

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1230/989



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘ. 1230/989
ΕΜΒΠΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU 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

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

the right ports in
the right place for
the right Bunker Oil Suppliers

YOU CAN RELY ON:



For bunker delivery coordination, general information
and quotations, please contact:

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1986
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1230/989

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Εσωτερικού..... Δρχ. 5.000
Κύπρου..... Λίρες 40,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική... Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 80,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

Issue No. 1230/989/September 1st, 1986

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 **Η Κοινοτική Πολιτική των Μεταφορών**
Οι τελευταίες εξελίξεις στο καίριο θέμα της Κοινοτικής Πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές, όπου δέν σημειώνεται σημαντική πρόοδος, καθώς οι όρισμοί τόν τόπο της έδρας καί τό θέμα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών άκτοπλοΐας συναντά την αντίδραση κρατών-μελών.
- 17 **Οδηγίες για την άπογραφή της 20ης Σεπτεμβρίου**
Συνοπτική παρουσίαση της έγκυκλίου του ΥΕΝ μέ την όποία παρέχονται συγκεκριμένες πληροφορίες για την πέμπτη κατά σειρά άπογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού.
- 20 **Δεξαμενόπλοια VULCC, ό σύγχρονος Μωϋσής της Έμπορικης Ναυτιλίας.**
Τό δεύτερο μέρος της μελέτης του συνεργάτου μας πλοιάρχου κ. Άντ. Γρυπζίου για τις έργασίες που πραγματοποιούνται στα μεγάλα δεξαμενόπλοια, τά όποια τούς τελευταίους μήνες άνέσυραν ένα τμήμα της παγκόσμιας ναυτιλίας από τη μακρόχρονη βαθειά κρίση.
- 25 **Νομικά Θέματα**
Έφεταιική απόφαση ή όποία όρίζει ότι επιτρέπεται νά συνολογούνται σε ξένο συνάλλαγμα τά δάνεια που χορηγούνται σε έφοπλιστικές έπιχειρήσεις προς άποκλειστικό σκοπό την πληρωμή έπισκευαστικών έργασιών στην Ελλάδα ποντοπόρων πλοίων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 18 ΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ
- 28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 32 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 ENGLISH SUPPLEMENT

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Εντός τῆς ἡμέρας

Ἀντί γιὰ τὰ εὐχολόγια στὰ ὁποῖα ἐπιδόθηκε γιὰ μιὰ ἀκόμη φορά στὸ τέλος τῆς ἐβδομάδας πού πέρασε (μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς ὑψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας στὸ πρόντα κάρριερ «Κρήτη Φιλοξενία» τοῦ Ὁμίλου Βαρδινογιάννη) ὁ ὑπουργὸς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, ἂν θέλει πράγματι νὰ ὑπάρχουν πλοῖα μὲ Ἑλληνικὴ σημαία καὶ δὲν σκοπεύει στὸ ἓνα καὶ τὸ μοναδικό, ὀφείλει ἐντὸς τῆς ἡμέρας νὰ προχωρήσει στὴ λήψη τῶν μέτρων πού ἐπιβάλλονται γιὰ νὰ σταματήσει ἡ συρρίκνωση πού συνεχίζεται μὲ ἀκάθεκτο ρυθμὸ καὶ νὰ ἀρχίσει ὁ ἐπαναπατρισμὸς τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων.

Τὸ τί πρέπει νὰ γίνει γιὰ νὰ ἐπιτευχθεῖ αὐτὸς ὁ διττός στόχος ἔχει ὑποδειχθεῖ ἐπανειλημμένα ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Παρ' ὅλα αὐτά, ἐπειδὴ ζοῦμε ἀπὸ πολὺ κοντὰ τὴν καθημερινὴ ὥμῃ πραγματικότητά καὶ ἐπειδὴ ταυτόχρονα βλέπουμε ὅτι τίποτε δὲν θὰ μπορεῖ νὰ διασώσει σὲ λίγο τὸ ἐθνικὸ μας νηολόγιο, ἐπαναλαμβάνουμε ὅτι γιὰ νὰ σταματήσει ἡ συρρίκνωση καὶ γιὰ νὰ ἀρχίσει ἡ προσέλευση τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων πρέπει:

Π ρ ῶ τ ο, νὰ ἐξασφαλίσουμε στὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖο ἐκεῖνα πού ἔχουν πετύχει τὰ ἐλληνόκτητα μὲ ξένες σημαίες μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μποροῦν νὰ κινούνται καὶ ὑπὸ τὶς σημερινές ἰδιαίτερα ἄσχημες συνθήκες, ἐνῶ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία ὁδηγοῦνται πάλι στὸν παροπλισμὸ.

Δ ε ὕ τ ε ρ ο, νὰ ξαναδώσουμε στὴν ἐγκριτικὴ πράξη τὸ κύρος πού εἶχε πρὶν τὴν καταστάση διάρρητη μὲ τοὺς ἐπανειλημμένους πυροβολισμούς πού ἔχομε ρίξει ἐμεῖς οἱ ἱδιοὶ ἐναντίον τῆς.

Τ ρ ῖ τ ο, νὰ ἐξαλείψουμε ὅλες τὶς ἄλλες ἀπέχθειες πού καταταλαιπωροῦν τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖο.

Τὸ πρῶτο, ἡ ἐξίσωση τῶν ὀρων ἐκμεταλλεύσεως, μπορεῖ νὰ ρυθμισθεῖ ἐντὸς τῆς ἡμέρας μὲ τὴν ἀντικατάσταση τῶν ὀρων τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως πού προβλέπουν τὴν ἐπάνδρωση τοῦ πλοίου ὥστε:

— Νὰ ἐπιτρέπεται σὲ ὅλες τὶς κατηγορίες καὶ τὶς εἰδικότητες κατωτέρου πληρώματος (γέφυρας, μηχανῆς καὶ γενικῶν ὑπηρεσιῶν) ἡ ναυτολόγηση ἁλλοδαπῶν ναυτικῶν χωρὶς ποσοστιαίους καὶ χρονικούς περιορισμούς ἐφ' ὅσον δὲν προσφέρονται Ἑλληνες ἢ ἐφ' ὅσον εἶναι δύσκολη ἡ γρήγορη ἐξεύρεση τῶν κατάλληλων καὶ ἱκανῶν Ἑλλήνων πού νὰ διαθέτουν τὰ προσόντα πού προβλέπονται ἀπὸ τὶς ἀντίστοιχες διατάξεις ἢ ἐφ' ὅσον οἱ προσφερόμενοι ζητοῦν ὄρους

διαφορετικούς ἀπὸ αὐτοὺς πού ἰσχύουν καὶ καθορίζονται ἀπὸ τὶς ἐλληνικὲς διατάξεις, ἰδιαίτερα ἐκεῖνες πού ἀναφέρονται στὸ μισθολόγιο.

— Νὰ ὁρίζεται σαφῶς ὅτι οἱ καταβαλλόμενοι στοὺς ἁλλοδαποὺς μισθοὶ καθορίζονται ἀπὸ τὰ ὅσα ἰσχύουν στὶς χώρες προελεύσεώς τους ἢ ἀπὸ τοὺς ὁρους συμφωνιῶν μὲ συνδικαλιστικὲς τοὺς ὁργανώσεις ἢ καὶ τῶν ἀτομικῶν τους συμβάσεων ἐργασίας μὲ τὸ συγκεκριμένο πλοῖο.

— Νὰ ὁρίζεται ἐπίσης ὅτι οἱ ἁλλοδαποὶ δὲν βαρύνονται μὲ εἰσφορὲς πρὸς τὸ ΝΑΤ καὶ ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες καταβάλλουν τὶς δικές τους εἰσφορὲς καὶ τὶς εἰσφορὲς τῶν ναυτικῶν γιὰ τὸ σύνολο τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως. Ἐπίσης νὰ ὁρίζεται ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες καταβάλλουν εἰσφορὲς γιὰ τὰ οἰκογενειακά ἐπιδόματα καὶ γιὰ τὴν ἐπικουρικὴ ἀσφάλιση μόνο γιὰ τοὺς Ἑλληνες ναυτικούς πού θὰ εἶναι ναυτολογημένοι.

— Νὰ ὁρίζεται σαφῶς ἡ σύνθεση κάθε πλοίου καὶ νὰ παρέχεται ἡ εὐχέρεια κάθε περαιτέρω βελτιώσεως πού θὰ προκύπτει ἀπὸ τὶς τεχνολογικὲς ἐξελίξεις.

Τὸ δεύτερο, ἡ ἀποκατάσταση τοῦ κύρους τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως πρέπει νὰ περιλαμβάνει τὴ ρύθμιση τοῦ θέματος τῆς φορολογίας ὥστε νὰ σταματήσουν νὰ ὑπάρχουν «παράθυρα» πού ἐπιτρέπουν αὐθαίρεσες τῆς διοικητικῆς καθὼς καὶ τῶν πρὸς τὸ ΝΑΤ εἰσφορῶν γιὰ νὰ ἀποφεύγονται οἱ κλυδωνισμοὶ πού προκάλεσε ἡ τελευταία ὑπουργικὴ ἀπόφαση, ἡ ὁποία κατὰ τὴν ἀντίληψη πολλῶν στὴν Ἀκτὴ Μισοῦλη, ἐπιδόθηκε τὸ ρυθμὸ φυγῆς τῶν πλοίων.

Τὸ τρίτο, ἡ ἐξάλειψη τῶν ἀπεχθειῶν πού ἀντιμετωπίζει τὸ πλοῖο πρέπει ἀπαραίτητως νὰ περιλαμβάνει τὴ ρύθμιση τοῦ θέματος τῆς ἀποζημιώσεως λόγω ἀπολύσεως στὰ πλαίσια τῶν σημερινῶν συνθηκῶν καθὼς καὶ τῆ λυσιτελῆ ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος τῆς ἀπεργίας ὥστε νὰ σταματήσει ἡ ἐπιβολὴ τῆς θελήσεως μικρῶν πιεστικῶν μειοψηφιών.

Ἐπαναλαμβάνουμε, μὲ τὴν ἄμεση ὑλοποίηση τῆς πρώτης προϋποθέσεως θὰ σταματήσει ἀμέσως ἡ φυγὴ τῶν πλοίων ἀπὸ τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο. Ἐνῶ μὲ τὴν ὑλοποίηση καὶ τῶν δύο ἄλλων προϋποθέσεων θὰ ἀρχίσει καὶ ὁ ἐπαναπατρισμὸς.

Εἶναι καιρὸς νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ ἔχοντες τὶς εὐθύνες ὅτι τὰ εὐχολόγια δὲν ἀρκοῦν. Χρειάζονται ἀποφάσεις καὶ συγκεκριμένα μέτρα, τὰ ὁποῖα, ἐπαναλαμβάνουμε, πρέπει νὰ ὑλοποιηθοῦν ἐντὸς τῆς ἡμέρας.

ΤΙ ΘΕΛΕΙ Η ΠΟΛΙΤΕΙΑ

Πρὶν ἀπὸ τέσσερις μῆνες ἀκριβῶς, τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μὲ ἀφορμὴ τὶς πληροφορίες ὅτι τὸ ΥΕΝ διερευνοῦσε τὶς προϋποθέσεις πού ἔθετε ἡ ἐφοπλιστικὴ πλευρὰ γιὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸ τῶν πλοίων, εἶχαν υπογραμμίσει ὅτι τὸ πρόβλημα γιὰ τὸν τόπο δὲν εἶναι τὸ τί θέλουν οἱ ἐφοπλιστὲς ἢ οἱ ναυτικοὶ ἢ ὁποιοὶδήποτε ἄλλοι, ἀλλὰ τὸ τί θέλει ἡ Πολιτεία. Καὶ ὑπογράμμισαν ὅτι ἂν ἡ Πολιτεία θέλει νὰ ἐξασφαλίσει πόρους καὶ μάλιστα σὲ συνάλλαγμα πού δὲν ἀπαιτοῦν ἐκταμίευση, ἐάν θέλει νὰ λύσει ὀριστικὰ τὸ πρόβλημα τῆς παραγωγικῆς ἀπασχολήσεως ὁλῶν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἀκόμη καὶ τῶν συνταξιούχων πού θὰ θέλουν νὰ ἐργασθῶν, ἐάν θέλει νὰ δει τὸ ΝΑΤ νὰ ἐξυγιανεῖται καὶ νὰ ξαναζωντανεύει, θὰ βρεῖ τί πρέπει νὰ γίνει γιὰ νὰ σταματήσουν νὰ φεύγουν τὰ πλοῖα καὶ νὰ ἐπαναπατρισθοῦν καὶ νὰ εἰσφέρουν ὑπὲρ τοῦ τόπου ἐκεῖνα πού εἰσφέρουν τώρα σὲ ἄλλες χώρες, τὰ 1.400 — ὅπως τὰ ὑπολογίζαμε τότε ἐνῶ εἶναι πολὺ περισσότερα — ἐλληνόκτητα πλοῖα πού τελοῦν ὑπὸ ξένες σημαίες.

Δυστυχῶς, ἐπειτα ἀπὸ τέσσερις μῆνες διαπιστώνεται ὅτι ἡ Πολιτεία δὲν ἔχει ξεκαθαρίσει τί θέλει. Τὸ συμπέρασμα προκύπτει ἀπὸ ὅσα εἶπε στὴν τελευταία του συνάντηση μὲ τοὺς δημοσιογράφους (27 Αὐγούστου) ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας, Ἀπαντώντας σὲ σχετικὲς ἐρωτήσεις (γιὰ τὰ μέτρα πού πρέπει νὰ ληφθοῦν ἀλλὰ καὶ γιὰ τὸ θέμα τῶν συλλογικῶν συμβάσεων) εἶπε τὰ ἑξῆς:

— Μέχρι τὴ στιγμὴ ἀκούμε τὶς ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ΠΝΟ, πρόκειται ὁμῶς νὰ ρωτήσουμε καὶ τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριο. Μέχρι σήμερα ἐγίναν πολλές συζητήσεις μὲ στόχο νὰ βρεθεῖ ἡ χρυσὴ τομὴ ὥστε καὶ οἱ ναυτικοὶ νὰ ἱκανοποιηθοῦν καὶ τὰ πλοῖα νὰ ἐπανέλθουν στὴν Ἑλληνικὴ σημαία, εἶναι ὁμῶς ἓνα δυσχερέστατο καὶ δυσεπίλυτο θέμα. Θὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν οἱ περισσότερες ἀπόψεις γιὰ νὰ βροῦμε μιὰ λύση πού νὰ ἐξυπηρετεῖ τὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία. Πάντως ἐάν σήμερα ἔρθει τὸ ΝΕΕ καὶ πεῖ ὅτι εἶναι ἱκανοποιημένο καὶ παράλληλα συμφωνήσουν οἱ ἐφοπλιστὲς καὶ οἱ ναυτικοὶ ἐγὼ θὰ προχωρήσω. Οἱ δύο πλευρὲς πρέπει νὰ δοῦν τὸ ὅλο πρόβλημα μὲ εὐρὴ πρίσμα ὥστε νὰ ὑπάρξει σύμπτωση ἀπόψεων.

— Γιὰ τὸ ζήτημα τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας εἶπε ὅτι εἶναι ἐνα ἀπὸ τὰ κύρια θέματα: Μὲ ποῖο δικαίωμα — διερωτήθηκε — ἐγὼ θὰ ἀνατρέψω τὴν οἰκονομικὴ πολιτικὴ τῆς κυβερνήσεως; Ἐάν οἱ συμφωνίες πού ἔχουν ἐπιτευχθεῖ μεταξὺ τῆς ΠΝΟ καὶ τῶν πλοιοκτικῶν ἐνώσεων (καὶ κατὰ συνέπεια οἱ συλλογικὲς συμβάσεις πού θὰ ὑπογραφοῦν) δὲν εἶναι παράνομες, ἐάν εἶναι σύννομες (δηλαδὴ σύμφωνα μὲ τὰ ὅσα προβλέπει ἡ Πράξη Νομοθετικοῦ Περιεχομένου) θὰ τίς ἐπικυρώσω, πάντως θὰ βοηθήσω στὴν ἐπίτευξη μιᾶς λύσεως. Ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας ἀρνήθηκε νὰ διαψεύσει ἢ νὰ ἐπιβεβαιώσει πληροφορίες ὅτι οἱ συμφωνίες τῆς ΠΝΟ μὲ πλοιοκτικὲς ἐνώσεις ἔχουν διαβιβασθεῖ στὸ ὑπουργεῖο Ἑθνικῆς Οἰκονομίας. Ἐπίσης δὲν ἀπάντησε σὲ ἐρωτήματα ἂν ὑπῆρξε ἔκτοτε ἀπάντηση ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Ἑθνικῆς Οἰκονομίας καὶ ἐάν ὑπάρχει μεθόδευση γιὰ νὰ βρεθεῖ κάποια φόρμουλα καὶ νὰ ρυθμισθεῖ τὸ θέμα τῶν συλλογικῶν συμβάσεων τῶν ναυτικῶν.

Ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας, ἀπαντώντας τέλος σὲ σχετικὴ ἐρώτηση εἶπε ὅτι κατὰ τὴ συνάντησιν τὴν ὁποία εἶχε τὴν προηγουμένη

PRIN

50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ός σταθμόν διά τήν παγίαν ρύθμισιν των σχέσεων εφοπλιστών καί ναυτιλομένων, ως άπαρχήν τής όριστικής διευθετήσεως των άνωμαλιών του παρελθόντος, πρέπει νά θεωρήσωμεν τήν ύπογραφείσαν σύμβασιν ένιαίου μισθολογίου μεταξύ των πλοιάρχων καί των εφοπλιστών τής φορτηγού ναυτιλίας.

— Υπό του Υφυπουργείου τής Ναυτιλίας καθηρτίσθη καί έτέθη ήδη υπό τήν κρίσιν των ένδιαφερομένων εφοπλιστικών κύκλων σχέδιον νόμου διά του οποίου προβλέπεται ή ίδρυσις Ναυτικού Έπιμελητηρίου.

— Τό εύρισκόμενον εις τά ύδατα τής Απώ Ανατολής φορτηγόν «Ήφαιστος» των κ.κ. υιών Άντ. Γιαννουλάτου άντιμετώπισε τήν 26ην Αύγουστου σφοδρότατον τυφώνα. Τό σκάφος άφού έπάλεσε έπί συνεχείς ώρας πρός τά στοιχεία τής φύσεως, κατόρθωσε νά συνεχίση τόν πλούν του πρός τό Fushiki, όπου καί πρόκειται νά έκτελέση έπισκευάς των ζημιών του.

— Αί τιμαί των ναύλων πού έπεκράτησαν κατά τό τελευταίον 15θήμερον εις ώρισμένους τομείς τής διεθνούς ναυλαγοράς άπετέλεσεν μίαν έκπληξιν καί διά τούς πλέον αισιοδόξους των εφοπλιστών. Εις τό Πλέϊτ καί τόν Δούναβιν έσημειώθησαν οι ύψηλότεροι ναύλοι από πολλών ήδη έτών, 25/- σελίνια από Σάν Λορέντζο διά Βόρ. Αμερικήν, 21/- έως 22/- δι' Εύρώπην καί 20/- από Δούναβιν δι' Αγγλίαν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 137/1.9.1936)

(26 Αύγουστου) μέ άντιπροσωπεία τής ΠΝΟ συζητήθηκαν όλα τά θέματα — έγινε, είπε, εύρύτατη συζήτηση επί όλων των θεμάτων περιλαμβανομένων καί των μέτρων πού πρέπει νά ληφθούν γιά νά βελτιωθεί ή άνταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. (Ο γεν. γραμματέας τής ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλης, άπαντώντας σέ έρωτήσεις δημοσιογράφων, μέ άφορμή άνακοίνωση του YEN στήν όποία άναφερόταν ότι κατά τή συνάντηση

τής άντιπροσωπείας τής ΠΝΟ μέ τόν ύπουργό Ναυτιλίας «συζητήθηκαν τά αίτήματα των ναυτεργατών καί τά προτεινόμενα μέτρα γιά τήν άνταγωνιστικότητα τής Έλληνικής Ναυτιλίας» είχε δηλώσει ότι κατά τή συνάντηση συζητήθηκαν μόνο ναυτεργατικά θέματα καί κυρίως θέματα του NAT καί του Οίκου Ναύτου καί άρνήθηκε τή συζήτηση γύρω από τά μέτρα, τήν όποία όμως έπιβεβαίωσε μέ τήν προαναφερθείσα δήλωσή του ό ύπουργός Ναυτιλίας).

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΕΞΗΓΗΣΗ

Ιδιαίτερα εύχάριστη αλλά καί δυσεξήγητη είναι ή μικρή έστω αύξηση πού παρουσίασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα γιά τό τρίτο έξάμηνο του τρέχοντος έτους σέ σύγκριση μέ τήν αντίστοιχη χρονική περίοδο του 1985.

Εύχάριστη, γιάτί είναι ή πρώτη φορά τά τελευταία χρόνια πού τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έμφανίζει αύξηση καί δέν άκολουθεί τήν πτωτική πορεία πού ήταν παράλληλη μέ τή συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου.

Δυσεξήγητη, γιάτί ό αριθμός των εισφερόντων πλοίων μειώθηκε αισθητά μεταξύ των δύο άνασκοπούμενων περιόδων, όπως δείχνει καί ό πίνακας πού άκολουθεί (τά στοιχεία άναφέρονται στή δύναμη του υπό Έλληνική σημαία στόλου τούς μήνες Ιανουάριο - Ιούνιο των έτών 1985 καί 1986 καί έν συνεχεία παρατίθεται ή μείωση σέ αριθμό πλοίων):

ΜΗΝΕΣ	1985	1986	ΜΕΙΩΣΗ
ΙΑΝ.	2.762	2.442	- 320
ΦΕΒ.	2.740	2.424	- 316
ΜΑΡΤ.	2.715	2.403	- 312
ΑΠΡ.	2.685	2.365	- 320
ΜΑΪ.	2.650	2.340	- 310
ΙΟΥΝ.	2.586	2.312	- 274

Μέ 300 πλοία λιγότερα κατά μέσον όρο, λοιπόν, στό πρώτο έξάμηνο του τρέχοντος έτους είναι πολύ δύσκολο νά εξηγηθεί πώς τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφθασε τά 487 έκατ. δολάρια έναντι των 483 έκατ. δολαρίων τής αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1985. Μιά έρμηνεία γι' αύτή τήν κατά 0,8% αύξηση είναι ότι ένδεχομένως νά ύπήρξε εισαγωγή συναλλάγματος από ναυτιλιακή εταιρία πού έχει καί άλλες έπιχειρήσεις στήν Έλλάδα προκειμένου νά καλυφθούν διαχειριστικά έλλείμματα. Μιά άκόμη έρμηνεία είναι ότι τά πλοία πού διαγράφονται από τό έ-

θνικό νηολόγιο αλλά εξακολουθούν νά τελούν υπό ελληνική διαχείριση συνεχίζουν νά συνεισφέρουν τά ίδια στόν τόπο. Φυσικά πρόκειται γιά εικασίες πού δέν μπορούν νά άποτελέσουν μιά θετική καί ένδεχομένως ύποκριτική άπάντηση στό έρώτημα καί κυρίως στήν άπορία γιάτί έμφανίσθηκε αύξηση τή στιγμή πού τά εισφέρονται πλοία έχουν μειωθεί κατά τρεις έκατοντάδες.

Πρέπει νά σημειώσουμε ότι γιά νά μπορέσουμε νά προχωρήσουμε σέ μιά άκόμη πληρέστερη έπεξεργασία του θέματος ζητήσαμε τό πρωί τής Πέμπτης από τό Γραφείο Τύπου του YEN στοιχεία γιά τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα του πρώτου έξαμήνου του 1984. Τό πρωί τής Παρασκευής μάς γνωστοποιήθηκε τηλεφωνικώς ότι τά στοιχεία αύτά — τά όποία είρήσθω έν παρόδω θά ήταν ιδιαίτερα χρήσιμα καί γιά συγκρίσεις μέ τήν άναλογη πορεία του υπό Έλληνική σημαία στόλου — προσπαθούσε νά τα συγκεντρώσει ή άρμόδια ύπηρεσία του YEN!

