Χιούστον 21/6		
δ. Παναμά 29/6		

α. Φρημάντλ 4/7		
δ. Παναμά 8/7		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 27/6		
α. Ροζάριο 11/6		
δ. Παναμά 25/6		
ε. Βαλλέτα 1/7		
στον Πειραιά		
ε. Π. Σαΐδ 12/6		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Π. Σαΐδ 4/7		
α. Π. Σαΐδ 5/7		
α. 'Αμβέρσα 3/7		
ε. Σιγκαπούρη 8/7		
α. Ρουέν 25/6		
α. Γιβραλτάρ 31/5		
α. Μομπάσα 5/7		
ε. Γουτικόν 27/6		
ε. Θεσσαλονίκη 9/4		
α. Λός Πόλμας 20/6		

ε. Λός 'Αντζελες 5/7		
α. Σιγκαπούρη 21/6		
ε. Παραμαρίμπο 22/6		
α. Π. Χάρκωρτ 29/6		
ε. Ρόττερνταμ 22/6		
α. Βαρκελώνη 17/5		
πρ. «'Οσσαν Μπρήζ»		
α. Κπέμπε 20/6		
α. Μπουσάν 30/6		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 10/6		
στη Σιγκαπούρη		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/6		
δ. Κων/πολη 1/7		
πρ. «Κασκίτος»		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Βρέμη 5/7		

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4176 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 · 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου 'Ελλάδος: Βασ. 'Ηρακλείου 51· 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 · 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, WE ANNOUNCE

THE **PANAMA CANAL** TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIASM
world shipping services



NEW YORK : CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8955647 COTSEA G. Tel. (4027) 21 111*