Πρέπει έπίσης νά σημειώσουμε ότι τό YEN έχει σταματήσει έδω καί άρκετόν καιρό νά δίνει στή δημοσιότητα στοιχεία γιά τήν πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Άλλά έσπευσε διά στόματος του ύπουργού νά ανακοινώσει τά στοιχεία του έξαμήνου πού έμφανίζουν τήν άνωτέρω αύξηση, δίνοντας ταυτόχρονα καί έμφαση στό γεγονός ότι καί τά στοιχεία του τελευταίου μηνός του έξαμήνου, δηλαδή του Ιουνίου, έπίσης έμφανίζουν αύξηση έναντι του αντίστοιχου μηνός του 1985. Η ίδια τακτική — τής σιωπής — έχει άκολουθηθεί έδω καί άρκετόν καιρό καί πάντως στή διάρκεια τής θητείας του σημερινού ύπουργού καί γιά τά στοιχεία πού άφορούν τή δύναμη του υπό Έλληνική σημαία στόλου κατά μήνα. Βεβαίως δίνονται στή δημοσιότητα τά έβδομαδιαία στοιχεία γιά τίς έγγραφές καί διαγραφές πλοίων καί άσφαλώς όσοι είναι έπίμονοι καί θέλουν νά γνωρίζουν κάθε στιγμή πού βρισκόμαστε, κάνουν τούς ύπολογισμούς τους καί ξερουν, αύτό όμως δέν σημαίνει ότι πρέπει νά άποσιωπούνται αύτά τά μηνιαία στοιχεία, πού δίνουν μιά έναργέστατη εικόνα. Έπισημαίνεται άκόμη ότι πέρα από τήν τακτική αύτή καί γιά τό συνάλλαγμα καί γιά τή δύναμη του στόλου, στή διάρκεια τής θητείας του σημερινού ύπουργού, καθιερώθηκε έπίσης νά δίνονται μετά τό τέλος τής έβδομαδιαίας συναντήσεώς του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες καί τά στοιχεία γιά τήν κίνηση του νηολογίου στή διάρκεια του έπταήμερου ιδίως έτσι άποφεύγονται προφανώς ένοχλητικές έρωτήσεις.



RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING

TEL.: (718) 816.8850
TELEX: 6852840
CABLES: ROSHIPS NEW YORK

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΟ ΤΑ 255

Αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» μάς επισημαίνουν ότι η ζημιά του εθνικού νηολογίου στη διάρκεια της δωδεκάμηνης θητείας του σημερινού υπουργού Ναυτιλίας δεν είναι μόνο τα 255 πλοία κατά τα οποία μειώθηκε, όπως σημειώσαμε στα δύο προηγούμενα τεύχη, η δύναμη του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου. Σ' αυτά, υπογραμμίζουν ορθότατα, πρέπει να προστεθούν, κατά τους μετριοτέρους υπολογισμούς 150 τουλάχιστον ακόμα πλοία — που χαρακτηρίζονται και σαν ιδιαίτερα αξιόλογες μονάδες λόγω ηλικίας, μεγέθους και τύπων — τα οποία προσκτήθηκαν από 'Ελληνες στη διάρκεια της ίδιας χρονικής περιόδου αλλά λόγω της άβελτηρίας που έχει επιδειχθεί ακολούθησαν άλλες λύσεις. Συνεπώς η συνολική ζημιά του εθνικού νηολογίου είναι τετρακόσια πλοία, πράγμα που σημαίνει την απώλεια τουλάχιστον 200 εκατ. δολλαρίων ετησίως για τη χερσαία οικονομία και τουλάχιστον 4.000 θέσεων εργασίας για τους 'Ελληνες αξιωματικούς — για θέσεις κατώτερου πληρώματος δεν μπορεί να γίνει λόγος, γιατί αν τα πλοία αυτά υπήρχαν δεν θα είχαμε τη δυνατότητα να τα επανδρώσουμε με 'Ελληνες.

Από τα άνωτέρω προκύπτει έναργέστατα ότι η τοποθέτηση του σημερινού υπουργού στο υπουργείο Ναυτιλίας υπήρξε ένα τραγικό λάθος με οδυνηρές συνέπειες για τον τόπο, χωρίς ωστόσο να έχουν υπάρξει και οι επιβαλλόμενες συνέπειες για τον ίδιο.

ΘΑ... ΚΑΤΑΤΕΘΕΙ

Ο υπουργός Ναυτιλίας διεβεβαίωσε πάλι την Τετάρτη 27 Αυγούστου, ότι, το νομοσχέδιο για το Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο υπεγράφη και από τον υπουργό 'Εθνικής Οικονομίας κ. Κ. Σημίτη και πρόκειται να κατατεθεί στη Βουλή με επιδίωξη να ψηφισθεί από το θερινό τμήμα, δεδομένου ότι, όπως είπε, με αυτό ρυθμίζονται όρισμένα επείγουσες φύσεως θέματα.

Ο κ. 'Αλεξανδρής, απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις διευκρίνισε:

- Αν η μελέτη που γίνεται για τα θέματα του NAT σε συνεργασία με το υπουργείο 'Εθνικής Οικονομίας περατωθεί πριν συζητηθεί το νομοσχέδιο, θα περιληφθούν σ' αυτό διάφορες τροπολογίες, εάν βεβαίως κριθεί αναγκαίο.

- Δεν υπάρχει περίπτωση να καθυστερήσει ούτε επί ένα λεπτό η πληρωμή των συντάξεων στους συνταξιούχους του NAT δεδομένου ότι το Δημόσιο χορηγεί στο Ταμείο των ναυτικών 1,5 δις δραχμών μηνιαίως.

- Δεν υπάρχει πρόθεση συγχωνεύσεως του NAT στο ΙΚΑ.

Υπενθυμίζουμε, ότι, ο υπουργός Ναυτιλίας έχει δηλώσει επανειλημμένα ότι το νομοσχέδιο για το NAT «κατατίθεται εντός των ημερών» αλλά ως τη στιγμή αυτή δεν έχει κατατεθεί. 'Εξάλλου πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι έχουμε ζωηρές αμφιβολίες αν θα καταστεί δυνατή η συζήτηση του νομοσχεδίου από το θερινό τμήμα της Βουλής όποτε κατ' ανάγκη θα πάει στην ολομέλεια. Κατά συνέπεια η μελέτη που γίνεται θα έχει τελειώσει στο μεταξύ και το νομοσχέδιο όπως δήποτε θα αναμορφωθεί πάλι, όποτε θα χρειασθεί να αρχίσει νέα διαδικασία για την επανδρωμένη σύνταξη του από τον υπουργό. Και όλα αυτά

βεβαίως εάν δεν υπάρξει στο μεταξύ και κάποιος ανασχηματισμός της κυβερνήσεως τον οποίο όλοι «βλέπουν» άμέσως μετά τις δημοτικές εκλογές, του 'Οκτωβρίου.

Η ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΟΔΟΣ

Στο ιδιαίτερα βαρύ κλίμα που δημιουργεί η κατάσταση στη Ναυτιλία θα πραγματοποιηθεί την Τετάρτη 3 Σεπτεμβρίου η φθινοπωρινή κοινή σύνοδος των Δ.Σ. της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Προέχοντα θέματα στη σύνοδο αυτή που πραγματοποιείται στον Πειραιά οι δραματικές εξελίξεις στο χώρο της Ναυτιλίας, το άνεπιλυτο ερώτημα της επανακτίσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και η αναζήτηση σχημάτων επιχειρηματικής συνεργασίας για την επιβίωση του ελληνικού εφοπλισμού και για τη διατήρηση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Πέρα από αυτά, στην κοινή σύνοδο θα συζητηθούν τα δσα διαδραματίζονται στις άλλες χώρες και στις άλλες ναυτιλίες και κυρίως δσα σχετίζονται με τις προσπάθειες και επιδιώξεις για τη δημιουργία ανοικτών νηολογίων, τα ναυτεργατικά προβλήματα και το θέμα της συλλογικής συμβάσεως, καθώς και τα θέματα της Ναυτικής 'Εκπαίδευσής, των P&I Club κ.λπ.

Πριν από την κοινή συνεδρίαση των δύο σωμάτων θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά η τακτική μηνιαία συνεδρίαση του Δ.Σ. του Κομμίτη (ή ανάλογη συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. θα γίνει την προηγούμενη, δηλαδή την Τρίτη). 'Επίσης πριν από την κοινή συνεδρίαση, η οποία θα αρχίσει στις 2 το μεσημέρι με τη συμμετοχή και του προέδρου του ΝΕΕ κ. Κ. Φαφαλιού, θα παρατεθεί στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. γεύμα στο οποίο θα παρακαθήσουν όλα τα μέλη των δύο σωμάτων.

ΠΕΡΙΕΡΓΕΙΑ

Είμαστε περίεργοι να μάθουμε με ποιά ακριβώς σκέψη, οι συντάκτες του νομοσχεδίου περί Λιμενικού Σώματος, σταμάτησαν τους τεχνικούς αξιωματικούς του Λ.Σ. στο βαθμό του 'Αρχιπλοίαρχου. Όχι πώς ενδιαφέρει τώρα ιδιαίτερα, αλλά απλώς ως δείγμα νοοτροπίας.

Προφανώς πάντως είναι η έντυπωση ότι θέλουν να τους απαγορεύσουν να φθάσουν στις ήγαιες θέσεις του 'Αρχηγού και 'Υπαρχηγού. Και είμαστε περίεργοι να μάθουμε γιατί. Νομίζουν άραγε πως ο απόφοιτος του Πολυτεχνείου που σταδιοδρόμησε 35 χρόνια στο Λ.Σ. έχει διαφορά από τον απόφοιτο της 'Ανωτάτης Βιομηχανικής ή της Σχολής Οίνουσών με τα ίδια χρόνια υπηρεσίας; Και ξεχνούν ότι μπορεί θαυμάσια αύριο

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Τά άπομακρυσμένα νησιά και μάλιστα δσα δεν φημίζονται για τις κλιματολογικές τους συνθήκες, φαίνεται ότι άρχισαν να γίνονται περιζήτητοι τόποι νηολογήσεως. Μετά το παράδειγμα της Γαλλίας που διάλεξε το ανεμόδαρο νησί Kerguelen, στο γαλλικό αρχιπέλαγος του Νότιου 'Ινδικού 'Ωκεανού, η Νορβηγία τώρα σκέπτεται να καταφύγει, για παρόμοιους λόγους, στους αντίποδες, χρησιμοποιώντας το άρκτικό αρχιπέλαγος Svalbard και ειδικότερα τη νήσο Σπιτσεβέργη.

Η σκέψη της δημιουργίας κάποιου ανοικτού νηολογίου με σκοπό να σταματήσει η αίμορραγία που πλήττει την εθνική σημαία, συζητείται ήδη από αρκετό καιρό, με αποτέλεσμα να συγκεντρώσει τις περισσότερες προτιμήσεις ή παγετώδης Σπιτσεβέργη, η οποία συγκριτικά με κάποιο άλλο λιμάνι εντός της Νορβηγίας παρουσιάζει τις λιγότερες δυσκολίες. Παρ' όλα αυτά η υπόθεση δεν είναι απάλαγμένη προβλημάτων, δεδομένου ότι η Σπιτσεβέργη διέπεται από τη φερώνυμη συνθήκη η οποία αναγνωρίζει μεν πρωτεύονται ρόλο στη Νορβηγία, αλλά δεν απαγορεύει και στις άλλες έγγυητριες χώρες να ασκήσουν παρόμοια δικαιώματα.

Διστάζουν λοιπόν και άμφιρρέπουν οι Νορβηγικές 'Αρχές πριν αποφασίσουν, αναλογιζόμενες προφανώς ότι αν καταλήξουν να δημιουργήσουν προνομιακό νηολόγιο, δεν πρόκειται να ξεγελασθεί κανείς από το αν το νηολόγιο αυτό θα λέγεται 'Όσλο ή Σπιτσεβέργη.

η μεθαύριο να τους έρθει στο YEN (Γενικός ή Ειδικός Γραμματέας, Ειδικός Σύμβουλος κ.λπ.) ένας πετυχημένος ναυτικός μηχανικός ή ναυπηγός;

'Εμείς πιστεύουμε ότι τέτοιου είδους μικροψυχίες ενώ τίποτα ουσιαστικό δεν πετυχαίνουν, αποκαρδιώνουν απλώς και δημιουργούν κεντρόφυγες δυνάμεις που άσφαλώς βλάπτουν το Σώμα.

ΤΑ ΠΕΡΙ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Δεν υπάρχει περίπτωση δημιουργίας ανοικτού νηολογίου από την 'Ελλάδα και ούτε έχει τεθεί ποτέ τέτοιο θέμα, διαβεβαίωσε ο υπουργός Ναυτιλίας απαντώντας σε ερώτηση μετά από σχετικό δημοσίευμα σε οικονομική έφημερίδα (ΕΞΠΡΕΣ). Με την ευκαιρία ανέφερε ότι σε ένα γεύμα εργασίας, στα πλαί-

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ — TRAINING MANUAL

ΥΠΟ Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ

Ός προαναγγείλαμε στο τεύχος της 15/8/86 κυκλοφορεί εντός των ημερών το παραπάνω έγχειρίδιο που αναφέρεται στις Τροποποιήσεις 1983 της SOLAS '74. Τουτό είναι άπαραίτητο εφόδιο και άποχρεωτικό για τα έμπορικά πλοία από 1.10.86.

Παραγγελίες · διάθεση: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» · Νοταρά 77 Πειραιά
Τηλέφωνο: 4178869

σια μιάς κοινοτικής συνόδου, είπε στους συννομιμητές του υπουργούς των άλλων χωρών ότι η Ελλάδα γνωρίζει τις προθέσεις και τις μεθοδεύσεις όρισμένων ευρωπαϊκών χωρών γύρω από το θέμα της δημιουργίας ανοικτών νηολογίων αλλά η χώρα μας δεν πρόκειται να τους ακολουθήσει και ότι θα διατηρήσει το κύρος της σημαίας της ακόμη και εάν μείνει με ένα πλοίο!

ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΕΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Σε πρόσφατη συνέντευξη τύπου η διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών ανέφερε ότι σύμφωνα με υπολογισμούς, το 85% του ναυτικού συναλλάγματος είναι ναυτεργατικό.

Εμείς όχι μόνο δεν αμφισβητήσαμε ποτέ τη συναλλαγματική συμβολή των ναυτικών μας, αλλά χρησιμοποιήσαμε τη συμβολή αυτή σαν επιχείρημα για τη λήψη μέτρων υπέρ των ναυτικών μας. Από το σημείο όμως αυτό ως την παραχάραξη της πραγματικότητας υπάρχει μεγάλη απόσταση και μία τέτοια προσπάθεια καταφάνεται από τις ανακοινώσεις της διοικήσεως της Ένώσεως Ναυτών. Λέγει ότι υπολογίζεται χωρίς όμως να αναφέρει από ποιόν, ενώ υπάρχουν σχετικά στοιχεία που αποδεικνύουν άλλα πράγματα, υπάρχουν τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος που δεν μπορούν να αμφισβητηθούν.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, τα έμβασματα των έφοπλιστών και των ναυτικών (στα έμβασματα των ναυτικών προσθέτομε και τις εισφορές τις δικές τους και των εργοδοτών τους υπέρ των ασφαλιστικών ταμείων) για την περίοδο 1975 - 1984 για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία έχουν ως εξής (ο πρώτος αριθμός αφορά το σύνολο του ναυτικού συναλλάγματος κατά έτος σε χιλιάδες δολάρια, ο δεύτερος τα έμβασματα των έφοπλιστών και ο τρίτος τα έμβασ-

ματα των ναυτικών με την προσθήκη που αναφέρομε ανωτέρω — δεν παρατίθενται στοιχεία για τους ναύλους έμπορευμάτων, τους άνεφοδιασμούς — έπισκευές και τα εισιτήρια επιβατών που περιλαμβάνονται επίσης στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα επειδή δεν είναι του παρόντος):

1975	844.845:	417.075	- 291.678
1976	914.149:	515.745	- 313.287
1977	1.126.626:	636.461	- 359.075
1978	1.177.166:	685.802	- 378.524
1979	1.518.892:	862.117	- 420.645
1980	1.815.871:	1.067.340	- 570.512
1981	1.826.359:	1.113.711	- 529.183
1982	1.656.607:	989.641	- 485.804
1983	1.308.680:	727.230	- 456.052
1984	1.094.710:	616.316	- 384.049

Ο πίνακας είναι πολύ αποκαλυπτικός και δείχνει σαφέστατα την προσπάθεια παραχάραξης που επιχειρείται — επαναλαμβάνομε ότι στα έμβασματα των έφοπλιστών δεν περιλαμβάνονται ούτε οι ναύλοι έμπορευμάτων, ούτε οι δαπάνες άνεφοδιασμών και έπισκευών, ούτε και τα εισιτήρια επιβατών. Ο πίνακας όμως δείχνει και άλλα πράγματα που όμως δεν είναι του παρόντος, πάντως ο προσεκτικός αναγνώστης μπορεί να τα επισημάνει πολύ εύκολα.

ΑΓΝΟΙΑ

Όχι μόνο ο έλληνικός λαός αλλά και εκείνοι που δημοσιογραφούν ακόμη έχουν βαθιά μεσάνυχτα γύρω από τα θέματα της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

Από παράδειγμα, το κατωτέρω κείμενο κάποιος κυρίας Κατερίνας Ζηρίδη σε ένυπόγραφη στήλη με τον τίτλο «Η έπιστήμη στη ζωή μας» που δημοσιεύθηκε στις 26 Αυγούστου στην έφημερίδα «Πρώτη»:

«Ένας άλλος φίλος μάς έλεγε ξεκαρδισμένος την ιστορία των πλοίων στον Πειραιά. Μέχρι πολύ πρόσφατα ακόμα, (η υπογράμμιση δική μας), τα πλοία που ξεκινούσαν για την άγωνα γραμμή είχαν σχεδόν έλευθερο ώραιο. Ο καπετάνιος καθόταν με την παλιοπαρέα και τα 'πινε στην ταβέρνα. Κάποια ώρα έπρεπε να φύγει. Έφευγε τρεκλίζοντας. Όταν κάποτε γυρνούσε πίσω, οι φίλοι τον περιμέναν στο λιμάνι με κιθάρες και τραγούδια.

Όλα αυτά είναι ωραία, γραφικά και ρομαντικά. Όμως είναι εκτός έποχής. Εκτός σοβαρότητας. Καί, φυσικά, εκτός επαγγελματισμού. Είναι ωραία μόνο για εκείνους, που κάνουν διακοπές 2-3 μήνες το χρόνο. Ναι Έκείνοι πράγματι, θα τις διανθίζουν με κάτι τέτοια έπεισόδια. Για τους άλλους όμως; Πού είναι και οι περισσότεροι;»

Βέβαια, όσα λέει η κυρία αυτή δεν συνέβαιναν ποτέ, εκτός αν με το «μέχρι πολύ πρόσφατα ακόμα» έννοει ένδεχομένως τον προηγούμενο αιώνα, όποτε να υπήρχαν τέτοια περιστατικά. Όπως και αν έχει το πράγμα, το κείμενο δείχνει μία βαθύτατη άγνοια και νομίζομε ότι η Ένωση Πλοιαρχών οφείλει να της στείλει ένα σημειωματάκι για να προσατάψει και το κύρος των μελών της οι οποίοι εμφανίζονται να ανεβαίνουν τρεκλίζοντας στο πλοίο λίγο πριν ξεκινήσει έστω και για το δρομολόγιο της άγωνα γραμμής...

ΕΙΝΑΙ ΕΙΔΙΚΟΣ;

Ο ύπουργός Ναυτιλίας δήλωσε ότι εάν η φωτιά που είχε εκδηλωθεί πρό 15ημέρου σε κάποιο ξένο πλοίο στο λιμάνι του Πειραιώς ήταν μεγαλύτερη θα κατέβαινε και αυτός στο λιμάνι!

Νά κάνει τί; Νά δώσει αυτός που είναι νομικός οδηγίες στους πυροσβέστες πώς θα κάνουν καλύτερα τη δουλειά τους για να σβήσουν γρηγορότερα τη φωτιά;

Τό μόνο που μπορεί να προκαλέσει ή παρουσία οποιουδήποτε άνιδου σε τέτοιες περιπτώσεις είναι ή απόσπαση της προσοχής των ειδικών από τό κύριο έργο τους.

Μέ την εύκαιρία και μέ άφορμή τα όσα σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος με τον τίτλο «Νά σταματήσουν τα πυροτεχνήματα» για τις επιθεωρήσεις των επιβατηγών πλοίων από τον άρχηγό του Λιμενικού Σώματος, πλοίαρχος του Έμπορικού Ναυτικού που διάβασε και τό σχετικό ρεπορτάζ στις έφημερίδες που έγραφαν ότι ο άρχηγός επιθεώρησε και τα μηχανοστάσια, μάς έπείσθημε ότι ο ίδιος μέ πείρα πολλών έτών εκείνο που έξρει από τό μηχανοστάσιο είναι ότι μπορεί νά αντίληφθει ποιά από τις ήλεκτρομηχανές εργάζεται και ακόμη από τό ρυθμό της κύριας μηχανής μέ πόσες περίπου στροφές δουλεύει. Τα άλλα που έξρει, μάς έπρε, άφορούν την καθαριότητα του μηχανοστασίου και τίποτε άλλο!!

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Στό προηγούμενο τεύχος της 15ης Αυγούστου και στο σχόλιό μας για τό βαρύ τίμημα της έλληνόκτητης ναυτιλίας από την έντατικοποίηση της συρράξεως Ιράν και Ιράκ, άναφέραμε εκ παραδρομής ότι μεταξύ των βληθέντων στον Περσικό δεξαμενοπλοίων ήταν και τό «Ολύμπικ Σάν II» της εταιρίας Ώνάση. Για τό λάθος που οφείλεται στην πίεση του χρόνου, ζητούμε συγνώμη.

For docking and repairs

up to 100,000 dwt

**OUR MAN
IN PIRAEUS
IS DENIS
BERNARDOS**

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



**Versatile Pacific
Shipyards Inc.**

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

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

Formerly Burrard Yards Corporation



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η άναθεώρηση του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης των ΗΠΑ για το δεύτερο τρίμηνο του 1986 σε 0,6% από το αρχικώς 1,1% ήταν το έναυσμα σειράς μέτρων, μεταξύ των οποίων και η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου (στίς 20.886) από 6% σε 5,5%. Το μέτρο ελήφθη μονομερώς και δεν ακολουθήθηκε από την Ιαπωνία και Γερμανία που θεωρούν ότι δεν είναι ακόμη καιρός για μείωσή τους.

Εναντίον της ΗΠΑ η Ευρώπη έχει να επιδείξει σταθερά επιτεύγματα, με μόνη εξαίρεση τον τομέα της απασχόλησης. Έτσι έχουμε μέσο πληθωρισμό για το 1986 2,8% και οικονομική ανάπτυξη 3% - 4%, αλλά με ανεργία που υπερβαίνει το 12%, με έλπιδες να μειωθεί στο 10,3% το 1987.

Η συμφωνία του ΟΠΕΚ για μείωση στην παραγωγή πετρελαίου (έναντη της) θα φέρει τις τιμές του πετρελαίου σε ποιά ρεαλιστικά επίπεδα με ευεργετικές επιπτώσεις τόσο στην Αγγλία όσο και στίς Ηνωμένες Πολιτείες.

Η.Π.Α.

Παρά την πτώση της τιμής του δολλαρίου κατά 35% από το Φεβρουάριο του 1985 το εξωτερικό εμπόριο των ΗΠΑ παραμένει το σοβαρότερο πρόβλημα της οικονομίας. Ηδη για το πρώτο εξάμηνο του 1986 υπάρχει έλλειμμα 84 δισεκ. δολλ. εκ των οποίων 28,7 δισεκ. με την Ιαπωνία, 7,7 με την Δ. Γερμανία 3,1 με την Ιταλία, 2,3 με την Βρετανία και 1,9 με την Γαλλία.

Η συνεχιζόμενη ανισορροπία στο εξωτερικό εμπόριο είχε επιπτώσεις τόσο στην βιομηχανία όσο και στην γεωργία. Έτσι παρατηρείται μείωση της βιομηχανικής παραγωγής το πρώτο εξάμηνο κατά 2%.

Για την ανάκαμψη της οικονομίας ο γερουσιαστής Bob Dole δήλωσε ότι ίσως χρειασθεί και νέα μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου (ασχέτως των επιπτώσεων επί της τιμής του δολλαρίου).

Παρά τα παραπάνω δυσμενή στοιχεία, εμπειρογνώμονες προβλέπουν μείωση του

πληθωρισμού στα 2,5%, ανεργία κάτω από 7% (έναντι 10-13% στην Ευρώπη) ένα δείκτη οικονομικής ανάπτυξης για όλο το έτος 1986 της τάξεως του 2,4% (2,9 - 3% για το 1987) και μείωση του ελλείμματος του Κρατικού προϋπολογισμού στα 210 δισεκ. δολάρια και 180 δισεκ. για το 1987.

Ιαπωνία

Η ραγδαία άνοδος της αξίας του γιέν άναγκασε την Ιαπωνία να μελετήσει την διάρθρωση της οικονομίας της χώρας σε νέα πλαίσια και την λήψη ριζικών μεταβολών, μεταξύ αυτών, την αλλαγή σχέσεων εξαγωγών - εισαγωγών.

Ηδη για το 1986 (και παρά την άνοδο του γιέν) προβλέπεται πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο της τάξεως των 86 δισεκ. δολλαρίων (έναντι 56 δισεκ. το 1985) κι αυτό οφείλεται στο ότι η αξία των εισαγωγών, με την άνοδο του γιέν, μειώνεται, αφού οι εισαγωγές παραμένουν σχεδόν σταθερές, ενώ η αξία των εξαγωγών εκπεφρασμένη σε δολάρια ανεβαίνει καθώς ο όγκος των εξαγωγών παραμένει στο ίδιο περίπου επίπεδο.

Η ανισορροπία αυτή προκαλεί την διεθνή καταγραφή (τόσο από τις ΗΠΑ όσο και από τις Ευρωπαϊκές χώρες) που βλέπουν μία αύξηση των Ιαπωνικών εξαγωγών της τάξεως του 28% για το 1986, με έλλειμμα που μπορεί να υπερβεί τα 60 δισεκ. δολ. με τις ΗΠΑ και 20 δισεκ. δολλ. με τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες.

Σ' αυτό βοηθά η ανάπτυξη των Ιαπωνικών τραπεζών. Ηδη η Daichi Kangyo Bank είναι η μεγαλύτερη τράπεζα του κόσμου με ενεργητικό 207 δισεκ. δολλ. (έναντι της δεύτερης Citibank με 176 δισεκ. δολλ.), ενώ τρεις άλλες Ιαπωνικές τράπεζες ακολουθούν: Fugui (143 δισ. δολλ.) Sumitomo (136 δισ. δολλ.) Mitsubishi (133 δισ. δολλ.).

Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος και η διεθνής επίδραση των Ιαπωνικών Τραπεζών, πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ότι το σύνολο των δανείων των στο εξωτερικό ξεπερνά τα 850 δισ. δολάρια έναντι 600 δισεκ. δολλ.

των αμερικανικών τραπεζών. Το προαναφερθέν ποσόν αντιπροσωπεύει πλέον του 25% του ενεργητικού των.

Με άσημαντο πληθωρισμό 0,2%, με ανεργία κάτω από 3%, μ' ένα ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης 2% - 2,5%, μ' ένα κρατικό προϋπολογισμό ελάχιστα έλλειμματικό, καιρός θα ήταν να αλλάξει η τάση αποθησαυρισμού από έλβετικά φράγκα σε γιέν, (ή απόδοση και στα δύο νομίσματα παραμένει η ίδια).

Όσον αφορά το γιέν αφού ανέβηκε στα 152 στίς 8 Αυγούστου και παρά την μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου στίς ΗΠΑ στίς 21 Αυγούστου, έκλεισε στα 155,35 σημειώνοντας μία άνοδο έναντι του δολλαρίου της τάξεως του 2,9%.

Γαλλία

Τελικά ο κ. Μιττεράν υπέγραψε τον νόμο σχετικά με την αποκρατικοποίηση των επιχειρήσεων μετά τη ψήφισή του από την Βουλή. Ο νόμος προβλέπει την ιδιωτικοποίηση των κρατικών επιχειρήσεων (τραπεζών, ασφαλιστικών εταιριών, βιομηχανιών) μέχρι το 1991.

Το άνωτατο όριο του μετοχικού κεφαλαίου των υπό ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων που μπορεί ν' αποκτήσουν ξένοι, ανέρχεται σε 20%. Επίσης στο νόμο προβλέπεται η συμμετοχή των εργαζομένων, κάθε χρόνο στο πενταπλάσιο ύψος των κοινωνικών κρατήσεων.

Εξάλλου οι αποφάσεις της κυβέρνησης του κ. Σιράκ προβλέπουν μία μείωση του κρατικού ελλείμματος με πάγωμα των μισθών και μείωση του αριθμού των δημοσίων υπαλλήλων.

Ηδη τα μέτρα αυτά προκάλεσαν την πτώση του πληθωρισμού στο επίπεδο του 2%-2,1% που είναι ο χαμηλότερος δείκτης πληθωρισμού των τελευταίων 20 ετών. Εξ άλλου η ανεργία διατηρείται στα επίπεδα του 10%, ενώ η οικονομική ανάπτυξη προβλέπεται να ξεπεράσει το 2,8%.

Τό φράγκο έκλεισε τον Αύγουστο με μία άνοδο 3,3% έναντι του δολλαρίου αλλά και των άλλων ευρωπαϊκών νομισμάτων.

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.

Άγγλία

Η συμφωνία των χωρών του ΟΠΕΚ για μία μείωση της παραγωγής πετρελαίου προκάλεσε ανάκαμψη των τιμών και βελτίωση στις τιμές της λίρας.

Αφού έπεσε στα 1.47 δολάρια στις αρχές Αυγούστου, η στερλίνα ξεπέρασε για λίγο τα 1.55 δολάρια για να κλείσει τον μήνα στο 1.48, στο ίδιο επίπεδο του Ιουλίου.

Δυτική Γερμανία

Με οικονομική ανάπτυξη της τάξεως του 3.4% για το 1986, με πληθωρισμό 0.1% αλλά μ' ένα υψηλό δείκτη ανεργίας 8.8%, το γερμανικό μάρκο παρουσιάζεται ισχυρότερο παρά ποτέ. Έτσι το μάρκο έκλεισε τον Αυγούστο στα 2.0560 το δολάριο, δηλαδή στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 6 ετών.

Ελβετία

Η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου, στις αρχές Αυγούστου κατά 1/4% δεν είχε καμμία επίπτωση στην τιμή του ελβετικού φράγκου που ανέβηκε στις 8 Αυγούστου στα 1.6540 που είναι η υψηλότερη τιμή των 5 τελευταίων ετών.

Ιταλία

Η κατάρρευση των τιμών του πετρελαίου εν συνδυασμῳ με την κατακόρυφη πτώση των τιμών του δολλαρίου έφεραν μία αναστάτωση στις προβλέψεις της Ιταλικής οικονομίας.

Έτσι ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξεως αναμένεται να φθάσει το 3%, ενώ η ανεργία παραμένει στο υψηλό επίπεδο των 11% (με σχεδόν διπλάσιο ποσοστό στον Νότο).

Παρά το τεράστιο έλλειμμα στον δημόσιο τομέα, ο πληθωρισμός ελέγχεται καί κατά τον Ο.Ο.Σ.Α. θα μειωθεί στο 5.5% έναντι 9.4% το 1985 ενώ αναμένεται να πέσει στα 3.5% - 4% το 1987.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλαρίου (Χρημ. Ν. Υόρκης)

	25.7.86	26.8.86	Διαφ. %
Μάρ. Γερμ.	2.1520	2.0560	- 4.5
Φρ. Έλβ.	1.7345	1.6580	- 4.4
Λίρα Άγγλ.	1.4780	1.4800	+ 0.1
Φρ. Γαλλ.	6.9600	6.7325	- 3.3
Γιέν Ίαπ.	158.30	155.35	- 2.9

Λίρ. Ίταλ. 1476.00 1416.00 - 4.1

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 26.8.86

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή — Τιμές Fixing (Τράπεζας Ελλάδος)

	25.7.86	26.8.86	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	138.590	135.305	+ 2.4
Μαρ. Γερμ.	64.518	65.746	- 2.9
Φρ. Έλβ.	80.010	81.450	- 1.8
Λίρ. Άγγλ.	206.280	200.500	+ 2.9
Φρ. Γαλλ.	19.971	20.065	- 0.5
Λίρ. Ίταλ. (100)	9.3950	9.5415	- 1.5
Γιέν Ίαπ. (100)	87.788	87.266	+ 0.6



YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"



THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.
PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271480

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre · P.O.B. 1364 · 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 · 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541361
Telexes: 270046 (Management) · 270870 · 213836 (OPR) · 270346 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

INTER ORIENT

MARITIME ENTERPRISES, INC.

108, Ortigas Building
Ortigas Ave.
Pasig — M. Manila
PHILIPPINES

Tel.: 6737352
Tlx: 29096 - 29112 INORM PH
Cables: INORMAR MANILA

George E. Agathocleous
President

- CREWING
- MANNING

Licensed by the Philippines Government

OTHER ACTIVITIES

- BAREBOAT CHARTERING
- TANK CLEANING
- SHIP AGENTS
- SALVAGE & TOWAGE

Ask for a Manning Quotation from us
It will cost you nothing
— but could save you a lot

CORRESPONDENTS IN GREECE:

MEDLINK Piraeus

72, Kolokotroni St.
185 35 Piraeus
Tel: 4137112/3 - 4137057
Tlx: 211440 MDL. GR

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΖΗΤΟΥΝ ΝΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Ο ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Ο Σύλλογος Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης με έγγραφό του προς τον Υπουργό Ναυτιλίας ζητεί να ληφθεί επιτέλους μέριμνα για την κάλυψη των μεγάλων κενών του Πλοηγικού Σταθμού Θεσσαλονίκης, η μη επάνδρωση του οποίου δημιουργεί εδώ και χρόνια, παρά τα συνεχή διαβήματα του Συλλόγου, μεγάλες καθυστερήσεις και επιβαρύνσεις στα πλοία και στις φορτοεκφορτώσεις.

Στό εν λόγω έγγραφο υπογραμμίζονται τα εξής:

Κύριε Υπουργέ,

Σχετικά με το θέμα του Πλοηγικού Σταθμού Θεσσαλονίκης θα θέλαμε να διατυπώσουμε τις παρακάτω παρατηρήσεις:

Ο Π.Σ.Θ. μέχρι του έτους 1979 διέθετε προς εξυπηρέτηση των αφικνουμένων εμπορικών πλοίων πέντε (5) πλοηγούς όπως ορίζει το Διάταγμα 477/1968 «Περί συστάσεως Πλοηγικών Σταθμών κλπ» (ΦΕΚ 159 τ.Α' 23.7.68), εν συνεχεία όμως και χωρίς να ληφθεί ποτέ υπόψη ότι η ναυτιλιακή κίνηση του λιμένα μας είναι τώρα πολύ μεγαλύτερη της παλιάς και μάλιστα βαίνει συνεχώς αυξανόμενη στα τελευταία χρόνια (1982 Κ.Κ.Χ. 4.808.230, 1983 Κ.Κ.Χ. 4.931.977, 1984 Κ.Κ.Χ. 5.587.977, 1985 Κ.Κ.Χ. 6.283.645, όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία του ΟΛΘ) οι πλοηγοί περιορίστηκαν σε 3-4 και ενίοτε λόγω αδειών, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, μένουν δύο όποτε η κατάσταση επιδεινώνεται περισσότερο.

Ός άμεση συνέπεια της μειώσεως του αριθμού των πλοηγών είναι να συμβαίνουν συνεχώς καθυστερήσεις στις πλοηγήσεις αλλά και να επιβραδύνονται οι φορτοεκφορτώσεις των πλοίων, πράγμα που συνεπάγεται απρόβλεπτες και άδικαιολόγητες επιβαρύνσεις στο μεταφορικό κόστος, μιά και ο ΟΛΘ όπως και ο ΟΛΠ υπολογίζει τα δικαιώματά του από τη δηλωθείσα ώρα είτε άρχισε ή εργασία λόγω πλευρίσεως είτε όχι λόγω αδυναμίας της Πλοηγικής Υπηρεσίας να εξυπηρετήσει εγκαίρως.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος και την όσο ταχύτερα γίνεται επίλυσή του ο Σύλλογός μας απευθύνθηκε όπως δείχνουν τα ανωτέρω σχετικά, επανειλημμένα τα τελευταία χρόνια τόσο στο ΚΛΘ όσο και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου σας ή οποία όμως εκτός από καθυστασιακές διαβεβαιώσεις για τη ρύθμιση του θέματος δεν έπραξε τίποτε άλλο.

Απεναντίας μάλιστα αντί της συμπληρώσεως των κενών οργανικών θέσεων του Π.Σ.Θ. παρατηρείται εδώ και καιρό το θλιβερό φαινόμενο οι πλοηγοί πριν καν γνωρίσουν τις συνθήκες του λιμένα μας, να αντικαθίστανται σχεδόν κάθε τρεις μήνες από άλλους αποσπασμένους από τον Πειραιά συναδέλφους των, αποκαλούμενοι για τό γρήγορο πέραςμά τους από τό λιμάνι μας «τριμηνίτες».

Σημειώστε ακόμη ότι καθώς οι πλοηγήσεις για την πλεύριση των δεξαμενοπλοίων στη νησίδα Ε.Κ.Ο. και στα ναύδετα Ε.Κ.Ο., ΜΑΜΙΔ ΟΙΛ και JET ΟΙΛ διαρκούν κατά περίπτωση από μία έως τρεις ώρες (ώστε να μην είναι δυνατή η πλοήγηση άλλων πλοίων επ'

άρκετο χρόνο) και οι προσεγγίσεις στο λιμάνι μας μπάλλ κάρριερς μεγάλης χωρητικότητας που η πλεύρισή τους δεν είναι υπόθεση ολιγόλεπτη αυξάνονται συνεχώς, η κατάσταση θα επιδεινωθεί αν στο μεταξύ όχι μόνο δεν συμπληρωθεί ο αριθμός των πλοηγών που προβλέπει τό σχετικό Διάταγμα αλλά και δεν αυξηθεί περαιτέρω. Ένώ σοβαρότατο πρόβλημα υπάρχει και στο βοηθητικό προσωπικό (λεμβούχοι) οι οποίοι επίσης δεν επαρκούν, μέ αποτέλεσμα να υπάρχουν δυσχέρειες ιδιαίτερα κατά την υπερωριακή εργασία.

Παρακαλούμε, κ. Υπουργέ, να επιδείξετε προσωπικό ενδιαφέρον για την άμεση επίλυση του χρονίζοντος αυτού προβλήματος που υποβαθμίζει απαράδεκτα τη λειτουργία του δεύτερου λιμένα της χώρας.

Μετά τιμής

Ο Πρόεδρος
Μ. ΗΛΙΑΔΗΣ

Ο Γεν. Γραμματέας
Β. ΜΠΕΛΛΟΣ

Θεσσαλονίκη, 22/8/86

ΚΛΑΜΑ ΚΑΙ ΟΡΓΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Δέν ξαναζωντανεύουν τό νεκρό τά αναφιλητά και τό κλάμα των δικών του. Η όργη και οι κατάρεις για κείνους που τόν σκότωσαν δέν ξαναφέρνουν την πνοή στο νεκρό πιά κορμί του.

Αρχίζοντας, έτσι νομίζετε πως βάλθηκα να γράψω κάποιο δραματικό σενάριο; Όχι μιλάω για τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο που είναι για μάς ό μεγάλος νεκρός. Τί μεγαλύτερο δράμα θα μπορούσε να συμβεί



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

για μας τούς ναυτικούς; Γιατί τα πληρώματα των πλοίων δεν σηκώνονταν τις Σημαίες μεσίστιες;

Δέν πρόκειται εγώ τώρα να αναπτύξω επιχειρήματα σε μιά προσπάθεια μήπως συγκινηθούν και δραστηριοποιηθούν οι υπεύθυνοι του κακού. Χρόνια τώρα τούς έχουμε γνωρίσει. Ή συμφορά έχει συντελεστεί άνεπανόρθωτα. Έτσι λόγια θλίψης και πόνου θά είπωθούν εδώ. Όργη και κατάρες γι' αυτούς που φταίνε.

Ή δικτατορία στά στερνά της έφερε Έλβετους αναλογιστές για να εξετάσουν τα οικονομικά του ΝΑΤ. Όμως καμμία από τις Κυβερνήσεις που ακολούθησαν ενδιαφέρθηκε να εφαρμοσθούν οι υποδείξεις των ξένων αναλογιστών. Ούτε ισολογισμό είχαν κάμει από τό '73 ως τά τώρα που τό Ταμείο βρέθηκε άδειανό.

Μερικά κακουργήματα από τόν τρόπο που διαπράχτηκαν χαρακτηρίζονται ιδιαιζόντως είδεχθῆ. Τί πιά είδεχθέστερο έγκλημα από αυτό που διάπραξαν όλες οι κυβερνήσεις ως τώρα; Που τό πάω, ρωτάτε;

Όταν βλέπεις στά γεράματά σου, να σου στερούν τό ψωμί, μοιάζεις μέ κείνο που κλαίει τό νεκρό άνθρωπό του. Άκούς δίπλα σου τόν ψίθυρο να άπλώνεται: Δέν θά γινόταν αυτό μέ τή δικτατορία, σου λένε. Νά τό πιστέψεις; Όταν κλαίς τό νεκρό άνθρωπό

του, όσα σου πουν για τόν έγκληματία, τά πιστεύεις. Βλέπεις τήν όργή μέρα μέ τήν ήμέρα να όγκώνεται. Σε συμπαρασύρει και σένα τό πλήθος των πολλών.

Καί τώρα; Τώρα ζητούν να τούς εύγνωμονούμε που θά μας συγχωνέψουν μέ τό ΙΚΑ. Τό ΝΑΤ δέν έχει να πληρώσει τις συντάξεις του Αύγουστου, μας είπαν λίγο πριν τά μαζικά τους μέσα ενημέρωσης.

Χάρη και εύγνωμοσύνη λοιπόν προς αυτούς που προσπαθούν κάπου να μας άκουμήσουν. Τό πλύσιμο και ή διαμόρφωση της σκέψης έχει βλέπετε στόν καιρό μας τήν τέχνη του και τήν επιστήμη του. Έτσι προσπαθούν να διαμορφώσουν τήν όργη του ναυτεργάτη σε εύχαριστίες και εύγνωμοσύνη.

Ό Υπουργός μας της Ε.Ν. παράδεχεται πως κάπου δώδεκα χιλιάδες συνταξιοδοτούνται παράνομα από τό ΝΑΤ. Δέν θά ήταν άδιαφιλονίκητα δίκαιο μόνο αυτά να συγχωνευτούν στο ΙΚΑ και στο ΝΑΤ να παραμείνουν μόνο, ναί μόνο, οι πραγματικοί ναυτεργάτες; Τήν επίσημη αυτή δήλωση του Υπουργού δέν μπορεί να τήν έκμεταλλευθούν δικαστικά και τά Σώματά μας; Ό τύπος δέν θά μπορούσε να γράψει κάτι για κοινωνικά ζητήματα όπως αυτό του ΝΑΤ;

Άφησα τελευταίους τούς έφοπλιστές μας. Χρόνια τώρα έδειχναν πως τά οικονο-

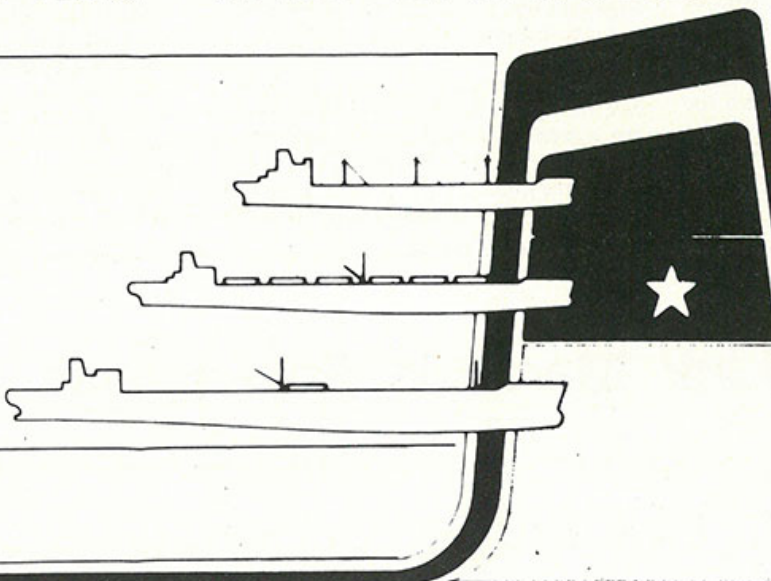
μικά του ΝΑΤ δέν πήγαιναν καλά. Είπαμε τόσα, τί να προσθέσουμε περισσότερα; Στη δημιουργία της έως λίγο πριν μεγάλης μας Έμπορικῆς Ναυτιλίας τούς Έλληνες ναυτεργάτες είχαν άμεσους, εργατικούς και πειθαρχικούς συνεργάτες. Τώρα γέροι πιά αυτοί άμείβονται από τούς εργοδότες τους μέ άδιαφορία και έγκατάλειψη.

Ένα γράμμα κάποιου συναδέλφου που ταξιδεύει μέ παρόρμηση να πω τά λόγια αυτά. Είναι τό κλάμα και ή όργη από τούς ώκεανούς. Σεϊς συνάδελφοι που ταξιδεύεται σηκώστε μεσοπέλαγα τις σημαίες μεσίστιες. Άφήστε τες έτσι και στή πόρτα. Έτσι οι θάλασσες και ό κόσμος θά μάθουν πως τό ΝΑΤ χρεωκόπησε. Από τό έπιβλητικό του κτίριο εκεί στόν Πειραιά να σβηστούν τά ιστορικά αυτά γράμματα.

Τό κακό θά τό αισθανθούν άκόμη και τά όστά των 2.500 ναυτικών μας που παρασύρονται στίς άβύσσους των ώκεανών από τή μάχη του Β' Παγκόσμιου πολέμου. Κι έμείς οι άλλοι εδώ; Έμείς, όπως κάθε φορά και τώρα: Φωνές και συνθήματα και χειρονομίες και ξελαρυγγίσματα και ύστεριες.

ΗΛΙΑΣ ΑΝΤΥΠΑΣ
Μεσοβούνια — Κεφαλληνίας

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Είναι αλήθεια ότι η κοινή μεταφορική πολιτική της ΕΟΚ βρίσκεται σε πολύ μειονεκτική θέση αν συγκριθεί με την αγροτική πολιτική για την οποία τόσο γίνεται λόγος. Καί πρέπει να παραδεχτεί κανείς ότι αν και η κοινοτική νομοθεσία για τις μεταφορές δεν είναι εύκαταφρόνητη, είναι φανερό ότι πάρα πολλά ακόμα δεν έχουν γίνει, ότι ο ρυθμός προόδου είναι πολύ βραδύς και γενικά ότι η Εύρωπη των μεταφορών είναι ακόμα «έν τω γίνεσθαι».

Η κατάσταση αυτή είναι φυσικά επιζήμια για την Κοινότητα, της οποίας η οικονομία είναι υποκείμενη στην καλή λειτουργία της μεταφορικής δραστηριότητας. Οι διαφορετικές απόψεις από Κράτος σε Κράτος, ή έλλειψη έναρμόνισης, ή ανεπαρκής οργάνωση της αγοράς και οι κακές συνθήκες ανταγωνισμού, προκαλούν ζημιές στην Κοινότητα. Πρέπει λοιπόν να γίνουν πολλά και να γίνουν γρήγορα, δεδομένου ότι η Έπιτροπή (Κομισιόν) έχει προσδιορίσει το 1992 σαν τό έτος εκκινήσεως της έσωτερικής αγοράς. Καί είναι προφανές ότι μια Εύρωπη χωρίς έσωτερικά σύνορα και μέ τον πολλαπλασιασμό των συναλλαγών της, δεν είναι νοητή χωρίς κοινή επί των μεταφορών πολιτική. Αυτές είναι οι διαπιστώσεις του Διευθυντού υποδομής και τεχνολογίας μεταφορών της Έπιτροπής, ο οποίος στην τελευταία συνέλευση εξέθεσε τά ακόλουθα.

Η απόφαση του Εύρωπαϊκού Δικαστηρίου της 22.5.1985 κάλεσε τό Συμβούλιο νά πάρει άμεσα μέτρα για την έλευθέρωση της όδικής μεταφοράς και για την έναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού. Η δέ της 30.4.1986 έπιβεβαίωσε ότι οι κανόνες συναγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης έχουν έφαρμογή και στις αεροπορικές μεταφορές. Ένα άλλο στοιχείο τό όποιο πρέπει νά λαμβάνεται σοβαρά υπόψη είναι ότι μέ

την από 1.1.1986 είσοδή της Ίσπανίας και της Πορτογαλίας, ο άρχικός προσανατολισμός της Εύρωπαϊκής Κοινότητας πρός τη βορειοατλαντική πλευρά μετατοπίσθηκε πρός τη Μεσόγειο και άκόμα πρός την Άφρική και την Έγγύς Άνατολή. Έπομένως τό σύστημα των μεταφορών πρέπει νά επανεξετασθεί λαμβάνοντας υπόψη την καινούργια ροή συναλλαγών.

Στίς όδικές μεταφορές, στην συνέχεια της προαναφερθείσης απόφάσεως του Μαΐου 85, τά κράτη - μέλη συμφώνησαν για την άπελευθέρωση της όδικής μεταφοράς από 1 Ίανουαρίου του 1992. Οι συζητήσεις στό Συμβούλιο για τό ένδιάμεσο διάστημα θά βασίζονται στό βαθμιαίο μετασχηματισμό των διμερών συμφωνιών σε Κοινοτικές έπαφές και στό ρυθμό ανάπτυξης των Κοινοτικών αυτών έπαφών ώστε η ανάγκη τους νά εκλείψει άφραυτης πρό του 1992, καθώς και στην άμεση έλευθεροποίηση του διαμετακομιστικού έμπορίου.

Στό σιδηροδρομικό τομέα, η Κοινότητα προτείνει τις άναγκαίες προσφορές ώστε ο σιδηρόδρομος νά ξαναβρεί τό σφρίγος του. Τό θέμα είναι και έδώ έπείγον γιατί όσο περνά ο καιρός τόσο δυσκολότερο γίνεται για τό σιδηρόδρομο νά ξαναπάρει τό μερίδιο της αγοράς πού έγκαταλείπεται στην όδική μεταφορά. Η Κομισιόν έκαμε προτάσεις για τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιριών και για την παρακίνησή τους νά χρησιμοποιούν μεθόδους διαχειρίσεως καθαρώς έμπορικού χαρακτήρα. Οι προτάσεις αυτές άπευθύνονται συχνά σε κράτη παρά σε εταιρίες και έπομένως τά κράτη πρέπει νά αναλάβουν τις ευθύνες τους ως ιδιοκτήται της υποδομής και νά μήν έπιβαρύνουν τις εταιρίες μέ υποχρεώσεις δημοσίου χαρακτήρα άνεπαρκώς άμοιβόμενες. Καί πρέπει ακόμα νά παράσχουν στις εταιρίες τά μέσα ώστε νά συγκεν-

τρώσουν τη δραστηριότητά τους σε άποδοτικούς τομείς (μεγάλη ταχύτητα, άστικές μεταφορές, μαζικές μεταφορές έμπορευμάτων) και νά μήν προσφεύγουν στη βοήθεια του κρατικού προϋπολογισμού.

Στόν τομέα των μεταφορών διά των έσωτερικών ύδάτων, οι προτάσεις της Κομισιόν έλαβαν υπόψη τους τις γεωγραφικές και διεθνείς ιδιαιτερότητες αυτού του τρόπου μεταφοράς. Γι' αυτό και αναφέρονται κυρίως στην ανάπτυξη της κινήσεως, στην υπερπροσφορά χωρητικότητας (και έπομένως στη διάλυση ενός μέρους) και στόν έκσυγχρονισμό του δικτύου.

Οι αεροπορικές μεταφορές γνωρίζουν σήμερα επί παγκοσμίου έπιπέδου μία περίοδο εξέλιξεων υπό την τριπλή πίεση της οικονομικής συγκυρίας, του συναγωνισμού των «νεωτεριστικών» αεροπορικών εταιριών και της ευαισθητοποίησης των πελατών είδικών τιμολογίων. Η άπάντηση των Ίν. Έθνών στά προβλήματα αυτά δεν ίκανοποιεί την Κομισιόν, ή όποια πιστεύει ότι αυτό τό είδος της άπάντησεως δεν προσαρμόζεται στην κατάσταση της Κοινότητας για τρεις βασικούς λόγους: Τήν προστασία του έπιπέδου ασφάλειας, τό σεβασμό των υποχρεώσεων δημοσίας φύσεως και τη διατήρηση της άπασχολήσεως. Η Κομισιόν προτείνει νά άπλοποιηθεί ή σημερινή δομή του συστήματος κανονισμών για νά αύξηθεί ή δραστηριότητα των εταιριών και νά ανταποκριθούν καλύτερα στις άνάγκες του κοινού. Πιο συγκεκριμένα ή πρόταση στό Συμβούλιο αναφέρεται σε μία σφαιρική συμφωνία πού περιλαμβάνει τιμολόγια, δυναμικότητα και έφαρμογή των κανόνων συναγωνισμού.

Τό γεγονός ότι ή έμπορική ναυτιλία

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



της Κοινότητας φθίνει, δημιουργεί σοβαρούς κινδύνους για τις μετά των τριών χωρών συναλλαγές και για την απασχόληση. Σέ ένα μεμοράντουμ που δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο του 1985, η Κομισιόν πρότεινε την υιοθέτηση των ακόλουθων τεσσάρων μέτρων:

— 'Ελεύθερη πρόσβαση στις ποντοπόρες μεταφορές περιλαμβανομένης της ένδεχόμενης Κοινοτικής αντιδράσεως σε περιορισμούς επιβαλλόμενους από τρίτες χώρες.

— 'Αποδοχή υιοθετήσεως μέτρων εναντίον παρανόμων τιμολογιακών πρακτικών.

— 'Εφαρμογή των κανόνων του συναγωνισμού (άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης) στις θαλάσσιες μεταφορές.

— 'Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στα Κοινοτικά ύδατα (έλευθέρη άκτοπλοΐα). Μέσα σε ένα χρόνο οι προτάσεις αυτές εξελίχθηκαν ευνόικα και μπορεί κανείς να πει ότι τα τρία πρώτα μέτρα έχουν ωριμάσει για μία συμφωνία του Συμβουλίου. Τό τέταρτο όμως παρουσιάζει ομολογουμένως μεγάλες δυσκολίες.

Ο ρόλος των λιμένων είναι ουσιαστικής για την οικονομία της Κοινότητας, ή δέ συμμετοχή των θαλασσιών μεταφορών στις διακοινοτικές συναλλαγές αποκτά συνεχώς μεγαλύτερη σημασία. Στα πρώτα όμως χρόνια ή Κοινότητα, απασχολημένη στην οργάνωση του διακοινοτικού εμπορίου, παραμέλησε τό πρόβλημα των λιμένων. 'Ωστόσο υπό την ώθηση του Εύρωκοινοβουλίου ή Κομισιόν διατύπωσε την πρώτη σχετική πρόταση όπό τό 1971. 'Ετσι τό 1972 συστήθηκε όμάδα εργασίας για τούς λιμένες, επιφορτισμένη μέ τή συγκέντρωση των αναγκαίων πληροφοριών για τίς διαβουλεύσεις. 'Η άναφορά πού υπέβαλε ή 'Ομάδα αύτή είναι μία λεπτομερής σύν-

κριση της λιμενικής καταστάσεως των τότε κρατών μελών. Τόν Δεκέμβριο του 1980 μία σύσκεψη όλομέλειας μέ έκπρωσώπηση όλων των μεγάλων λιμένων κατέληξε στό συμπέρασμα πώς μολονότι δέν παρατηρείται σοβαρή διαταραχή του μεταξύ των διαφόρων λιμένων φυσικού συναγωνισμού, έν τούτοις διαπιστώνονται ουσιαστικές διαφορές μέ κλασσικό παράδειγμα τά λιμενικά δικαιώματα.

Τέλη πλευρίσεως, πλοηγικά και ρυμουλκικά δικαιώματα, τέλη άγκυροβολίας και διάφορες άλλες παρόμοιες επιβαρύνσεις χρησιμοποίησεως των λιμένων παρουσιάζουν έντονη ποικιλία. 'Ετσι για ένα πλοίο - κοντέινερ τά λιμενικά δικαιώματα μπορεί νά διαφέρουν άπό 1 σέ 100 άπό λιμάνι σέ λιμάνι. 'Η κατάσταση αύτή δέν είναι φυσικά ίκανοποιητική, έστω και άν δέν ύπάρχει άμεση σύνδεση μεταξύ των λιμενικών δικαιωμάτων και της κινήσεως των λιμένων, δεδομένου ότι ή επιλογή των φορτωτών προσελκύεται κατά κανόνα άπό άλλους παράγοντες, όπως είναι ή συχνότητα προσεγγίσεως, ή κανονικότητα των γραμμών, ή ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών κλπ.

Στίς τελευταίες συνόδους του Συμβουλίου των 'Υπουργών Μεταφορών δέν έγινε καμμία πρόοδος σχετικά μέ τίς θαλάσσιες μεταφορές και οι λόγοι ήταν κυρίως δύο: Κατ' άρχήν ένα Κράτος - μέλος ύπεστήριξε ότι άπό τά Κοινοτικά μέτρα πρέπει νά έπωφελούνται μόνο τά πλοία πού ανήκουν σέ εταιρίες της Κοινότητας. Καί συγκεκριμένα νά ανήκουν σέ εταιρία της όποιας ή έδρα νά βρísκεται έντός της Κοινότητας, ή διαχείριση νά είναι στά χέρια της εταιρίας, ή πλειοψηφία του κεφαλαίου νά ανήκει σέ Κοινοτικό συγκρότημα και τό πλοίο νά φέ-

ρει τή σημαία κράτους - μέλους. Οι όροι αυτοί και ιδίως οι άναφερόμενοι στόν τόπο της έδρας άπερρίφθησαν άπό άλλο κράτος - μέλος. 'Η άλλη δυσκολία άναφέρεται στό θέμα της έλεύθερης παροχής υπηρεσιών άκτοπλοΐας, ή όποία συνάντησε την αντίδραση όρισμένων κρατών - μελών για λόγους οικονομικούς ή δημοσίου συμφέροντος και μάλιστα στρατηγικούς.

Στόν άεροπορικό τομέα ή κατάσταση συναντά επίσης έμπόδια αλλά ύπηρεξε σχετική προσέγγιση άπόψεων ώστε νά μήν άποκλείεται τό ένδεχόμενο κάποιας συμφωνίας στό διάστημα της βρετανικής προεδρείας. Οι μεγάλύτερες πρόοδοι έχουν σημειωθεί φυσικά στόν τομέα των χερσαίων μεταφορών. Κατ' άρχήν έχει ήδη επέλθει συμφωνία όσον άφορά τά βάρη και τίς διαστάσεις των έμπορικών όχημάτων και στή συνέχεια άλλη συμφωνία για την οργάνωση της άγοράς των όδικών μεταφορών. 'Η άγορά θά είναι έλεύθερη μετά τό 1922, όποτε οι ποσοτικές διαφορές θά έχουν εκλείψει και ή πρόσβαση στην άγορά θά βασίζεται μόνο σέ ποιοτικά κριτήρια.

Πρέπει τέλος νά σημειωθεί ότι ή Κομισιόν διαβίβασε στό Συμβούλιο άνακοίνωση για την έφαρμογή μεσοπρόθεσμου προγράμματος μεταφορικής ύποδομής τό όποιο προβλέπει σύν τοις άλλοις τόν καθορισμό δικτύου κοινοτικού ένδιαφέροντος. Τό δίκτυο αυτό άναφέρεται κυρίως στίς όδικές, σιδηροδρομικές και έσωτερικές ύδάτινες συνδέσεις αλλά λαμβάνει ύπόψη τόσο τό ρόλο πού παίζουν στην Κοινότητα οι θαλάσσιες μεταφορές όσο και τή σημασία των λιμένων ως κόμβων δημιουργικών έμπορικής κινήσεως.

Ε.Σ.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Οδηγίες προς τούς πλοiάρχους μας για τήν απογραφή τής 20ης Σεπτεμβρίου

Γιά τήν ενημέρωση τών πλοiάρχων μας δημοσιεύουμε έν συνεχεία σχετική εγκύκλιο του YEN μέ τήν όποία παρέχονται συγκεκριμένες πληροφορίες για τήν πέμπτη κατά σειρά απογραφή τών ναυτικών πού θά διενεργηθεί στίς 20 Σεπτεμβρίου (οί προηγούμενες απογραφές έγιναν, όπως είναι γνωστό τά έτη 1978, 1980, 1982 και 1984).

Σκοπός τής πέμπτης απογραφής είναι:

Πρώτο, ή μέτρηση του ναυτεργατικού δυναμικού τής χώρας. Σ' αυτό περιλαμβάνονται όλοι οί "Έλληνες και οί άλλοδαπύ ναυτικοί πού εργάζονται στα έμπορικά πλοία μέ Έλληνική σημαία και στα Έλληνόκτητα πλοία μέ ξένη σημαία πού είναι ασφαλιστικά συμβεβλημένα μέ τό NAT, 200 κοχ και άνω.

Δεύτερο, ή κατάταξη στην όποία τό ναυτεργατικό αυτό δυναμικό βρίσκεται και

Τρίτο, ή συγκέντρωση στοιχείων πού αναφέρονται σε χαρακτηριστικά γνωρίσματα τών ναυτικών.

Η απογραφή θά γίνει, βασικά, κατά τόν ίδιο τρόπο πού έγινε ή προηγούμενη απογραφή τής 20ης Σεπτεμβρίου 1984. Συγκεκριμένα:

Στήν απογραφή υπόκεινται οί "Έλληνες και οί άλλοδαπύ ναυτικοί πού θά βρίσκονται κατά τήν 20η Σεπτεμβρίου 1986 στα πλοία μέ Έλληνική σημαία και στα Έλληνόκτητα πλοία μέ ξένη σημαία πού είναι ασφαλιστικά συμβεβλημένα μέ τό NAT, χωρητικότητας 100 κοχ και άνω, ναυτολογημένοι ή έπιβαίνοντες, μέ ναυτικό φυλλάδιο ή όχι.

Υπόχρεοι τών απογραφικών δελτίων είναι:

— Ο Πλοiάρχος του πλοίου, για τά πλοία πού θά βρίσκονται κατά τήν ήμερομηνία τής απογραφής (20.9.1986) σε ένέργεια. Προκειμένου για πλοίο μέ ξένη σημαία, στή περίπτωση πού ο Πλοiάρχος είναι άλλοδαπός, υπόχρεος

είναι και ο άμέσως μετά τόν Πλοiάρχο στήν ιεραρχία του πλοίου "Έλληνας άξιωματικός.

— Ο υπεύθυνος Απογραφέας πού θά όριστεί από τήν άρμόδια λιμενική ή προξενική αρχή, για τά άργούντα και τά παροπλισμένα στην περιοχή τής, κατά τήν ήμερα τής Απογραφής, πλοία.

Γιά κάθε πλοίο τής κατηγορίας αυτής (άργούντα - παροπλισμένα) πού βρίσκεται στο έξωτερικό, τό απογραφικό Δελτίο πρέπει νά συμπληρώσουν (και νά άποστείλουν) οί πλοιοκτήτες ή οί εκπρόσωποι τους γιατί οί προξενικές αρχές, στίς περισσότερες περιπτώσεις, δέν γνωρίζουν όλα τά στοιχεία πού χρειάζονται.

Η συμπλήρωση του απογραφικού Δελτίου θά γίνει σύμφωνα μέ τίς λεπτομερείς ΟΔΗΓΙΕΣ πού αναγράφονται στή 2η σελίδα του. Τίς οδηγίες αυτές πρέπει, πριν από τή συμπλήρωση του Δελτίου, νά διαβάσει προσεκτικά ο κάθε άρμόδιος. Τά στοιχεία πλοίου και πληρώματος πού θά καταχωρηθούν στο Δελτίο πρέπει νά αναφέρονται στην ήμερομηνία τής Απογραφής, δηλ. στην είκοστή (20) Σεπτεμβρίου 1986 και ή Απογραφή πρέπει νά διενεργηθεί κατά τήν ήμερομηνία αυτή. Εάν εξαιτίας ειδικών λόγων (π.χ. καθυστερημένη παραλαβή τών δελτίων), ή συμπλήρωση του Δελτίου γίνει άργότερα, τά στοιχεία αυτά θά αναφέρονται πάλι στην ήμερομηνία τής Απογραφής (20.9.1986).

— Τά στοιχεία του πληρώματος άντλούνται, κατά βάση, από τό Ναυτολόγιο του πλοίου ή από άλλα στοιχεία πού έχει τό πλοίο. Αν δέν υπάρχουν τέτοια στοιχεία, ο Πλοiάρχος θά συμπληρώσει τό Δελτίο έστω και έλλειπώς και θά κάμει σχετική παρατήρηση έλλείψεως.

— Στο δελτίο θά αναφέρονται όλοι οί Ναυτικοί πού ύπηρετούν στο πλοίο, άνεξάρτητα από τήν κανονική ή μή ναυτολόγησή τους. Έδώ τονίζουμε ιδιαίτερα, ότι τά στοιχεία πού θά αναγραφούν στο Δελτίο χαρακτηρίζονται σαν έμπιστευτικά και γιαυτό, άπαγορεύεται άπόλυτα νά χρησιμοποιηθούν για κανένα

άλλο σκοπό πέραν τής όμαδοποιήσεώς τους σε Στατιστικούς Πίνακες (άρθρα 36, 40 του Ν.Δ. 3627/56).

● Κατά τή διένεργεια τής Απογραφής: Όλοι οί Απογραφείς για άπόδειξη τής πραγματοποιήσεως τής Απογραφής, θά σημειώνουν στο ναυτικό φυλλάδιο ή στο διαβατήριο του Ναυτικού και στή σελίδα τών «παρατηρήσεων» τήν ένδειξη «ΑΠΟΓΡΑΦΗ 1986», τήν όποία και θά μονογράφουν.

● Μετά τή διένεργεια τής Απογραφής: Ο Πλοiάρχος του πλοίου μετά τή συμπλήρωση του Δελτίου και τήν παράδοσή του σε λιμενική αρχή ή τήν ταχυδρόμησή του θά καταχωρήσει στο Έμερολόγιο του πλοίου σχετική ήμερολογιακή έγγραφη και θά προσκομίζει τό ήμερολόγιο, στο πρώτο λιμάνι κατάπλου του πλοίου, στην άρμόδια λιμενική ή προξενική αρχή για θεώρηση.

● Η Αποστολή τών συμπληρωμένων απογραφικών Δελτίων θά γίνει σύμφωνα μέ τίς οδηγίες πού είναι γραμμένες στή δεύτερη σελίδα του και στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' «ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ».

● Έφοδιασμός μέ έντυπα - Δελτία: Οί Πλοiάρχοι τών πλοίων θά έφοδιαστούν μέ έντυπα από τήν πλοιοκτήτρια εταιρία, μέ τή φροντίδα τών Έφοπλιστικών Ένώσεων και επικουρικό:

— Από τήν Πανελλήνια Ένωση Πλοiάρχων Ε.Ν.

— Από τούς αντιπροσώπους τής ΠΝΟ.

— Από τίς λιμενικές ή τίς παράλιες προξενικές αρχές, έφόσον, για όποιοδήποτε λόγο, δέν λάβουν (οί Πλοiάρχοι) έγκαιρα τά Δελτία απογραφής από τήν άρμόδια για τόν έφοδιασμό τους Έταιρία ή Έφοπλιστική Ένωση. Γιαυτό, ίκάνος αριθμός απογραφικών δελτίων θά έχει άποσταλει σε όλες τίς άρμόδιες ύπηρεσίες από τήν Υπηρεσία Στατιστικής του ύπουργείου Ναυτιλίας, από τήν όποία είναι δυνατόν νά ζητηθούν διευκρινίσεις (στά τηλ. 45.22.195 και 41.80.580).

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Οι διακρίσεις σημαίας στις χώρες της Ε.Ο.Κ.

Του κ. ΜΑΝΟΛΗ ΝΙΟΤΗ

Οι κυριώτερες αιτίες που δίνουν στις κυβερνήσεις διαφόρων κρατών τό έρέθισμα γιά τή λήψη μέτρων που περιορίζουν τόν έλεύθερο ανταγωνισμό στίς θαλάσσιες μεταφορές καί καθιερώνουν τόν κρατικό προστατευτισμό είναι οι παρακάτω:

Η αύξηση καί η προστασία του έθνικου έμπορικου στόλου τής κάθε χώρας, οι στρατηγικοί σκοποί που σκοπό έχουν τήν αντιμετώπιση προβλημάτων σέ περιόδους διεθνών κρίσεων ή πολέμου, ή ανάπτυξη ισχυρής έμπορικής ναυτιλίας που μπορεί νά χρησιμοποιηθεί γιά πολιτικούς στόχους, ή ανάπτυξη στόλων γιά λόγους έθνικου γοήτρου, ή έξοικονόμηση συναλλάγματος άφου οι έμπορικές μεταφορές τής χώρας γίνονται από άλλοδαπούς μεταφορείς, ή άποφυγή τής άνεργίας του ναυτεργατικού δυναμικού τής κάθε χώρας.

Η πιό κοινή μορφή διάκρισης σημαίας είναι ή επιφύλαξη γιά συγκεκριμένες κατηγορίες φορτίων ώστε αυτές νά μεταφέρονται από τόν έθνικό στόλο τής χώρας. Γιά παράδειγμα ή μέν Άργεντινή μέ νόμο του 1969 όρίζει τό 50% τών εισαγωγών καί εξαγωγών ή κρατικών προμηθειών πρέπει νά μεταφέρονται μέ πλοία που έχουν σημαία τής Άργεντινής, ενώ ή Βραζιλία μέ νόμο του 1970 καθορίζει όπως τό 100% τών φορτίων μεταφέρονται μέ τόν έθνικό της στόλο. Επίσης ή Ινδία έχοντας συνάψει διακρατική συμφωνία μέ όρισμένες Σοσιαλιστικές χώρες μεταφέρει κατά ποσοστό 50% τά φορτία της μέ τόν ιδιόκτητό της στόλο.

Άπό τά κράτη τής Δύσης τή πιό άυστηρή νομοθεσία όσο άφορά τόν κρατικό προστατευτισμό έχουν οι ΗΠΑ, οι όποιες ύποχρεώνουν μέσα από μία σειρά χρηματοδοτήσεων οι μεταφορές τους νά εκτελούνται από άμερικάνικα πλοία. Άπό τίς χώρες τής ΕΟΚ μόνον ή Γαλλία άπαιτεί τά 2/3 τών μεταφορών της, ειδικά εκείνα που άφορούν καύσιμα νά μεταφέρονται από πλοία μέ Γαλλική σημαία.

Μία άλλη μορφή διάκρισης είναι εκείνη που άκολουθείται από τίς Άνατολικές Σοσιαλιστικές χώρες, όπου επικρατεί ή κρατική επιχείρηση ή όποία όταν αγοράζει αγαθά από μία άλλη χώρα άναθέτει τή μεταφορά αυτών στον έθνικό της στόλο.

Ο κρατικός προστατευτισμός έγκειται στην επιβολή μεγαλύτερων τελών προσέγγισης γιά τήν χρησιμοποίηση συγκεκριμένων λιμένων στά ξένα πλοία από ότι στά πλοία μέ έθνική σημαία. Ένα άλλο είδος κρατικού προστατευτισμού είναι ό περιορισμός συμμετοχής ξένων χωρών στό παράκτιο έμπόριο καί μία χώρα που τό εφαρμόζει είναι οι ΗΠΑ.

Τόν Άπρίλιο του 1974 μέ τήν καθιέρωση του Κώδικα συμπεριφοράς τών διασκέψεων τακτικών γραμμών από τήν διάσκεψη έμπορίου καί ανάπτυξης τών Ήνωμένων Έθνών, ή θέση τών υπό ανάπτυξη χωρών νά άποκτήσουν έθνικούς στόλους πήρε συγκεκριμένη μορφή. Ο κώδικας αυτός καθορίζει ότι τό

40% τών φορτίων μεταφέρεται από στόλο τής χώρας που έξάγει τό έμπόρευμα, 40% από τό στόλο τής χώρας που εισάγει τό έμπόρευμα καί τό 20% από τρίτες χώρες.

Άπό τίς χώρες τής ΕΟΚ στην ψηφοφορία που έγινε τόν Άπρίλιο του 1974 υπέρ ψήφισαν τό Βέλγιο, ή Γαλλία καί ή Γερμανία, βασιζόμενες στή θέση ότι βάσει του καταμερισμού τών παραπάνω ποσοστών ώφελούνται οι έθνικοί τους στόλοι. Ένα τελευταίο πρόβλημα που δημιουργεί άνησυχίες στίς χώρες τής ΕΟΚ είναι καί ή πολιτική που ακολουθούν στίς μεταφορές οι χώρες του Άνατ. Συνασπισμού καί έχουν σχέση μέ τούς χαμηλούς ναύλους. Οι ναύλοι που προσφέρουν οι Σοσιαλιστικές χώρες είναι χαμηλότεροι από τό 30% του μέσου όρου άπ' ότι προσφέρουν οι Δυτικές χώρες. Κι αυτό συμβαίνει διότι οι ναυτιλίες τών Σοσιαλιστικών χωρών έπιδοτούνται από τίς κυβερνήσεις τους. Η έπιδότηση αυτή έγκειται στό κόστος του κεφαλαίου, στην ασφάλιση του πλοίου καθώς καί στά καύσιμά του.

Η διάκριση σημαίας είναι ένα πρόβλημα που πρέπει ν' αντιμετωπιστεί συλλογικά είτε από τά Ήνωμένα Έθνη είτε από τήν ΕΟΚ καί πρέπει τό πρόβλημα νά έξετασθεί σ' όλο του τό φάσμα γιά νά μήν συρρικνωθούν έθνικοί στόλοι χωρών οι όποιες διαθέτουν τέτοιους στόλους οι όποιοι είναι μεγαλύτεροι από τίς άνάγκες τους. Ο κρατικός προστατευτισμός είναι μία από τίς αιτίες τής κρίσης που μαστίζει έδώ καί μία πενταετία τή διεθνή ναυτιλία.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS
OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

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



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ»

«ΝΑΞΟΣ

«ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»

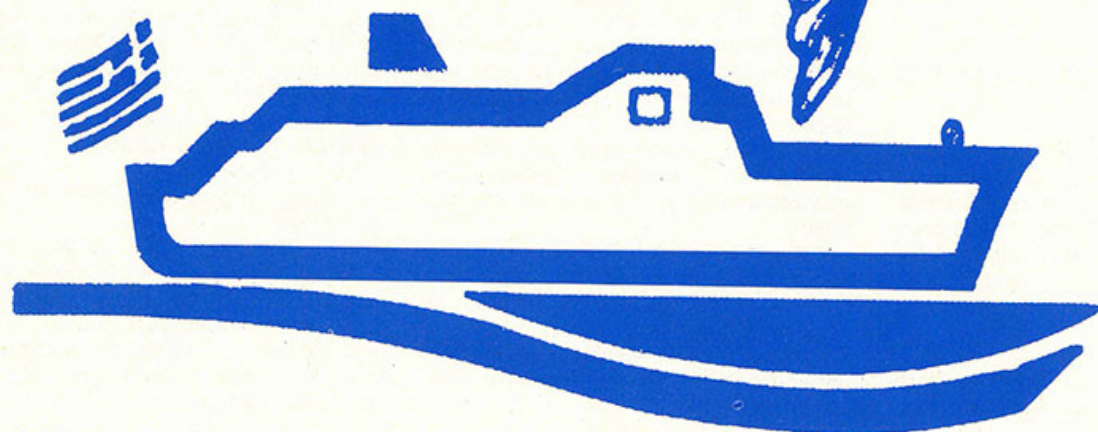
«ΣΑΜΑΙΝΑ»

«ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ»

«ΙΚΑΡΟΣ»

«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ»

«ΠΑΡΟΣ»



ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 31)

ΤΗΛ. 4131.056 - 4131.027 - 4110.948 - 4119.285

TLX : 21 1567 NAXO GR.

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ VLCC/ULCC, Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΜΩΨΣΗΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Του Πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ Β'

Σε συνέχεια από το τεύχος της 15 Αυγούστου, δημοσιεύουμε το δεύτερο μέρος της μελέτης του συνεργάτου μας πλοιάρχου κ. Αντώνη Γρυπαίου, το οποίο περιγράφει αναλυτικά τις υπόλοιπες διαδικασίες που απαιτούνται για τη φορτοεκφόρτωση και τον καθαρισμό των δεξαμενών στα πλοία U/VLCC.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΙΩΝ:

1. "Αν μεταφέρονται δύο διαφορετικά φορτία, ο διαχωρισμός τους γίνεται σαφής στο σχέδιο φόρτωσης.

2. Δίνονται οδηγίες στους 'ΑΕ/κούς σχετικές με το τρόπο διαχωρισμού και τη σειρά φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

3. "Αν πρέπει να χρησιμοποιηθεί διαφορετικό MANIFOLD για το κάθε φορτίο, τότε σημειώνεται στα MANIFOLDS με χρώμα.

ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΤΛΗΣΗΣ:

1. Το σχεδιάγραμμα των γραμμών φορτίου, των αντλιών και των βαλβίδων, βρίσκεται άνηρημένο στο γραφείο του πλοίου, δίπλα από το θάλαμο ελέγχου του φορτίου. "Όλοι οι αρμόδιοι πρέπει να μελετήσουν και να γνωρίζουν το σχεδιάγραμμα αυτό.

2. Το σύστημα φορτοεκφόρτωσης, σαβουρώματος, ή ξεσαβουρώματος.

3. Κατά τη διάρκεια χειρισμού φορτίου ή σαβούρας, μόνο τα έπιστόμια που χρειάζονται είναι άνοιχτά, όλα τα υπόλοιπα είναι κλειστά.

4. Κατά τη διάρκεια φορτοεκφόρτωσης ή άλλου χειρισμού φορτίου ή ξηματός, ελέγχονται συστηματικά οι γραμμές στο κατάστρωμα, και στο αντλιοστάδιο για τυχόν διαρροές.

ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΡΑΤΗΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ:

Σε περίπτωση υπερπλήρωσης (ξεχείλιση) των δεξαμενών κατά τη φόρτωση συνήθως, διαρροής των γραμμών φορτίου, αποκοπής των κάβων πρόσδεσης, ή άλλου σοβαρού ατυχήματος, διακόπτεται άμεσα ή επιχείρησης φορτοεκφόρτωσης, ως εξής:

α. ΦΟΡΤΩΣΗ:

Καλείται άμεσα το προσωπικό εγκαταστάσεων στεριάς, να σταματήσει τις αντλίες

και να κλείσει τους άνωγους φόρτωσης. Στη συνέχεια κλείνονται και οι κύριοι άνωγοί του πλοίου.

"Αν η φόρτωση γίνεται με τη βαρύτητα κλείνονται οι κύριοι άνωγοί φόρτωσης από το κατάστρωμα και την ίδια στιγμή ειδοποιείται ή στεριά να κλείσει τις βαλβίδες και να διακόψει τη φόρτωση.

Στην ίδια περίπτωση που φορτώνουμε με τη βαρύτητα, μπορούμε να κλείσουμε τις βαλβίδες των γραμμών καταστρώματος, από το θάλαμο ελέγχου του φορτίου.

β. ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ:

Σε περίπτωση άνωμαλίας, κράτηση των αντλιών από το θάλαμο φορτοεκφόρτωσης, διά της μεθόδου της ελάττωσης σταδιακά στροφών και τελική κράτηση με το EMERGENCY STOP.

Κλείσιμο των βαλβίδων στα MANIFOLDS. "Αν για οποιοδήποτε λόγο δεν σταματούν οι αντλίες, τότε μειώνουμε τις στρόφες στο ελάχιστο δυνατό από το θάλαμο ελέγχου του φορτίου, και κλείνουμε τις καταθλίψεις. Στη συνέχεια ειδοποιούμε το μηχανικό φυλακής να σταματήσει τις αντλίες από το μηχανοστάσιο.

Για οποιαδήποτε κράτηση της εκφόρτωσης, ειδοποιείται ο μηχανικός φυλακής.

"Η εκφόρτωση αρχίζει ξανά, μόνο αφού διορθωθεί ή ζημία.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ TOPPING OFF ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ:

1. "Η φόρτωση του πλοίου γίνεται σύμφωνα με το σχέδιο φόρτωσης.

2. Κατά τη διάρκεια της φόρτωσης φροντίζουμε οι κοπώσεις του πλοίου να μη ξεπερνούν τα όρια ασφαλείας και το βύθισμα του πλοίου να είναι πάντα μικρότερο από το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο στη προβλήτα φόρτωσης.

3. Φροντίζουμε να έχουμε αρκετό ελεύθερο χώρο σε μία τουλάχιστον δεξαμενή, για να ρίξουμε το φορτίο σε μία έκτακτη περίπτωση.

4. Κατά το TOPPING OFF ο υποπλοίαρχος βρίσκεται στο θάλαμο ελέγχου φορτίου, και ο αξιωματικός φυλακής με τους ναύτες και τον αντλιοφόρο στο κατάστρωμα.

5. "Η επικοινωνία υποπλοιάρχου και αξιωματικού φυλακής γίνεται με φορητά ραδιοτηλέφωνα.

NOMIMA ΔΟΧΕΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΔΙΑΡΡΩΝ:

Στο κατάστρωμα κάτω από τα MANIFOLDS δεξιά και αριστερά, βρίσκονται δύο μόνιμα δοχεία συγκέντρωσης των διαρροών από τη σύνδεση και την αποσύνδεση.

Τα δοχεία αυτά μπορούν να αδειάσουν κατευθείαν μέσα στις δεξαμενές φορτίου με σύστημα σωληνώσεων (DRAINING).

ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ:

Σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου στη θάλασσα:

α. Διακόπτουμε άμεσα τη φορτοεκφόρτωση.

β. "Εντοπίζουμε τη διαρροή και προσπαθούμε να τη σταματήσουμε.

γ. Ειδοποιούμε άμεσα τις τοπικές λιμενικές αρχές.

δ. Βοηθούμε τις αρχές στο καθαρίσμα της περιοχής.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SAFETY CHECK LIST)

"Όλοι οι αρμόδιοι αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής, πρέπει να είναι ενήμεροι με το περιεχόμενο του καταλόγου ελέγχου ασφαλείας, που είναι το ίδιο για όλα τα λιμάνια, και να φροντίζουν να εκπληρώνονται οι απαιτήσεις του καταλόγου σ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΔΥΟ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ:

Τρόποι διαχωρισμού φορτίων. "Ανάλογα με τις ποσότητες που μας έδωσαν, τότε

1. Πρώτο φορτίο στις πλευρικές δεξαμενές WING TANKS & SLOP C.

2. Δεύτερο φορτίο Κεντρικές δεξαμενές CENTER TANKS & SLOP P&S.

"Άλλος συνδυασμός.

1. Πρώτο φορτίο WING TANKS, SLOP C, SLOP P&S.

2. Δεύτερο φορτίο CENTER TANKS.

Σε αυτές τις περιπτώσεις ξεφορτώνουμε πρώτα και σαβουρώνουμε εν συνεχεία όλες τις πλευρικές δεξαμενές, και εν συνεχεία συνεχίζουμε την εκφόρτωση των κεντρικών δεξαμενών, ώστε να έχουμε πάντα ένα D.W. και βύθισμα ασφαλείας.

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

Αφού ξεφορτωθεί το πρώτο φορτίο, η κεντρική δεξαμενή καταλοίπων γεμίζεται με ποσότητα από το δεύτερο φορτίο μέχρι τη στάθμη των 10 μέτρων για να χρησιμοποιηθεί στο πλύσιμο των δεξαμενών που περιέχουν το δεύτερο αυτό φορτίο.

ΠΛΥΣΙΜΟ ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Κατά το σαβούρωμα στο λιμάνι πλένονται τα DROPS των πλευρικών δεξαμενών: Έν πλώ το πλύσιμο των κυκλωμάτων γραμμών φορτίου γίνεται ως εξής: Αρχίζουμε να πλένουμε τη κυκλική γραμμή αναρρόφησης των δεξαμενών φορτίου, στέλνοντας νερό από το DROP που καταλήγει σ' αυτή με τη No: 1 αντλία.

Έχοντας ανοικτό το έπιστόμιο (π.χ. γιαυτό το πλοίο) No: 118, στέλνουμε το νερό προς τα πρύμα άριστερά, και μέσω του BY-PASS της G.P.P. στη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων. Κλείνουμε μετά το έπιστόμιο, π.χ. No: 118 και ανοίγουμε τα έπιστόμια 101 και 121 και στέλνουμε νερό προς τα πλώρα άριστερά, και μετά προς τα πρύμα δεξιά, και μέσω της SEA LINE και της BY-PASS (GENERAL PURPOSE PUMP), στη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων. Σέ αυτές τις περιπτώσεις πρέπει να προσέξουμε τό έπιστόμιο π.χ. No: 224 να είναι όπωσδήποτε κλειστό.

Προσοχή: Οι αριθμοί των έπιστομιών είναι φανταστικοί και πάσα όμοιότης αυτών προς τό πλάνο κάποιου πλοίου θά είναι απόλυτως συμπτωματική.

Αναφέρονται αριθμοί έπιστομιών διότι έτσι ακριβώς συμβαίνει στα σύγχρονα μεγάλα πλοία τύπου VLCC/ULCC, για άμεσο αναφορά και συναντίληψη των συνα δέλφων άναγνωστών.

Μετά άφού βάλουμε σέ λειτουργία και τη No 2 αντλία, στέλνουμε τό νερό θαλάσσης, στις γραμμές καταστρώματος των αντλιών αυτών, πλένοντας τις γραμμές αυτές, τά MANIFOLDS και τά DROPS των κεντρικών δεξαμενών.

Ανοίγουμε τότε και τά έπιστόμια άποστράγγισης των MANIFOLDS στις No 3 πλευρικές δεξαμενές, για να φύγει τό φορτίο πού είναι παγιδευμένο στις άκρες των MANIFOLDS.

Βάζουμε μετά σέ λειτουργία τις αντλίες No 3 και No 4, σταματάμε τις αντλίες No 1 & No 2, και ακολουθούμε την ίδια διαδικασία.

Τό νερό πού ξεπλένει τις γραμμές πέφτει στις κεντρικές δεξαμενές και καταλήγει στη No 4 κεντρική δεξαμενή άφού έχουμε άνοι-

χτά τά GATES πού συγκοινωνούν τις κεντρικές δεξαμενές.

Αφού πλυθούν καλά όλες οι γραμμές βάζουμε σέ λειτουργία την αντλία G.P.P. και σταματάμε τις άλλες αντλίες.

Μέ τη G.P.P. τραβάμε νερό από τη θάλασσα και μέσω του OVERBOARD και των BY-PASS των αντλιών, πλένουμε τις αναρροφήσεις των αντλιών καταθλίβοντας προς τη No 4 κεντρική δεξαμενή (αντίστροφος ροή).

Αφού πλυθούν καλά και αυτές οι γραμμές, αρχίζουμε να ξεσαβουρώνουμε τη No 4 κεντρική δεξαμενή και τη G.P.P. ρίχνοντας τη σαβούρα στη No 5 κεντρική δεξαμενή καταλοίπων, και στις πλευρικές δεξαμενές καταλοίπων, τις όποιες έχουμε συγκοινωνήσει με τη κεντρική.

Όταν ή στάθμη των δεξαμενών καταλοίπων ανέβει πολύ, μπορούμε να τη χαμηλώσουμε BY GRAVITY άνοίγοντας τά έπιστόμια, π.χ. No 242, 234, 235, 269 και 239. Όταν αρχίζει τό πλύσιμο των δεξαμενών, ή στάθμη των δεξαμενών καταλοίπων πρέπει να είναι 5 μέτρα, στη κλίμακα ύδροδεικτών κενών δεξαμενών είδικού βάρους 1.025 πού είναι τό θαλασσινό νερό.

ΠΛΥΣΙΜΟ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Μετά τό πλύσιμο των γραμμών, έν πλώ, αρχίζουμε τό πλύσιμο των δεξαμενών φορτίου. Μέ τη G.P.P. τραβάμε όσο πιά πολύ μπορούμε τά νερά πού έχουν μαζευτεί στη No 4 κεντρική δεξαμενή, κατά τό πλύσιμο των γραμμών, στέλνοντας τα στη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων.

Όταν ή στάθμη της No 4 κεντρικής δεξαμενής είναι πολύ χαμηλά, ώστε να υπάρχει κίνδυνος να ξεπίσει ή G.P.P. άπομονώνουμε τη δεξαμενή αυτή και γυρίζουμε την αντλία να τραβά από τη θάλασσα και να στέλνει στο τζιφάρι πού τό κανονίζουμε να τραβήξει τά υπόλοιπα νερά από τη No 4 κεντρική δεξαμενή, στέλοντας τα στις δεξαμενές καταλοίπων.

Όταν άδειάσει ή No 4 κεντρική δεξαμενή, ελέγχουμε τη στάθμη των δεξαμενών καταλοίπων και τη συμπληρώνουμε μέχρι να φθάσει τά 3,50 M.

Όταν ή στάθμη των δεξαμενών καταλοίπων φθάσει στο σημείο αυτό, αρχίζουμε να πλένουμε τις δεξαμενές φορτίου με κλειστό κύκλωμα.

Κατά τη διάρκεια του πλυσίματος ή διαγωγή του πλοίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 6,50 M, για να πλυθούν και να άποστραγγιστούν καλύτερα οι πυθμένες των δε-

ξαμενών. Η μεγαλύτερη διαγωγή του πλοίου πού έπιτρέπεται από τό ναυπηγείο είναι 8,30 M. Η ικανότης του τζιφαριού είναι 700 K.M. (Κυβικά Μέτρα) την ώρα. Έπομένως δέν μπορούμε να χρησιμοποιούμε περισσότερα από 4 μηχανήματα πλύσης ταυτόχρονα.

Διάταξη των γραμμών για πλύσιμο με κλειστό κύκλωμα:

Οί άναφερόμενοι αριθμοί έπιστομιών είναι τυχαίοι, και ίσχύουν για ένα και μόνο συγκεκριμένο πλοίο, πλην όμως τά κυκλώματα είναι περίπου τά ίδια σέ όλα τά σύγχρονα VLCC/ULCC πλοία.

Η μόνη αντλία πού μπορεί να χρησιμοποιηθεί είναι ή G.P.P., ή όποια τραβά από την άριστερή δεξαμενή καταλοίπων και στέλνει στο τζιφάρι και στα μηχανήματα πλύσης, δηλαδή προς τη COW LINE ή όποια τροφοδοτεί τά μηχανάκια.

Η G.P.P. τραβά από την άριστερή δεξαμενή καταλοίπων μέσα από τά έπιστόμια 214, 215 και 218. Καταθλίβει στη COW LINE μέσα από τά έπιστόμια 249 & 250.

Η τροφοδότηση του EDUCTOR - τζιφαριού με νερό γίνεται μέσα από τά έπιστόμια 248 & 257. Τό τζιφάρι αναρροφά από τη No. 4 κεντρική δεξαμενή διαμέσου των έπιστομιών 205 & 206, και από τις No 4 πλευρικές δεξαμενές, διά των έπιστομιών 119, 122, 130, 208, 223, 229.

Οί πλευρικές δεξαμενές καταλοίπων είναι συγκοινωνημένες μέσα από τό έπιστόμιο No: 211 (LEVEL LINE).

Η κεντρική και δεξιά δεξαμενή καταλοίπων είναι συγκοινωνημένες με τό έπιστόμιο No 139. Η βαλβίδα No 138 πρέπει να είναι κλειστή.

Γιά τό πλύσιμο των πλευρικών δεξαμενών καταλοίπων ή G.P.P. αναρροφά από τη θάλασσα και καταθλίβει στο τζιφάρι και στη COW - LINE γραμμή πλυσίματος.

Στή προκειμένη περίπτωση τό θαλασσινό νερό ενεργεί σαν DRIVING LIQUID του EDUCTOR και ταυτόχρονα ενεργοποιεί τά μηχανάκια πλυσίματος και πλένει τις δεξαμενές φορτίου.

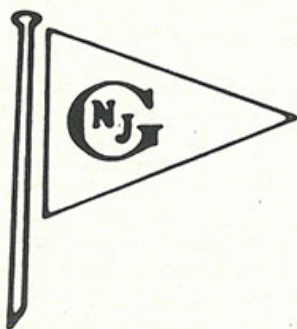
Έν συνέχεια τό τζιφάρι καταθλίβει στη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων, ή όποια για να γεμίσει, είναι συγκοινωνημένη με τη θάλασσα διά των έπιστομιών 242, 234, 235, 269, 239.

Η ρύθμιση της G.P.P. είναι ή εξής:

α. Γιά πλύσιμο με κλειστό κύκλωμα.

Στροφές: 1.550 ανά λεπτό. Πίεση άτμου:

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

37 KG/CM2.

Πίση κατάθλιψης της άντλίας: 13 KG/CM2.

Πίση στη γραμμή πλυσίματος: 11,5 KG/CM2 Πίση στο τζιφάρι 11,0 KGS/CM2.

β. Για το πλύσιμο των δεξαμενών καταλοίπων.

Στροφές άντλίας, 1.400 ανά λεπτό, Πίση κατάθλιψης: 11,5 KG/CM2.

Πίση στο τζιφάρι: 10,5 KG/CM2 Πίση στη γραμμή πλυσίματος 9 KGS/CM2.

ΠΛΥΣΙΜΟ ΜΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ:

Γεμίζουμε τις δεξαμενές καταλοίπων μέχρι τα 5.00 M. στη κλίμακα 1.025.

Συγκοινωνούμε την κεντρική και δεξιά δεξαμενή καταλοίπων με το επιστόμιο 139, και τη δεξιά με την άριστερη δεξαμενή με το βαλβίδα 211 μέσω της LEVEL LINE.

Με τη διάταξη αυτή των γραμμών, όταν πλένουμε ή στάθμη των δεξαμενών διατηρείται σταθερή βάσει της αρχής των συγκοινωνούντων δοχείων.

Κατά το πλύσιμο ή G.P.P. αναρροφά από την άριστερη δεξαμενή και καταθλίβει στο τζιφάρι και στη γραμμή πλυσίματος που καταλήγει στα μηχανάκια μέσα στις δεξαμενές. Το τζιφάρι ενεργοποιούμε έτσι, καταθλίβει στη κεντρική δεξαμενή καταλοίπων. Έχοντας ανοικτές όπως είπαμε πιο πάνω, τις βαλβίδες 139, & 211 τα κατάλοιπα (νερό, άργο πετρέλαιο, λάπη, άμμος, βόρβορος, σκουριά, κ.λπ.) συγκεντρώνονται και διαμοιράζονται στις τρεις μικρές δεξαμενές καταλοίπων. Κατά τη διαδρομή αυτή, σε κάθε δεξαμενή γίνεται διαχωρισμός του νερού από το πετρέλαιο, έτσι έχουμε τελικά τριπλό διαχωρισμό.

Πλύσιμο άριστερης και δεξιάς δεξαμενής καταλοίπων:

Αφού αφήσουμε αρκετό χρόνο τις δεξαμενές καταλοίπων να κατακαθίσουν ώστε να γίνει ο διαχωρισμός νερού - λαδιού, (απαιτούμενος χρόνος περίπου 48 ώρες) μετράμε τη διαχωριστική γραμμή νερού - λαδιού, με το INTERFACE DETECTOR.

Βάζουμε σε λειτουργία το OIL CONTENT MONITOR, και αρχίζουμε να ξεσαβουρώνουμε τις δεξαμενές αναρροφώντας από τις πλευρικές.

Έτσι κατεβαίνει και η στάθμη της κεντρικής δεξαμενής αφού την έχουμε συγκοινωνήσει με τις πλευρικές διά των βαλβίδων 138 & 139.

Όταν σύμφωνα με τη μέτρηση που έχουμε κάνει με το INTERFACE DETECTOR, η διαχωριστική γραμμή επιφανείας νερού - λαδιού πλησιάζει τον πυθμένα της κεντρικής δεξαμενής την απομονώνουμε και συνεχίζουμε να ξεσαβουρώνουμε τις πλευρικές δεξαμενές.

Όταν η διαχωριστική γραμμή νερού - λαδιού των πλευρικών δεξαμενών πλησιάζει το πυθμένα ή όταν η περιεκτικότητα του νερού σε λάδι ξεπεράσει τα επιτρεπόμενα όρια (OIL CONTENT MONITOR ALARM), σταματάμε να ρίχνουμε το νερό στη θάλασσα, και το υπόλοιπο που είναι πλέον σχεδόν κατάλοιπον άργου πετρελαίου το μεταφέρουμε στη κεντρική δεξαμενή. Αυτό όλο γίνεται για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας. Αφού αποστραγγίσουμε τις πλευρικές δεξαμενές τις πλένουμε αναρροφώντας νερό με την G.P.P. από τη θάλασσα και καταθλίβοντας στο τέλος όλα τα κατάλοιπα (στριπαρίσματα - πλυσίματα) στη κεντρική δεξαμενή.

Μετά το πλύσιμο, αφού αφήσουμε τη κεντρική δεξαμενή να κατακαθίσει το μίγμα καταλοίπων, για 48 περίπου ώρες, μετράμε ξανά τη διαχωριστική γραμμή νερού - λαδιού, και χαμηλώνουμε τη στάθμη της δεξαμενής αυτής στη θάλασσα με τη βαρύτητα, έχοντας σε λειτουργία το OIL CONTENT MONITOR, ώστε να ειδοποιηθούμε πάραυτα εύθως ως το διαφεύγον νερό εγγίσει τα όρια ασφαλείας καθαρότητας.

ΑΔΡΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ: (Ταξείδι υπό έρμα)

Μπορούμε να μειώσουμε τη περιεκτικότητα της ατμόσφαιρας των δεξαμενών σε υδρογονάνθρακες κάτω από 3%, και σε όξυγόνο κάτω από 5%, ώστε να είναι κάτω από το κρίσιμο σημείο του εύλεκτου μείγματος.

Για να το πετύχουμε αυτό πρέπει να διοχετεύσουμε στις δεξαμενές αδρανές αέριο, εξαερώνοντας τις άδειες δεξαμενές από τα PURGE PIPES και τις σαβουρωμένες δεξαμενές από τα ανοίγματα αυτών (Μπουγιέλες, κουβούσια).

Ένας τρόπος είναι να αδρανοποιήσουμε τις άδειες δεξαμενές τη νύκτα και τις σαβουρωμένες την ημέρα. Διάρκεια περίπου 48 ώρες.

Σε πολλά λιμάνια φορτώσεως του Περιοικού Κόλπου, οι κανονισμοί λιμένος απαιτούν να φθάσει το πλοίο για φόρτωση με τις δεξαμενές αδρανοποιημένες με περιεκτικότητα όξυγόνου κάτω του 8%.

Ελέγχουμε τη περιεκτικότητα του Όξυγόνου και των Υδρογονανθράκων στις δεξαμενές σε τακτικά χρονικά διαστήματα.

Προσέχουμε — για λόγους ασφαλείας του πλοίου — ώστε η φορά και κατεύθυνση του πνεύματος ανέμου να είναι ευνοϊκή για το διασκοπισμό των επικινδύνων αερίων που βγαίνουν από τις δεξαμενές.

Διάφορες θέσεις επιστομίων:

Για τα Γαλλικά πλοία:

OPEN = OUVRE

CLOSE = FERME

NEUTRAL = ARRET

JET STRIP SYSTEM**ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

Τό JSS στο πλοίο αυτό είναι τύπου OFF LINE. Δύο δεξαμενές, η Άριστερη και η Κεντρική δεξαμενή καταλοίπων μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν διαχωριστήρες άερα - ύγρου με τη βαρύτητα.

Η αποστράγγιση των δεξαμενών γίνεται με το τζιφάρι, το οποίο τροφοδοτείται από τη GPP. Το τζιφάρι μπορεί επίσης να τροφοδοτηθεί και από τη Νο 1 άντλία.

ΑΡΧΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Η GPP τραβά από τη δεξαμενή καταλοίπων, που έχουμε διαλέξει σαν διαχωριστήρα. Μέρος από το φορτίο που ξεφορτώνει πάει στο τζιφάρι σαν κινητήρια δύναμη, και το υπόλοιπο ξεφορτώνεται προς τη ξηρά μέσω της βάρδουλας 249. Το τζιφάρι τραβά από τη δεξαμενή που θέλουμε να στριπάρουμε και ξεφορτώνει στη δεξαμενή καταλοίπων που έχουμε διαλέξει σαν διαχωριστήρα.

Ανοίγοντας λίγο ή τελείως τη βάρδουλα

249, αυτόματα ή χειροκίνητα, κανονίζουμε τη ποσότητα του φορτίου που ξεφορτώνεται στη στεριά μέσω της βάρδουλας 249, ώστε να διατηρούμε σταθερή τη στάθμη της δεξαμενής - διαχωριστήρα (μισή στάθμη περίπου).

Έτσι η GPP έχει πάντα θετική πίεση στην αναρρόφηση και δεν υπάρχει κίνδυνος να τραβήξει άερα.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

I. Ο πυθμένας της Άριστερης δεξαμενής καταλοίπων βρίσκεται ψηλότερα από την αναρρόφηση της GPP. Έτσι, διαλέγοντας την Άριστερη δεξαμενή καταλοίπων σαν διαχωριστήρα μπορούμε να στριπάρουμε όλες τις δεξαμενές εκτός από τη δεξαμενή αυτή.

II. Ο πυθμένας της Κεντρικής δεξαμενής καταλοίπων βρίσκεται πολύ πιο ψηλά από την αναρρόφηση της GPP (10.12 μέτρα από τη τρόπιδα). Χρησιμοποιώντας λοιπόν τη δεξαμενή αυτή σαν διαχωριστήρα μπορούμε να στριπάρουμε όλες τις άλλες δεξαμενές με το JSS και στο τέλος τη δεξαμενή αυτή με τη GPP.

III. Για να στριπάρουμε μία δεξαμενή θα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε σαν διαχωριστήρα μία δεξαμενή καταλοίπων που περιέχει το ίδιο φορτίο με τη δεξαμενή αυτή. Στο τέλος όμως του στριπαρίσματος όλων των δεξαμενών μόνο η κεντρική δεξαμενή καταλοίπων μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν διαχωριστήρας.

IV. Οι γραμμές φόρτωσης (DROP LINES) των δεξαμενών καταλοίπων είναι κατευθεία συνδεδεμένες στις γραμμές εκφόρτωσης στο κατάστρωμα. Έτσι είναι δυνατό να ξεφορτώσουμε μία δεξαμενή καταλοίπων και μετά να τη γεμίσουμε ξανά με φορτίο για να τη χρησιμοποιήσουμε σαν διαχωριστήρα.

V. Για την εκφόρτωση σαβούρας δεν χρειάζεται διαχωριστήρας. Η GPP τραβά από τη θάλασσα τροφοδοτώντας το τζιφάρι με νερό, το δέ τζιφάρι ξεφορτώνει στη ξηρά ή στο OVERBOARD.

ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ!

1. Διαλέγουμε τη δεξαμενή καταλοίπων που θα χρησιμοποιήσουμε σαν διαχωριστήρα με το διακόπτη «SLOP SELECTOR».

2. Ανοίγουμε τις βάρδουλες που πρέπει ώστε η GPP να τραβά από τη δεξαμενή αυτή.

3. Ανοίγουμε τη βάρδουλα 249 στην κατάθλιψη της GPP.

4. Ανοίγουμε τις βάρδουλες που πρέπει ώστε το τζιφάρι να τραβά από τη δεξαμενή που θέλουμε να στριπάρουμε και να ξεφορτώνει στη δεξαμενή καταλοίπων που έχουμε διαλέξει σαν διαχωριστήρα.

5. Βάζουμε σε λειτουργία το τζιφάρι ανοίγοντας τις βάρδουλες 257 και 258. (Βεβαιωνόμαστε ότι η χειροκίνητη βάρδουλα του τζιφαριού στο αντίλοιστάσιο είναι ανοικτή).

ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Γυρίζουμε τους δύο διακόπτες JSS CONTROL και AUTO/MANU SELECTOR στη θέση AUTO.

Κανονίζουμε τη στάθμη της δεξαμενής καταλοίπων με τη κόκκινη βελόνα του LEVEL CONTROLLER της δεξαμενής αυτής.

Η στάθμη του ύγρου στη δεξαμενή κατα-

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ RIGGINGS ■ TARPAULINS ■ SLINGS ■ WORLD WIDE DELIVERIES

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ TESTING FACILITIES ■ MARINE PAINTS ■ CHAINS

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS ■ TESTING FACILITIES ■ WIRE ROPES



50
years

...of service in Piraeus
and Worldwide...

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE

TEL. 4627.800 - 4617.410

TELEX: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR.

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS

λοιπών - διαχωριστήρα θά διατηρείται στη στάθμη που ορίζουμε στο LEVEL CONTROLLER με αυτόματο άνοιγμα ή κλείσιμο της βάρδουλας 249, ή θέση της οποίας κανονίζεται σύμφωνα με τη θέση της κόκκινης βελόνας που έχουμε ορίσει στη LEVEL CONTROLLER και την πραγματική στάθμη του ύγρου μέσα στη δεξαμενή. ("Ενδειξη μαύρης βελόνας).

ΗΜΙΑΥΤΟΜΑΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Βάζουμε το διακόπτη JSS CONTROL στη θέση AUTO.

Βάζουμε το διακόπτη AUTO/MANU SELECTOR στη θέση MANU.

Με το διακόπτη INCREASE του AUTO/MANU SELECTOR κανονίζουμε τη θέση της βάρδουλας 249. (Γυρίζοντας το διακόπτη προς τα δεξιά ανοίγουμε τη βάρδουλα, γυρίζοντας τον προς τα αριστερά κλείνουμε τη βάρδουλα). Η εκφόρτωση της GPP προς τη ξηρά και το τζιφάρι ρυθμίζεται ώστε να έχουμε σταθερή στάθμη στη δεξαμενή καταλοίπων.

ΜΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Βάζουμε τους δύο διακόπτες JSS CONTROL και AUTO/MANU SELECTOR στη θέση MANU. Διατηρούμε σταθερή τη στάθμη της δεξαμενής καταλοίπων ρυθμίζοντας τη βάρδουλα 249 ως εξής:

1. Η βάρδουλα αυτή έχει δύο διακόπτες, έναν πράσινο για το άνοιγμα και ένα κόκκινο για το κλείσιμο, με δύο θέσεις επιλογής ο κάθε ένας, OPEN και NEUT ο πράσινος, CLOSE και NEUT ο κόκκινος.

2. Οι διακόπτες αυτοί πρέπει να είναι πάντα στη θέση NEUTRAL.

"Αν θέλουμε να ανοίξουμε τη βάρδουλα γυρίζουμε τον πράσινο διακόπτη από τη θέση NEUT στη θέση OPEN. Τό πόσο είναι ανοικτή ή βάρδουλα μπορούμε να το δούμε στο VALVE POSITION INDICATOR που βρίσκεται πάνω από τους διακόπτες. "Αν θέλουμε να κρατήσουμε τη βάρδουλα ανοικτή σε μία ενδιάμεση θέση, όταν το VALVE POSITION INDICATOR φθάσει στη θέση αυτή γυρίζουμε το διακόπτη στη θέση NEUTRAL.

3. "Αν θέλουμε να κλείσουμε τη βάρδουλα γυρίζουμε τον κόκκινο διακόπτη από τη θέση ARRET στη θέση FERME και κανονίζουμε το πόσο θέλουμε να κλείσει ή βάρδουλα παρακολουθώντας το VALVE POSITION INDICATOR και όταν αυτό φθάσει στη θέση που θέλουμε γυρίζουμε τον κόκκινο διακόπτη στη θέση ARRET.

4. "Ετσι λοιπόν μπορούμε να κανονίσουμε τη θέση της βάρδουλας 249 και την εκφόρτωση της GPP και να διατηρούμε τη στάθμη που θέλουμε στη δεξαμενή καταλοίπων - διαχωριστήρα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1

"Αν χρησιμοποιήσουμε την άντληση No 1

για να τροφοδοτήσουμε το τζιφάρι, ακολουθούμε την ίδια μέθοδο. Η στάθμη της δεξαμενής καταλοίπων κανονίζεται με αυτόματη ρύθμιση της βάρδουλας 253 (κατάθλιψη No 1 άντλης).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2

"Αν χρησιμοποιούμε την Αριστερή δεξαμενή καταλοίπων σαν διαχωριστήρα, για το στριπάρισμα της δεξαμενής αυτής να χρησιμοποιηθεί η Κεντρική δεξαμενή καταλοίπων σαν διαχωριστήρα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3

Για το στριπάρισμα της Κεντρικής δεξαμενής καταλοίπων το τζιφάρι πρέπει να σταματήσει, οι στροφές της GPP να ελαττωθούν και η βάρδουλα 249 να είναι μισοανοιγμένη αυτόματα ή μη αυτόματα ώστε να έχουμε πίεση στην κατάθλιψη και να αποφύγουμε ξέπιασμα της άντλης. "Επειδή ο πυθμένας της κεντρικής δεξαμενής καταλοίπων είναι πιο ψηλά από την αναρρόφηση της GPP (10.12 μέτρα από την τρόπιδα) δεν υπάρχει κίνδυνος να τραβήξει αέρα ή να ξεπιάσει η άντληση.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 4

Σε περίπτωση που δεν έχουμε πίεση στο υδραυλικό σύστημα λόγω ζημιάς στις άντλεις ή διαρροής στο δίκτυο, μπορούμε να ανοίξουμε τη βάρδουλα 249 με τη φορητή υδραυλική άντληση συνδέοντάς την στο σημείο C17.

ΜΗΧΑΝΕΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ (COW MACHINES)

Τα μηχανήματα καθαρισμού (πλυσίματος) δεξαμενών, γνωστά σαν COW MACHINES, έλκονται από τύπου GUNCLEAN μοντέλα 5000R λειτουργούν ως εξής:

Τα αποτελέσματα του πλυσίματος με CRUDE OIL, ή με νερό, εξαρτώνται από τη κανονική λειτουργία των GUNCLEANS και ειδικότερα από την ταχύτητα οριζόντιας περιστροφής και κατακόρυφης μετατόπισης του άκροσωληνίου.

Η ταχύτητα οριζόντιας περιστροφής που πρέπει να είναι μία στροφή ανά λεπτό, είναι ανάλογη με τη ροή του ύγρου μέσα από τη μονάδα.

Η ροή αυτή ρυθμίζεται με δύο λαμάκια που βρίσκονται στο ύψος του καταστρώματος, πάνω στο σωλήνα της μονάδας, μέσω του οποίου περνά το υγρό πηγαίνοντας στο άκροσωλήνιο.

Η κατεύθυνση της λάμας μέσα στο σωλήνα είναι η ίδια με την κατεύθυνση της έγκοπής που έχει εξωτερικά το σπείρωμα, και με την οποία γίνεται η ρύθμιση. "Εμπειρικά η ρύθμιση γίνεται ως εξής:

"Η μία από τις δύο λάμες πρέπει να είναι

τελείως κλειστή, δηλαδή η κατεύθυνσή τους να είναι όσο το δυνατό κάθετη στη κατεύθυνση του σωλήνα.

"Έχοντας τη μία λάμα στη θέση αυτή, και ενώ δουλεύει η μονάδα με πίεση 12-13 KG/CM², ρυθμίζουμε την άλλη λάμα προσπαθώντας να πετύχουμε ταχύτητα περιστροφής του κάτω οριζοντίου μεγάλου γραναζιού ίση με μία στροφή ανά λεπτό. Η ρύθμιση αυτή είναι δύσκολο να γίνει ακριβώς. Χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια για να γίνει όσο το δυνατόν πιο σωστή.

Η ταχύτητα οριζόντιας περιστροφής του άκροσωληνίου είναι η ίδια με τη ταχύτητα οριζόντιας περιστροφής του κάτω οριζοντίου μεγάλου γραναζιού.

Η ταχύτητα κατακόρυφης μετατόπισης του άκροσωληνίου, ρυθμίζεται με τους δύο στροφικούς προγραμματισμούς. Η ρύθμιση γίνεται αυτόματα και σωστά, εφόσον τα κινητά μέρη της μονάδας είναι καλά συντηρημένα και κινούνται ελεύθερα και εφόσον ο πείρος πάνω στον οποίο στηρίζεται το μεγάλο κατακόρυφο γραναζί δεν είναι παραμορφωμένος. "Αν ο πείρος αυτός είναι στραβός, και το μεγάλο κατακόρυφο γραναζί δεν είναι ακριβώς στο κατακόρυφο επίπεδο, το πρόγραμμα χαλάει.

Οι δίσκοι προγραμματισμού είναι δύο είδων, ανάλογα με το σχήμα τους.

Οι δίσκοι είναι οι No 120 και οι No 123.

Οι δίσκοι No 120 είναι για το πλύσιμο των ψηλών σημείων (TOP + SIDE WASH).

"Όταν μία μονάδα δουλεύει με ένα από αυτούς τους δίσκους, η ταχύτητα κατακόρυφης μετατόπισης του άκροσωληνίου είναι:

"Από 135° μέχρι 45° αργή.

"Από 45° μέχρι 0° γρήγορη.

"Από 0° μέχρι 45° γρήγορη.

"Από 45° μέχρι 135° αργή.

"Από αυτό παρατηρούμε ότι όταν πλένονται τα ύψηλα σημεία της δεξαμενής (135° - 45°), η κατακόρυφη μετατόπιση του άκροσωληνίου είναι αργή.

"Όταν πλένονται τα χαμηλά σημεία (0° - 45°), η κατακόρυφη μετατόπιση του άκροσωληνίου είναι γρήγορη.

Οι δίσκοι No 123 είναι για το πλύσιμο των χαμηλών σημείων (BOTTOM WASH).

"Όταν μία μονάδα δουλεύει με έναν από τους δίσκους αυτούς, η ταχύτητα κατακόρυφης μετατόπισης του άκροσωληνίου είναι:

"Από 135° μέχρι 45° γρήγορη.

"Από 45° μέχρι 0° αργή.

"Από 0° μέχρι 45° αργή.

"Από 45° μέχρι 135° γρήγορη.

"Από αυτό παρατηρούμε ότι όταν πλένονται τα ύψηλα σημεία της δεξαμενής, (135° - 45°), η κατακόρυφη μετατόπιση του άκροσωληνίου είναι γρήγορη.

"Όταν πλένονται τα χαμηλά σημεία (0° - 45°), η κατακόρυφη μετατόπιση του άκροσωληνίου είναι αργή.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 411/1985

Πρόεδρος: Στ. Χατζηδάκης

Εισηγητής: Γ. Τζαννετής

Δικηγόροι: Ε. Διβάρης, Μ. Πολλάος

Σύμβαση δανείου — Έγγυηση — Διαταγή πληρωμής — Η έκδοση της είναι άκυρη, αν πρέπει να επιδοθεί σε εταιρία που έχει την έδρα της στην Κύπρο — Οι ενστάσεις κατά τις απαιτήσεις προτείνονται με την άνακοπή — Χρηματική άπαίτηση — Έννοια — Όφειλές σε ξένο νόμισμα.

Με τό Ν. 2415/1953 επιτράπηκε η συνομολόγηση δανείου στην ήμεδαπή με ρήτρα ξένου νομίσματος, εκτός χρυσού, ενώ απαγορεύθηκε η συνομολόγηση δανείου και άλλων συμβάσεων σε ξένο νόμισμα.

Σύμφωνα με άρθρ. 1 του Α.Ν. 136/1967, επιτρέπεται να συνομολογούνται σε ξένο συνάλλαγμα τα δάνεια που χορηγούνται σε έφοπλιστικές επιχειρήσεις προς αποκλειστικό σκοπό την πληρωμή της αξίας του ποντοπόρου πλοίου που ναυπηγείται για λογαριασμό αυτών σε ελληνικά ναυπηγεία.

Επειδή, εκ των επικαλουμένων και νομίμως προσκομιζόμενων εγγράφων, κατά την κρίση του Έφετείου τούτου, αποδεικνύονται τα κάτωθι: Την 21 Φεβρουαρίου 1978 κατηρτίσθη ένταυθα έγγραφος σύμβασις δανείου μεταξύ της έφεσιβλήτου Έμπορικης Τραπεζής της Ελλάδος και της άλλοδαπης εταιρίας Μ.Σ.Σ.Λ. ή οποία έδρευε εις την Κύπρο. Ειδικότερον εις τό οικείον έγ-

γραφον, τό όποϊον φέρει αριθμόν 46, διαλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τά έξής: "Ότι ή Τράπεζα χορηγεί εις την άλλοδαπην εταιρίαν μεσοπρόθεσμον έπισκευαστικόν δάνειον εκ δραχμών 1.500.000, δυνάμει των ύπ' αριθμούς 85/14.7.1975 και 134/15.12.1975 αποφάσεων τη Νομισματικής Έπιτροπής, διά την πληρωμήν εις ελληνικάς ναυπηγικάς βιομηχανίας της άξίας έπισκευαστικών έργασιών επί του πλοίου «L», φέροντος κυπριακήν σημαίαν. "Ότι ή έξόφλησις του δανείου θά γίνει εντός 4 έτών, δι' ισόποσων εξαμηνιαίων τοκοχρεωλυτικών δόσεων, της πρώτης άρχομένης μετά εξαμήνων από της χορηγήσεως του δανείου. "Ότι διά τό αυτό δάνειον συνομολογείται ρήτρα δολλαρίου ΗΠΑ, ή δέ έξόφλησις του θά πραγματοποιηθι διά της εισαγωγής έλευθέρου συναλλάγματος, συμφώνως προς τάς διατάξεις των προαναφερομένων αποφάσεων της Νομισματικής Έπιτροπής. "Ότι διά τό δάνειον συνολογείται ώσαύτως τόκος 9% και προμήθεια 0,5% έτησίως, καταβαλλομένων άμφοτέρων καθ' εξαμηνιαίαν δι' ή καθυστέρησις καταβολής οίασδήποτε δόσεως εκ μέρους της όφειλέτιδος εταιρίας, καθιστά ληξιπρόθεσμον και άπαιτητόν πάν μή ληξιπρόθεσμον υπόλοιπον του δανείου. "Εξ έτέρου, την ίδίαν ήμέραν (21 Φεβρουαρίου 1978), δι' έγγυήσεως έγγράφως δηλωθείσης, ό έκκαλόν Δ.Μ., ως έπίσης οι μή δντες ήδη διάδικοι Α.Τ., ανέλαβαν έναντι της Έμπορικης Τραπεζής την εϋθύνην ότι θά καταβληθι ή εκ του ως άνω δανείου όφειλή, δηλώσαντες άμα ρητώς ότι έλαβαν γνώσιν των όρων της προμνημονευθείσης κυρίας

συμβάσεως και ότι έκαστος εξ αυτών (έγγυητών) εϋθύνεται εις όλόκληρον ως πρωτοφειλέτης, έναντι της Τραπεζής και ύπέρ της όφειλέτιδος εταιρίας, διά την υπό της τελευταίας άκριβή έκπληρωσιν όλων των αναληφθεισών υποχρεώσεων, εκ της συμβάσεως του δανείου, και διά την καταβολήν προς την Τράπεζαν παντός χρεωστικού υπολοίπου εκ της ως άνω αίτίας.

Περαιτέρω, ή δανείστρια Τράπεζα υπέβαλε προς τόν Δικαστήν του Μονομελοϋς Πρωτοδικείου Πειραιώς την υπό ήμερομηνίαν 26 Ιανουαρίου 1982 αίτησιν της, στρεφόμενην κατά πάντων των όφειλετών της (δηλαδή κατά της άλλοδαπης εταιρίας, του ήδη έκκαλούντος Δ.Μ., του Α.Τ. και των κληρονόμων του Δ.Π., διά της όποίας εξέθεσεν ότι ή πρωτοφειλέτρια εταιρία δέν κατέβαλεν εις αυτήν, εκ του χορηγηθέντος δανείου, μέρος της δόσεως της 3ης Μαρτίου 1981 και όλόκληρον την δόσιν της 3ης Σεπτεμβρίου 1981 και ότι, συνεπώς, την 4ην Σεπτεμβρίου 1981 κατέστη ληξιπρόθεσμον και άπαιτητόν τό μή ληξιπρόθεσμον υπόλοιπον του δανείου εκ 13.140,57 δολλαρίων ΗΠΑ. Με την επίκλησιν των ως άνω περιστατικών και των λοιπών έκτιθεμένων εις την ίδίαν αίτησιν, ή Έμπορική Τράπεζα έζήτησε την έκδοσιν διαταγής πληρωμής, έπισυνάψασα εις τό δικόγραφόν της τά σχετική έγγραφα, ήτοι: 1) την ύπ' αριθμόν 46/21.2.1978 σύμβασιν δανείου, 2) την από 21.2.1978 δήλωσιν των έγγυητών και 3) τό ύπ' αριθμόν 135597/3.3.1978 ένταλμα πληρωμής δραχμών 1.500.000, όπου μνημονεύονται όλα τά βασικά στοιχεία της συμβάσεως δανείου και ύπάρχει ύπογραφή του έκπροσώπου της όφειλέτιδος άλλοδαπης εταιρίας μαζί με την έπίσημον σφραγίδα ταύτης, υπό την ένδειξιν «Ο ΛΑΒΩΝ». Έν όψει του περιεχομένου της ρηθείσης αίτήσεως της έφεσιβλήτου Τραπεζής και των έπισυναφθέντων εις ταύτην εγγράφων, ό Δικαστής του Μονομελοϋς Πρωτοδικείου Πειραιώς εξέδωσε την ύπ' αριθμόν 212/1982 διαταγήν πληρωμής, διά της όποίας έδόχθη ως νόμιμον και κατ' ουσίαν βάσιμον την αίτησιν, διέταξε δέ τούς όφειλέτας να καταβάλλουν εις δραχμάς τό ισάξιον των όφειλομένων

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

δολλαρίων κατά τὰ ἐκτιθέμενα εἰδικώ-
τερον αὐτόθι (βλ. ἄρθρον 629 Κ.Πολ.Δ.).
Ἄληθές εἶναι ὅτι ἡ οὕτως ἐκδοθεῖσα
διαταγή πληρωμῆς εἶναι ἀκυρὸς καθ' ὅ-
σον ἀφορᾷ εἰς τὴν πρωτοφειλέτιδα ἐ-
ταιρίαν, διότι ἡ ἐπίδοσις τῆς διαταγῆς
πληρωμῆς, ἐν σχέσει πρὸς αὐτήν, πρέ-
πει νὰ γίνῃ εἰς τὴν ἐν Κύπρῳ ἔδραν τῆς
(βλ. ἄρθρον 624 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ.). Ἄλλ'
ἡ ἀκυρότης ὡς πρὸς τὴν ἀλλοδαπὴν ἐ-
ταιρίαν δὲν ἐπεκτείνεται καὶ ὡς πρὸς
τούς λοιπούς ὀφειλέτας - ἐγγυητάς,
διότι ἅπαντες ἔχουν γνωστὴν διαμονὴν
εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἡ δὲ διαταγὴ πληρω-
μῆς ἀντιμετωπίζει ἕκαστον τούτων αὐ-
τοτελῶς διαυτονόμου ρυθμίσεως. Ἐξ ἐ-
τέρου, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἐπισυνα-
φθέντων εἰς τὴν αἴτησιν ὡς ἄνω ἰδιωτι-
κῶν ἐγγράφων (τὰ ὅποια μνημονεύον-
ται εἰς τὴν ἐκδοθεῖσαν διαταγὴν πληρω-
μῆς ὡς προσκομισθέντα ἐν νομίμῳ ση-
μάνσει) μέ τὴν ἐκτίμησιν τῶν διδαγμά-
των τῆς κοινῆς πείρα καὶ μέ τὴν βοή-
θειαν μαθηματικῶν ὑπολογισμῶν, προ-
κύπτουν σαφῶς ἡ ἀπαίτησις τῆς ἐφesi-
βλήτου Τραπεζῆς καὶ τὸ χρηματικὸν πο-
σὸν τῆς ἀπαιτήσεως. Τὴν ἐκδοσὶν τῆς
διαταγῆς πληρωμῆς δὲν ἠδύνατο νὰ ἐμ-
ποδίσῃ τὸ δικαίωμα τῶν ὀφειλετῶν νὰ
ἐπικαλεσθῶν οἰανδήποτε οὐσιαστικὴν
ἐνστασιν (διακωλυτικὴν ἢ ἀποσβεστι-
κὴν), διότι τὴν τοιαύτην ἐπίκλησιν ἐπι-
τρέει ὁ Νόμος μόνον διασκήσεως κατ'
ἄρθρον 632 τοῦ Κ.Πολ.Δ. ἀνακοπῆς (βλ.
Κ. Μ π έ η «Πολιτικὴ Δικονομία», ὑπὸ τὸ
ἄρθρον 623, 2.1., ὑπὸ τὸ ἄρθρον
624, 1.1.3., ὑπὸ τὸ ἄρθρον 632, 1.6.6. καὶ
6.4.2. καὶ Β α σ. Μ π ρ α κ α τ σ ο ὕ λ α
«Διαταγὴς Πληρωμῆς — Πιστωτικοὶ Τί-
τλοι καὶ Διαδικασία» κεφάλαιον δεύτε-
ρον, σελ. 22 ἕως 25 καὶ 27, κεφάλαιον
τέταρτον, σελ. 41). Ἐπὶ τῆς ἐξεταζομέ-
νης ἐν προκειμένῳ ὑποθέσεως, ὁ ἑκκα-
λὼν ὀφειλέτης ἠδύνατο νὰ προβάλῃ,

διὰ τῆς ἐνδίκου ἀνακοπῆς κατὰ τῆς ὡς
ἄνω διαταγῆς πληρωμῆς, τὴν οὐσιαστι-
κὴν ἐνστασιν τῆς ἐμπροθέσμου ἐξοφλή-
σεως τοῦ χρέους, τὴν ὁποίαν ὁμως ἐν-
στασιν οὐδόλως προέβαλε. Εἰς τὰς ἰ-
δίας κρίσεις ἀχθέν καὶ τὸ πρωτοβάθ-
μιον Δικαστήριον, διὰ τῆς ἐκκαλουμέ-
νης ἀποφάσεώς του, τόσον περὶ τῆς ἐγ-
κυρότητος τῆς διαταγῆς πληρωμῆς ὡς
πρὸς τὸν ἀνακόπτοντα ἑκκαλοῦντα, ὅ-
σον καὶ περὶ τῆς ἐνστάσεως τῆς ἐμπρο-
θέσμου ἐξοφλήσεως, ὀρθῶς τὸν Νόμον
ἐφήρμοσε καὶ τὰς προσκομισθείσας ἀ-
ποδείξεις ἐξετίμησεν, οἱ δὲ τὰ ἀντιθετα
ὑποστηρίζοντες πρῶτος καὶ δεύτερος
λόγοι ἐφέσεως εἶναι ἀπορριπτέοι ὡς ἀ-
βάσιμοι.

Ἐπειδὴ, χρηματικὴ ἀπαίτησις, ὑπὸ
τὴν ἐννοίαν τοῦ ἄρθρου 623 Κ.Πολ.Δ.,
διὰ τὴν ὁποίαν δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ ἐκ-
δοσις διαταγῆς πληρωμῆς, εἶναι ἡ ἔχου-
σα ὡς ἀντικείμενον τὴν παροχὴν ἐνός
ποσοῦ χρημάτων καὶ εἶναι ἀδιάφορον ἐ-
ὰν πρόκειται περὶ ἡμεδαποῦ ἢ ἀλλοδα-
ποῦ χρήματος. Πάντως, ἐφ' ὅσον ἡ ἀ-
παίτησις ἀφορᾷ εἰς τὴν παροχὴν ἀλλο-
δαποῦ χρήματος ὁ Δικαστὴς θὰ διατάξῃ
τὸν ὀφειλέτην νὰ πληρώσῃ τὸ ἰσάξιον
εἰς ἑλληνικὰς δραχμὰς (βλ. Κ. Μ π έ η
ἐνθ. ἀνωτέρω, ὑπὸ τὸ ἄρθρον 623, 1.1.1.
καὶ Β. Μ π ρ α κ α τ σ ο ὕ λ α ἐνθ. ἀνω-
τέρω, κεφάλαιον δεύτερον, σελ. 19). Ἐξ
ἐτέρου, διὰ τοῦ Νόμου 2415/1953, κα-
τηργήθη μὲν ἡ κατ' ἄρθρον 291 τοῦ ΑΚ
εὐχέρεια τοῦ ὀφειλέτου ἐπὶ παροχῆς
εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα, ἀλλ' ἐπετράπη
ἡ συνομολόγησις δανείου εἰς τὴν ἡμε-
δαπὴν μέ ρήτραν ξένου νομίσματος, ἐ-
κτός χρυσοῦ, ἐνῶ ἀπηγορεύθη γενικῶς,
μέ ὠρισμένες ἐξαιρέσεις, ἡ συνομολό-
γησις ἐνταῦθα δανείου καὶ ἄλλων συμ-
βάσεων εἰς ξένον νόμισμα. Κατ' ἐξαίρε-
σιν ἐπίσης, διὰ νὰ διευκολυνθῇ ἡ προ-
σέλευσις κεφαλαίων ἐκ τῶν Ἐξωτερι-

κοῦ εἰς ξένον συνάλλαγμα, διὰ τοῦ ἄρ-
θρου 1 τοῦ Α.Ν. 136/1967 ἐπετράπη νὰ
συνομολογῶνται εἰς ξένον συνάλλαγμα
τὰ χορηγούμενα δάνεια εἰς ἐφοπλι-
στικὰς ἐπιχειρήσεις πρὸς ἀποκλειστι-
κὸν σκοπὸν τὴν πληρωμὴν τῆς ἀξίας
ποντοπόρων πλοίων ναυπηγουμένων
διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐπιχειρήσεων αὐ-
τῶν εἰς ἑλληνικὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρή-
σεις (βλ. Ἰ ω ά ν η ν Ρ ό κ α ν εἰς Γε-
ωργιάδην — Σταθοπούλου ΑΚ. εἰσαγωγ.
παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν ἄρθρων 806-809,
ἀριθ. 5). Ἐν προκειμένῳ, ὡς ἐξετέθη ἀ-
νωτέρω (αἰτιολογία II), τὸ κρίσιμον δά-
νειον συνομολογήθη νομίμως εἰς ἑλλη-
νικὰς δραχμὰς, μέ ρήτραν δολλαρίου
τῶν ΗΠΑ, διὰ τὸν προαναφερθέντα
σκοπὸν, ἐφηρμόσθησαν δὲ δι' αὐτὸ αἱ
διατάξεις τῶν ὑπ' ἀριθμοῦς
85/14.7.1975 καὶ 134/15.12.1975 σχετι-
κῶν ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπι-
τροπῆς.

Περαιτέρω, διὰ τῆς ἐκδοθείσης
ὑπὸ τοῦ Δικαστοῦ τοῦ Μονομελοῦς
Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ὑπ' ἀριθμὸν
212/1982 διαταγῆς πληρωμῆς, διετά-
χθησαν οἱ ὀφειλέται τῆς αἰτοῦσης - ἐφε-
σιβλήτου Τραπεζῆς νὰ καταβάλουν εἰς
αὐτήν, ὀχι δολλάρια τῶν ΗΠΑ, ἀλλὰ τὸ
εἰς δραχμὰς ἰσάξιον αὐτῶν κατὰ τὸν
χρόνον τῆς καταβολῆς. Τούτοις ἀκο-
λούθως καὶ ἀφοῦ ἡ ἐκ τοῦ δανείου κυ-
ρία ὀφειλὴ εἶναι ἐγκυρὸς, ὁ δὲ ἀνακό-
πτων - ἑκκαλὼν παρέσχεν ἐγγύησιν ὡς
πρωτοφειλέτης, οὐδεμία ἀκυρότης ὑφί-
σταται ὡς πρὸς αὐτὸν ἐνεκα τῆς συνο-
μολογήσεως τῆς ρήτρας δολλαρίου
(πρβλ. ἄρθρον 850 τοῦ ΑΚ.). Οὕτως ἀπο-
φανθέν καὶ τὸ πρωτοβάθμιον Δικαστή-
ριον, διὰ τῆς ἐκκαλουμένης ἀποφάσεώς
του, ὀρθῶς τὸν Νόμον ἐφήρμοσε καὶ
τὰς προσκομισθείσας ἀποδείξεις ἐξετί-
μησεν, ὁ δὲ σχετικὸς τρίτος λόγος ἐφέ-
σεως εἶναι ἀπορριπτέος ὡς ἀβάσιμος.



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE READY TO PROTECT THE
INTERESTS OF THE GREEK SHIPOWNERS:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

* SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
* LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
* SURVEYORS & CONSULTANTS

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Managing Director:
CAPT JOHN A GOROS

OPERATING ALSO IN:

* THAILAND

* MALAYSIA

* INDIA

BANGKOK (HEAD OFFICE):
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURENGWONGSE ROAD 18th FLOOR
BANGKOK 10500
TELS: 231181/2151639
A O H 3936609
TLXS: 201378 (OMC/BKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
10 LORONG CEMENING PORT KELANG
SELANGOR MALAYSIA
TELS: (03) 3680777-3680781-3680796
TLXS: 39407 (TRIA MAI)
CABLES: "SHIPRIA"

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"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος υλικών καί τροφίμων τών ελληνικών πλοίων



SHIP CHANDLERS, FOOD SUPPLIERS, GENERAL CONTRACTORS,
STEVEDORES, LIGHTER, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS,
PROVISIONS OF EVERY DESCRIPTION
SUPPLIED AT THE SHORTEST NOTICE AT MODERATE RATES

DAY & NIGHT SERVICES

SUPPLIERS TO
VARIOUS NATIONALITY SHIPS, TROOP SHIPS, NAVAL CARRIERS AND ALL NAVAL FLEETS

ALIMENTACION **HILL** S.A.

SHIPCHANDLERS PROVISIONISTAS

ATHANASIOS MAMZERIDIS
Comerciante Industrial

SALES, HEAD OFFICE AND WAREHOUSES VENTAS, OFICINA PRINCIPAL Y ALMACENES
VILAFRANCA DEL PENEDES/BARCELONA

AVDA. TARRAGONA, s/n/P.O.BOX 12

PHONES TELEFONOS

(93) 890 13 99 - 890 11 43

TELEX

93 607 CPB-E

CABLE ADRESS: HILLSA (VILAFRANCA PENEDES (BARCELONA)

TARRAGONA OFFICE OFICINA TARRAGONA PORT OF TARRAGONA

PHONE 227413

(977) 218599 AHO

TARRAGONA BAY CALL "ORION" BY VHF CHANNEL 16



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Τό 'Απομαχικό Ταμείο

Με διάταγμα της 31 'Ιουλίου έγινε αναπροσαρμογή των εισφορών προς το απομαχικό ταμείο των ναυτικών. Έτσι οι εργοδοτικές και εργατικές εισφορές παρουσιάζονται ως ακολούθως:

Γάλλοι ναυτικοί: Έφοπλιστική εισφορά 17.70%, ναυτεργατική εισφορά 10.7%. Συνολο 28.40%. Ξένοι ναυτικοί δικαιούμενοι συντάξεως: Όμοιως όπως των Γάλλων. Ξένοι ναυτικοί μη δικαιούμενοι συντάξεως: Έφοπλιστική εισφορά 28.40%, ναυτεργατική εισφορά Μηδέν.

Τέλος το διάταγμα προβλέπει ότι οσάκις με έγκριση της προξενικής αρχής επιτρέπεται ή ναυτολόγηση ξένων, έλλειψι Γάλλων ναυτικών, ή συνολική εισφορά που βαρύνει τον πλοιοκτήτη όρίζεται σε 17.70% μέχρι του κατάπλου του πλοίου σε Γαλλικό λιμάνι.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μείωση του στόλου

Κατά την ανακοίνωση του Υπουργείου Μεταφορών, ο υπό γερμανική σημαία εμπορικός στόλος μειώθηκε και σε τοννάκι και σε αριθμό πλοίων.

Ειδικότερα το συνολικό τοννάκι του στόλου έπεσε στα 5,54 εκατ. τον. γκρό, που υποδηλοί μείωση κατά 82.622 τον. γκρό, ο δε συνολικός αριθμός των υπό εθνική σημαία

σκαφών έπεσε στα 1.920 πλοία, δηλαδή μειώθηκε κατά 30 μονάδες.

Αντίθετα ο υπό ξένες σημαίες γερμανικής πλοιοκτησίας στόλος παρουσίασε αύξηση, σε αριθμό μόν πλοίων κατά 14 μονάδες, αριθμών ήδη 146 πλοία, σε τοννάκι δε κατά 113.426 τον. γκρό, συμποσούμενος ήδη σε 1.375.000 τον. γκρό.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Χρειάζονται πληρώματα

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Προέδρου της επί της Ναυτιλίας Έπιτροπής της Βουλής των Αντιπροσώπων, αν συνεχισθεί με το σημερινό ρυθμό ή αύξηση του έφεδρικού εμπορικού στόλου θα υπάρξει σοβαρό πρόβλημα για την εξεύρεση των αναγκαίων πληρωμάτων σε περίπτωση πολέμου. Ο σημερινός έφεδρικός εμπορικός στόλος περιλαμβάνει μιά πεντηκοντάδα πλοίων σε έτοιμότητα 5-10 ημερών, ενώ υπολογίζεται ότι θα περιλαμβάνει 150 πλοία μέχρι το 1992.

Κατά τους υπολογισμούς που περιέχει η παραπάνω έκθεση, ο σημερινός εμπορικός στόλος των ΗΠΑ είναι επανδρωμένος με 29.000 άνδρες. Με τον αριθμό αυτό μετά δυσκολίας θα μπορούσαν να επανδρωθούν 90 έφεδρικά πλοία. Θα πρέπει επομένως να έξευρεθούν 4.500 άνδρες τόσο για την επάνδρωση του έφεδρικού στόλου σε περίπτωση πολέμου όσο και για τη μερική επάνδρωση — σε αναλογία 20% — των υπό ξένες σημαίες αμερικανικών πλοίων που ενδέχεται να έπιταχθούν. Με τα δεδομένα αυτά είναι

προφανές ότι λείπουν από τον σημερινό έφεδρικό στόλο περί τούς 1.500-2.000 άνδρες. Εάν δε φθάσουμε στα 150 έφεδρικά πλοία που προβλέπονται για το 1992, η έλλειψη πρέπει να υπολογισθεί σε 5.000-6.000 άνδρες.

Βάσει των ανωτέρω στοιχείων η έκθεση καταλήγει ότι η Κυβέρνηση πρέπει να είναι πιο ρεαλιστική και να μη σχεδιάζει στο χαρτί δυνάμεις που δεν θα είναι δε θέση να κινητοποιήσει. Καταλήγει σε ότι αρκετός θά ήταν ένας έφεδρικός στόλος 100 σκαφών, υποστηριζομένων από τα 650 πλοία του έν ενεργεία εμπορικού στόλου των Ηνωμένων Πολιτειών.

ΚΙΝΑ

Συνεργασία για διαλύσεις

Η Λαϊκή Κίνα έπιθυμεί να διαπραγματευθεί τις δυνατότητες διαλύσεως πλοίων εντός των τριών προσεχών έτών. Προς το σκοπό αυτό ζήτησε τη συνεργασία της Ιαπωνίας τόσο στην προμήθεια μεταχειρισμένου υλικού όσο και στη μελέτη του όλου θέματος των διαλύσεων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι Κινέζοι αρμόδιοι δείχνουν προτίμηση προς τις εργασίες διαλύσεως στην ακτή και όχι σε ειδικά ναυπηγεία. Πράγματι δε υπάρχουν στην Κίνα πολλές κατάλληλες ακτές και άφθονα εργατικά χερα. Η μέθοδος διαλύσεως στην ακτή, που χρησιμοποιείται μόνο στην Κίνα και στο Μπαγκλαντές, συνίσταται στην προσάραξη του σκάφους σε μιά λασπώδη ακτή και τη διάλυσή του εκεί από ένα πλήθος εργατών. Υπολογίζεται ότι για να διαλυθεί έτσι ένα πλοίο χρειάζονται 6-10 μήνες και πολυάριθμο προσωπικό, έναντι των δύο μηνών που θα απαιτούσε η διάλυση σε ιαπωνικό ναυπηγείο. Η αποδοτικότητα της Κινεζικής μεθόδου υπολογίζεται στο ένα δέκατο της αντίστοιχης ιαπωνικής.

ΚΥΠΡΟΣ

Ύψηλό ποσοστό άπωλειών

Τό ύψηλότερο ποσοστό όλικων άπωλειών εμφάνισε τό νηολόγιο της Κύπρου κατά τον



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

προηγούμενο χρόνο σε σχέση με το δυναμικό του νηολογίου της.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία των Λούδς, από τον στόλο των 905 πλοίων, 9,4 εκατ. τον. γκρός του κυπριακού νηολογίου χαρακτηρίστηκαν κατά τη διάρκεια του 1985 ως όλικές απώλειες 13 πλοία, 177.804 τον. γκρός, δηλαδή ποσοστό 1,9%.

Επίσης σοβαρό ποσοστό όλικων απωλειών σε σύγκριση με το ύφιστάμενο τονάζ παρουσίασε και ο στόλος της Νοτ. Κορέας με 17 απώλειες, 89.699 τον. γκρός που αντιπροσωπεύουν το 1,2% της δυνάμεως του νηολογίου της.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Μειώνονται τά τέλη έγγραφής

Στό τελικό στάδιο επεξεργασίας βρίσκεται το νομοσχέδιο με το οποίο η κυβέρνηση της Λιβερίας προτίθεται να μειώσει κατά 30% τά τέλη έγγραφής πλοίων στο νηολόγιο της.

Σύμφωνα με σχετικές δηλώσεις στο Λονδίνο την περασμένη εβδομάδα από τον Ναυτιλιακό Επίτροπο κ. Φίλιπ Μπούουεν, με το νέο μειωμένο τέλος η Λιβερία θα προσπαθήσει να αποβάλλει τον χαρακτηρισμό του ακριβού νηολογίου, θεωρίζοντας τις μειωμένες τιμές με αναδρομική ισχύ από 1 Ιουλίου 1986.

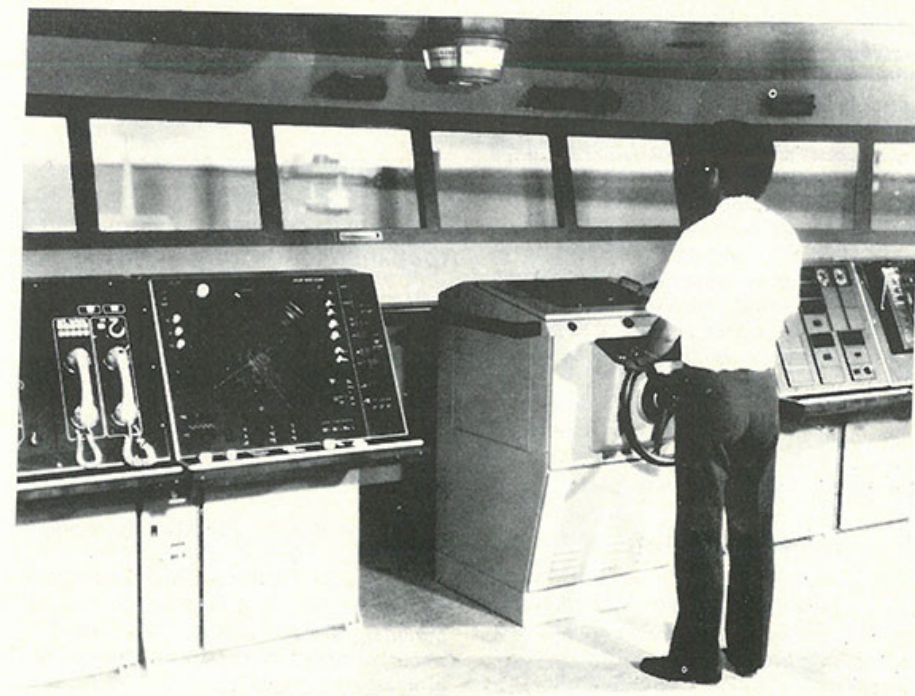
Σήμερα το λιβεριανό νηολόγιο υπολογίζεται ότι ελέγχει πλοία 41 εκατ. τον. γκρός και ύψιστη τη μεγαλύτερη μείωση της δυνάμεως του κατά την τελευταία διετία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ραντάρ προηγμένης τεχνολογίας για μικρά σκάφη

Τό Τμήμα Θαλασσιών Συστημάτων της Βρεταννικής Mars Electronics κέρδισε βραβείο για τη σχεδίαση ενός ραντάρ πλοίων προηγμένης τεχνολογίας που ονομάζεται VIGIL RM και που αποτελεί τελειοποίηση ενός προηγμένου συστήματος που είχε παρουσιαστεί από την Mars τό 1983, τό οποίο σαν κύριο χαρακτηριστικό είχε ότι ήταν τό πρώτο ραντάρ που αναπτύχθηκε αποκλειστικά για χρήση σε μικρά σκάφη.

Τό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν μία μονάδα αλλά στην πράξη τά περισσότερα συστήματα είναι διαχωρισμένα και τοποθετημένα σε διαφορετικά σημεία ενός σκάφους. Στό σύστημα μπορούν να προστεθούν επιπλέον ανιχνευτές για εκείνους τούς ιδιοκτήτες σκαφών που επιθυμούν να έχουν έναν ανιχνευτή στο χειριστήριο και έναν άλλο κάτω από τό κατάστρωμα. Ο χει-



Εξομοιωτής Γεφύρας της Krupp Atlas Elektronik, ο οποίος λειτουργεί ήδη στο Κολλέγιο Ναυτιλιακών και Τεχνικών Σπουδών της Ταϊβάν και ή εγκατάστασή του κόστισε 4 εκατομμ. δολάρια.

ρισμός όλων των οργάνων μπορεί να γίνει από πληκτρολόγιο υπέρυθρων ακτίνων, χωρίς καλώδια, ενώ με τη χρήση της ανιχνευτικής τεχνολογίας κοκκιοπλαίσου (ράστερ) έγινε δυνατή ή δημιουργία μόνιμης εικόνας που είναι όρατη άκόμα και στο φώς της ημέρας, πράγμα που επιτυγχάνεται για πρώτη φορά σε σύστημα μικρού ραντάρ.

Αμφιβολίες για τη παραγγελία των 24 όχημαγωγών

Ένα σοβαρό χρηματοδοτικό πρόβλημα που ανεφύει δημιουργεί έρωτηματικά κατά πόσο θα εκτελεσθεί τό σύνολό της ή παραγγελία των Δανών έφοπλιστών Vognmandsruten & PZ Trading για τη ναυπήγηση 24 όχημαγωγών των 1.350 τον. γκρός από τούς Μπρίτις Σιμπλίντερς.

Όπως πληροφορούμεθα μέχρι στιγμής έχει χρηματοδοτηθεί ή ναυπήγηση μόνον των τεσσάρων σκαφών και ή χρηματοδότηση της κατασκευής υπολοίπων 20 πρέπει να έξευρεθεί από ιδιώτες επενδυτές, που μετέχουν σε ένα συνδικάτο, πράγμα όχι και τόσο εύχερες υπό τό σημερινό φορολογικό καθεστώς της Δανίας.

Χρονοναύλωση κρουαζιεροπλοίων

Μέ έντυπωσιακή κίνηση ή Κιούναρντ χρο-

νοναύλωση σε bareboat βάση τά δύο υπερπολυτελή μικρά κρουαζιερόπλοια «Sea Goddess I» και «Sea Goddess II» για 12 χρόνια, προσφέροντας τη δυνατότητα στη πλοιοκτήτρια εταιρία Partrederiet Norske Cruise να επαναδιαπραγματευθεί με τη φινλανδική Βαρτσίλα τό κατασκευαστικό δάνειο των πλοίων που κόστισαν τό καθένα περί τά 34 εκατομμ. δολάρια.

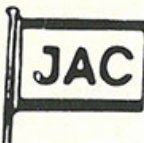
Σύμφωνα με ανακοίνωσή της, ή Κιούναρντ θα αναλάβει τη διαχείριση των πλοίων κατά τη περίοδο της χρονοναύλωσης και θα τά εντάξει σε πολυτελή προγράμματα κρουαζιερών που προσφέρει τό «Queen Elizabeth 2».

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Παραγγελίες δεξαμενοπλοίων

Στροφή προς τά ναυπηγεία για τη κατασκευή δεξαμενοπλοίων πραγματοποιούν οι Νορβηγοί, σε μία προσπάθεια να έκμεταλλευθούν τις προσφερόμενες χαμηλές τιμές και τις εύνοϊκές συνθήκες άπασχολήσεως που προσφέρει ή άγορά των τάνκερς.

Η εταιρία Μπέργκεσεν έκλεισε τη ναυπήγηση ενός VLCC σε τό νοτιοκορεατικό ναυπηγείο Hyundai έναντι 41 εκατ. δολλαρίων με



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

όψιόν για ένα αδελφό σκάφος. 'Επίσης με την Hyundai συζητεί ο γνωστός Νορβηγός έφοπλιστής Φρέντ Όλσεν για τη κατασκευή σειράς δεξαμενοπλοίων των 154.000 τόν. d.w.

Η εταιρία Γκέραρντ Μάνατζμεντ συζητεί με τα ναυπηγεία της 3ης Μαΐου για ένα μεγάλο πρόντακτ κάρριερ των 83.000 τόν. d.w. έναντι ποσού 21 εκατ. δολларίων, ενώ η εταιρία Σίμονσεν, η οποία έχει ήδη παραγγείλει στη Γιουγκοσλαβία δύο πρόντακτ κάρριερς των 40.000 τόν. d.w., συνομιλεί και με τους Νοτιοκορεάτες για ένα τάνκερ χημικών προϊόντων των 38.000 τόν. d.w. στα 15 εκατ. δολларία.

Τέλος η Bulls Tankrederi βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο διαπραγματεύσεων με την Daewoo για τη ναυπήγηση τεσσάρων τάνκερς των 140.000 τόν. d.w.

Η μεταφορά του σολομού

Στό μέλλον οι έκτρεφόμενοι στη Νορβηγία ζωντανοί σολομοί θα αποστέλλονται στις ΗΠΑ και στην Ιαπωνία με ειδικώς διασκευασμένα δεξαμενόπλοια. Τό σχέδιο μελετάται από το Κέντρο Έρευνών του Τρόντχαϊμ σε συνεργασία με ομάδα έφοπλιστών και ελπίζεται ότι θα εφαρμοσθεί από τον έμμενο χρόνο.

Μέχρι σήμερα η μεταφορά του σολομού αποτελεί σοβαρό πρόβλημα των παραγωγών δεδομένου ότι η αεροπορική αποστολή στοιχίζει ακριβά και περιλαμβάνει μικρά φορτία. Με νέο σύστημα των δεξαμενοπλοίων, η μεταφορά θα διευκολυνθεί κατά πολύ και η νορβηγική ύδροκαλλιέργεια θα μπορέσει να αναπτυχθεί στη σύγχρονη τεχνολογία.

Η Νορβηγία θεωρείται μία από τις πρώ-

τες χώρες προμηθείας ζωντανού σολομού με κύριες αγορές τις ΗΠΑ, Γαλλία και Γερμανία. Η φετεινή παραγωγή ανήλθε σε 40.000 τόννους συνολικής αξίας άνω των 265 εκατομ. δολларίων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Προβλήματα στις παραδόσεις νεοτεύκτων

Καθυστερήσεις στη παράδοση περί των 25 πλοίων, αξίας 700 εκατ. δολларίων έχουν δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, τα οποία πιέζονται να αποδεχθούν μείωση τιμών μετά από τους ισχυρισμούς των έφοπλιστών ότι ευθύνονται για τεχνικές παραλείψεις των πλοίων.

Οι περισσότερες περιπτώσεις αφορούν Νορβηγούς παραγγελίες, οι οποίες έχουν καταφύγει στη Διαιτησία και το ναυπηγείο Korea Shipbuilding & Engineering το οποίο διαθέτει τα περισσότερα έτοιμοπαράδοτα πλοία τα οποία αρνούνται να παραλάβουν οι πλοιοκτήτες τους.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Η συγχώνευση της Βαρτσίλα

Ένα από τα σπάνια ευρωπαϊκά ναυπηγεία που παρουσίασε κέρδη, το πασίγνωστο Βαρτσίλα, πρόκειται από των άρχων του προσεχούς έτους να συγχωνευθεί με το επίσης γνωστό ναυπηγείο Valmet που είναι ένοικοποιημένο.

Η νέα εταιρία θα περιλαμβάνει κατά 70%

συμμετοχή του Valmet και κατά 30% του Βαρτσίλα. Έξάλλου το προσωπικό του νέου συγκροτήματος θα περιορισθεί από τους 10.000 που διαθέτει σήμερα σε 6.000 εργάτες στο διάστημα των προσεχών ετών.

Κατά τους διευθυντικούς κύκλους της Βαρτσίλα, η συγχώνευση αυτή αποτελεί προληπτικό μέτρο εν όψει της πτώσεως της τιμής του πετρελαίου και της προβλεπομένης μείωσης του όγκου των σοβιετικών παραγγελιών. Η μείωση αυτή των παραγγελιών του «μεγάλου αδελφού» εξηγείται βασικά από την πτώση της τιμής του πετρελαίου και του ύγραριού, προϊόντα έναντι των οποίων η Φινλανδία παρέχει τα πλοία της. Πρόσθετο λόγο αποτελούν οι μετασχηματισμοί που πραγματοποιούνται στη Σοβιετική Ένωση για την αποδοτικότερη χρησιμοποίηση του βιομηχανικού της δυναμικού.

Η Βάρτσίλα απορροφά τη Λιντχόλμεν

Με συμφωνία η οποία τελεί υπό την έγκριση των κυβερνήσεων Σουηδίας και Φινλανδίας η Βάρτσίλα Ντήζελ αγοράζει τη Λιντχόλμεν Μότορ και τις θυγατρικές της εταιρίες.

Τό εργοστάσιο της Λιντχόλμεν βρίσκεται στο Γκότενμπουργκ, απασχολεί περί τα 100 άτομα και τα τελευταία χρόνια ασχολείται με τη κατασκευή μηχανών Πήλστικ για πλοία καθώς και με σέρβις και πωλήσεις ανταλλακτικών μηχανών θαλάσσης.

Όπως είναι γνωστό η Βαρτσίλα θεωρείται από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές νηζελομηχανών με δύο εργοστάσια στη Φινλανδία, ένα στη Σουηδία, στη Γαλλία και στη Σιγκαπούρη.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολларία.

Διά πληροφορίας αποτεινεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

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



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 100000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL. 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

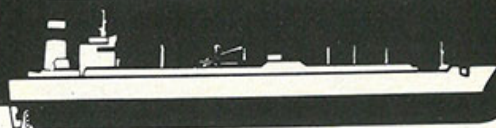
**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η επίσκεψη στη Μόσχα

Οι συνομιλίες του υπουργού Ναυτιλίας στη Σοβιετική Ένωση θα καλύψουν ένα εύρύ φάσμα και θα αναφέρονται σε όλα τα ναυτιλιακά θέματα που ενδιαφέρουν τις δύο χώρες.

Σε σχετική δήλωση προέβη ο κ. Άλεξανδρής ο οποίος είπε επίσης ότι κατά την παραμονή του στη Σοβιετική Ένωση (ή επίσκεψη θα γίνει από τις 8-13 Σεπτεμβρίου) θα επισκεφθεί ναυτιλιακές εγκαταστάσεις και ναυτικές σχολές.

Ο Δήμος Κατερίνης δημιουργεί άκτοπλοϊκές γραμμές

Ανακοινώθηκε από το υπουργείο ότι χορηγήθηκε άδεια σκοπιμότητας στο Δήμο Κατερίνης για τη δρομολόγηση δύο υδροπτερυγων σκαφών στις γραμμές Κατερίνης - Θεσσαλονίκης - Μουδανιών και Κατερίνης - Αγ. Ιωάννου Πηλίου. Στην ανακοίνωση αναφέρεται ότι, με τη δρομολόγηση των δύο ταχύπλων σκαφών, μεταφορικής ικανότητας 150-200 επιβατών στις νεοδημιουργούμενες άκτοπλοϊκές γραμμές θα αυξηθεί σημαντικά η τουριστική κίνηση του Νομού Πιερίας και θα διευκολυνθεί το τουριστικό ρεύμα από και προς τη Χαλκιδική και το Πήλιο.

Με την ευκαιρία ανακοινώθηκε ότι και άλλοι Δήμοι έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση νέων άκτοπλοϊκών γραμμών.

Προσλήψεις καθηγητών για τις σχολές

Ανακοινώθηκε ότι οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου προτίθενται να προσλάβουν ώριμους καθηγητές ως εξής:

• Για τη Σχολή Πλοίαρχων: τρεις πλοίαρχους Α' τάξεως για ναυτικά μαθήματα, έναν

φυσικό για το μάθημα της Φυσικής, έναν πτυχιούχο Νομικής για το μάθημα Ναυτικό Δίκαιο και έναν μηχανικό ιατρό για το μάθημα Α' Βοήθειες.

• Για τη Σχολή Μηχανικών: έναν ναυπηγό - μηχανολόγο για το μάθημα Ναυπηγία - Στοιχεία Μηχανών, έναν χημικό για το μάθημα της Χημείας και έναν μηχανικό Α' τάξης για ναυτικά μαθήματα.

• Για τη Σχολή Ραδιοτηλεγραφικών: έναν ηλεκτρονικό πτυχιούχο Ανώτατης Σχολής για το μάθημα Ηλεκτρονική (θεωρία) και τρεις ηλεκτρονικούς πτυχιούχους Ανώτερης Σχολής για τα Έργαστήρια Ηλεκτρονικής.

Επίσης η Διεύθυνση Οργάνωσης και Λειτουργίας Σχολών ανακοίνωσε ότι θα προσλάβει για τις ανάγκες του Κέντρου Έπιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) και Δημοσίας Σχολής Μετεκπαιδεύσεως ΑΕ/κών Εμπορικού Ναυτικού (ΔΣΜΑ-ΕΝ) ώριμους καθηγητές των κατωτέρων ειδικοτήτων για να διδάξουν κατά το εκπαιδευτικό έτος 1986-1987.

— Τέσσερις μετεωρολόγους για το μάθημα Ναυτική Μετεωρολογία, έναν πλοίαρχο Α' για το μάθημα Ναυτιλία, έναν μηχανικό Α' για το μάθημα Τεχνικές Γνώσεις, έναν πλοίαρχο Α' για το μάθημα Χημικά - Υγγραριοφόρα, έναν πλοίαρχο Α' για το μάθημα C.O.W. Ασφάλεια Δ/Ε, πέντε καθηγητές αγγλικών για το μάθημα Αγγλικά, τέσσερις μηχανικούς Α' για το μάθημα Ψύξη - Κλιματισμός - Ατμομηχανές - Αυτόματισμοί - Τεχνική Πλοίου - Μηχανική Ρευστών - Σχέδιο - Έργαστήρια, έναν ηλεκτρονικό για το μάθημα Ηλεκτρονικά, δύο ηλεκτρολόγους για το μάθημα Ηλεκτροτεχνία, έναν μηχανικό για το μάθημα Στοιχεία Μηχανών - Τεχνική Μηχανική και έναν δικηγόρο για το μάθημα Γενικές Επαγγελματικές Γνώσεις.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του σκάφους μεταφοράς αυτοκινήτων «Suiko Maru» 38.417 τόν. d.w., 23.965 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες φέρεται πωληθέν, μετά από πλειστηριασμό στο Ρότερνταμ, το μάλκ κάρριερ «Αστυάναξ» 67.826 τόν. d.w., 38.611 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το μάλκ κάρριερ «Hakuko Maru» 32.595 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μάλκ κάρριερ «Μάουντ Έτνα» 27.916 τόν. d.w., ναυπηγμένο στην Ιαπωνία το 1980, έναντι τιμής περί των 2,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Μέσης Ανατολής επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Αμόλυντος» 86.699 τόν. d.w., 48.344 τόν. γκρός, ναυπηγήςεως 1967, έναντι ποσού περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το μάλκ κάρριερ «Αλκαίος» 18.750 τόν. d.w., 11.284 τόν. γκρός, ναυπηγήςεως 1975, έναντι ποσού 925.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιο «Ταχο» 111.225 τόν. d.w., 52.330 τόν. γκρός, ναυπηγήςεως 1974, έναντι ποσού περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Almalaz» 50.875 τόν. d.w., 25.503 τόν. γκρός, ναυπηγήςεως 1965, έναντι ποσού 2,5 εκατ. δολλαρίων, στο οποίο περιλαμβάνεται χρονοαύλωση περιόδου.

— Σε ξένα συμφέροντα της Μέσης Ανατολής επωλήθησαν τα δεξαμενόπλοια «Προκύων» 56.050 τόν. d.w. του 1975, έναντι τιμής 8 εκατομ. δολλαρίων, «Αμαζών Βέντσιουρ» 67.120 τόν. d.w. του 1974, έναντι τιμής 7,2 εκατ. δολλαρίων και «Τρέιντ Ρηζόλβ» 59.925 τόν. d.w. του 1973, έναντι τιμής περί των 7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπερδεξαμενόπλοιο «Tantra» 218.035 τόν. d.w. 120.787 τόν. γκρός, ναυπηγήςεως 1972, σε άγνωστη τιμή.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το μικρό δεξαμενόπλοιο «Matadi» 14.000 τόν. d.w. 8.870 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήςεως 1970, έναντι ποσού περί των 1,5 εκατ. δολλαρίων.

Προαγωγές λιμενικών

Με Π.Δ. που δημοσιεύθηκε στην Έφημερί-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116832 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIES
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

δα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του σημαιοφόρου οι ανθυποπασπιστές του Λιμενικού Σώματος Λαζ. Σπυράκος, Δημ. Γαρμπής και Άθαν. Γαλατάς.

Η σχολή μετεκπαιδύσεως ραδιοτηλεγραφητών

Ανακοινώθηκε από το υπουργείο Ναυτιλίας ότι η Δημόσια Σχολή Μετεκπαιδύσεως Ραδιοτηλεγραφητών Πειραιώς στην οποία θα φοιτούν υποχρεωτικά οι υποψήφιοι ραδιοτηλεγραφητές Α' θα αρχίσει να λειτουργεί από τις 15 Σεπτεμβρίου στις εγκαταστάσεις της Δημοσίας Σχολής Ήλεκτρονικών Όργάνων (Νοτάρ 77). Έφέτος στη Σχολή αυτή θα φοιτήσουν 30 υποψήφιοι ραδιοτηλεγραφητές Α' και αιτήσεις ενδιαφερομένων θα γίνονται δεκτές από την Δευτέρα 1 Σεπτεμβρίου.

Οι εγκαταστάσεις υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων

Από το υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκε ότι το υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ενέκρινε την όριστική μελέτη των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων για την υποδοχή πετρελαιοειδών καταλοίπων στο λιμάνι του Πειραιώς, προϋπολογισμού 452.982.418 δρχ., η δημιουργία των οποίων προβλέπεται από τη διεθνή σύμβαση για την προστασία της θαλάσσης από τη ρύπανση.

Πρόστιμο 300.000 δρχ. για ρύπανση

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας επιβλήθη πρόστιμο 3.000.000 δρχ. στον Τούρκο υπήκοο Τουρέρες Όρχαν πλοίαρχο του με σημαία Ιπαναμά φορτηγού πλοίου «ΡΟΜΠΙΝ Ι» το οποίο τον Μάιο προκάλεσε έκτακτη ρύπανση με άπορριμματα της θαλάσσιας περιοχής του διαύλου Ωρεών και του Βορείου Ευβοϊκού μέχρι το ύψος της νησίδας Άταλάντης.

— Τό λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε πρόστιμα 250.000 και 150.000 δρχ. στους πλοίαρχους των με σημαία Λιβερίας και Ούγγαρίας αντίστοιχα, πλοίων «FRIENDLY RANGE» και «BALATON» για ρύπανση του κόλπου της Έλευσίνας με πετρελαιοειδή.

Τό «Κρήτη Φιλοξένια»

Στις λιμενικές εγκαταστάσεις των Διυλιστηρίων της ΜΟΤΟΡ Ο'Ι'Λ στους «Άγιους Θεοδώρους» έγινε τό πρωί της Παρασκευής σέ επίσημη τελετή ή ύψωση της Έλληνικής σημαίας στό νεότευκτο δεξαμενόπλοιο τύπου, crude oil and product carrier, «Κρήτη Φιλοξένια», 45.000 τόννων πού ανήκει στόν Όμιλο Βαρδινογιάννη. Τό «Κρήτη Φιλοξένια» είναι τό πρώτο από τά επτά δμοια σκάφη πού έχει παραγγείλει ό Όμιλος Βαρδινογιάννη και παρελήφθη πρό ήμερών. Στην τελετή είχαν κληθεί νά παραστείν ό υπουργός Ναυτιλίας, εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κόσμου της χώρα, των τοπικών αρχών, δημοσιογράφοι, κ.ά.

Πυρκαγιά σέ επαγγελματικό επιβατηγό - τουριστικό

Ζημιές δέκα εκατ. δραχμών προκάλεσε ή πυρκαγιά πού ξέσπασε λίγο μετά τά μεσάνυ-

Έπαναλειτουργεί ή μεγάλη μόνιμη δεξαμενή των Έλλήνων Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά



Η μεγάλη μόνιμη δεξαμενή των 500.000 τόννων των Έλληνικών Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά, ή οποία είχε τεθεί εκτός λειτουργίας επί 14 μήνες, έπαναλειτουργεί από τις 13 Αυγούστου μετά την άποκατάσταση της σοβαρής ζημίας πού είχε έμφανισθεί στό δάπεδό της.

Η μελέτη του έργου της έπισκευής έκοινηθήκε από τό γραφείο συμβούλων - μηχανικών Τ. F. BURNS & PARTNERS και έκτελέσθηκε από την Κοινοπραξία ΑΘΗΝΑ — ΓΕΩΜΗΧΑΝΙΚΗ — ΕΤΑΝ, υπό την επίβλεψη των Τ. F. BURNS και του πολιτικού μηχανικού των Έλληνικών Ναυπηγείων, κ. Γ. Φουτρή. Οι εργασίες άρχισαν την 1.2.86 και περατώθηκαν στις 9.8.86, δέκα μέρες πρίν τή συμβατική προθεσμία και κόστισαν 570.000.000 δραχμές.

Η έπαναλειτουργία της δεξαμενής, σύμφωνα μέ εκτιμήσεις των Έλληνικών Ναυπηγείων, ή οποία ως γνωστόν είναι ή μεγαλύ-

τερη της Άνατολικής Μεσογείου, αναμένεται νά αύξησει τόν όγκο των εργασιών των Ε.Ν. σέ έπισκευές κατά 30%.

Τό πρώτο σκάφος πού δεξαμενίστηκε για έπισκευές, μετά την έπαναλειτουργία της δεξαμενής ήταν τό πετρελαιοφόρο «ΙΑΣΩΝ» της εταιρίας MAYAMAR και μέχρι στιγμής έχει εξασφαλιστεί σειρά δεξαμενισμών μέχρι τό τέλος Σεπτεμβρίου.

Όπως είναι γνωστό, ή δεξαμενή έχει μήκος 420 μέτρα, πλάτος 75 μέτρα, έξυπηρετείται από αυτόκινούμενος γερανός άνυψωτικής ικανότητας από 17 έως 120 τόννους, διαθέτει τά πλέον σύγχρονα συστήματα για την έξυπνέρεση όποιασδήποτε κατασκευαστικής ή έπισκευαστικής ανάγκης και μπορεί νά δεχτεί πλοία μέχρι 500.000 τόν. d.w.

Στή φωτογραφία τό «ΙΑΣΩΝ» κατά τό δεξαμενισμό του στη μεγάλη μόνιμη δεξαμενή των Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά.

**Νέος 27 έτών, χωρίς στρατιωτικές ύποχρεώσεις, ζητεί
εργασία σέ ναυτιλιακή/έμπορική εταιρία.**

ΣΠΟΥΔΕΣ:

- Πτυχιακές σπουδές διεθνούς έμπορίου (UNIVERSITE DE PARIS XI)
- Μεταπτυχιακές σπουδές «Business administration» (LONDON SCHOOL OF ECONOMICS)

ΞΕΝΕΣ ΓΛΩΣΣΕΣ: Άγγλικά, Γαλλικά και Ίσπανικά.

Έμπειρία σέ ξένες εταιρίες και Όργανισμούς

Γιά συνεννόηση τηλέφωνο: 8136215

κατά της Κυριακής 24 Αυγούστου προς τη Δευτέρα 25 Αυγούστου στο επαγγελματικό επιβατηγό - τουριστικό «Ντό Βένους» που ήταν πρυμνοδετημένο στη Β' προβλήτα της μαρίνας Ζέας. Για την κατάσβεση της πυρκαγιάς κινητοποιήθηκαν πέντε πυροσβεστικά όχημα και το πυροσβεστικό πλοιάριο «Κούρκουλος» της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας καθώς και 23 πυροσβέστες. Οι ζημιές προκλήθηκαν στην κουζίνα, όπου εκδηλώθηκε άρχικά η φωτιά και στη γέφυρα του σκά-

φους, αλλά ο Νικ. Τζίνας που βρισκόταν εκείνη τη στιγμή στο πλοίο πρόλαβε και βγήκε έξω χωρίς πάθει το παραμικρό.

Θάνατος ναυτικού

Ναυτικός πέθανε στην καμπίνα του άβοιητος από περιτονίτιδα και ρήξη βολβού του δωδεκαδακτύλου. Πρόκειται για τον Ίωαν. Γαβαλά, 39 ετών, ναύτη του φορτηγού «Φρύνη» που βρέθηκε νεκρός στην καμπίνα του

τό πρωί της 27ης Αυγούστου, ενώ το σκάφος βρισκόταν άγκυροβολημένο σε όρμο της Σητείας. Έπειτα από αυτό το πλοίο κατεβύθη στο Άγιο Νικόλαο όπου αποβίβασε το νεκρό.

Θάνατος πλοίαρχου

Έλληνας πλοίαρχος πέθανε ξαφνικά την Παρασκευή 22 Αυγούστου στο Κόνακρο της Γουινέας όπου βρισκόταν το πλοίο του. Πρόκειται για τον Ευστράτιο Πιταούλη, πλοίαρχο του ελληνικού φορτηγού «Έλλη», ο οποίος αισθάνθηκε ξαφνική άδιαθεσία μόλις επέστρεψε στο πλοίο από τα γραφεία των πρακτόρων και έχασε τις αισθήσεις του. Αμέσως ο ύποπλος πλοίαρχος Ίωαν. Σακελλαράκης ζήτησε από τους πράκτορες τη μεταφορά του Πιταούλη σε νοσοκομείο και ταυτόχρονα ειδοποίησε τους γιατρούς δυο σοβιετικών πλοίων που βρίσκονταν δίπλα στο «Έλλη» να του προσφέρουν τις πρώτες βοήθειες, κατά τη μεταφορά του όμως στο νοσοκομείο ο Έλληνας πλοίαρχος υπέκυψε και η σορός του επρόκειτο να μεταφερθεί στην Ελλάδα.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το διαρρηχθέν 15ήμερο γράφτηκε στα ελληνικά νηολόγια βάσει του άρθρου 13 ένα μόνο πλοίο, το φορτηγό «Σή Γιούνι-τυ», πρώην «KEPREZE» με σημαία Σιγκαπούρης, 21.428 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1983 (έκπρόσωποι «MARINE MANAGERS LTD»)

Τά παιδιά των ναυτικών μέ ειδικά προβλήματα

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών, αρχίζουν από την Δευτέρα 1 Σεπτεμβρίου οι έγγραφες στο ειδικό κέντρο προστασίας και επαγγελματικής κατάρτισης των παιδιών των ναυτικών, το οποίο λειτουργεί στην οδό Δημ. Φαληρέως 44, στο Νέο Φάληρο και μπορεί να καλύψει τις ανάγκες όλων των οικογενειών των ναυτικών μας που έχουν παιδιά με ειδικά προβλήματα.

Το ειδικό κέντρο είναι δημιούργημα των ναυτικών γονέων παιδιών με ειδικά προβλήματα και λειτουργεί με ευρωπαϊκά πρότυπα χωρίς καμία επιβάρυνση των γονέων των παιδιών. Περισσότερες πληροφορίες δίδονται στο τηλέφωνο του κέντρου: 4810075.

Με την ευκαιρία επισημαίνουμε ότι, το Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών είναι το μοναδικό σωματείο γονέων ναυτικών που έχουν παιδιά με ειδικές ανάγκες, υποστηρίζεται από τα ναυτεργατικά σωματεία και δεν έχει καμία σχέση με το Κέντρο της Νέας Σμύρνης που προσπαθεί να προσελκύσει προβληματικά παιδιά άλλων ασφαλιστικών ταμείων.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 27 Αυγούστου. Τιμές σε δολ. ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS' PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	69/70	73/74	148/154
Βοστώνης	77/82	80/85.90	145/149
Ν. Υόρκης	74.50/76	77/81.50	140/147
Φιλαδέλφειας	76/79	79/83	140/147
Βαλτιμόρης	76/79.50	79/84	145/147
Νόρφολκ	71/78	74/80	140/145
Σαβάννας	73/74	76/78	140/141
Τζάκσονβιλ	77/78	78/79	140/141
Π. Έβεργκλιέιτς	74/75	80/81	150/155
Τάμπας	67/77	71/78	130/140
Μόμπιλ	64/71	66/74	140/142
Ν. Ορλεάνης	64.50/69	67/71	138/140
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	67.50/72	70/75	140/145
Χιούστον	64/66	66/69	140/145
Κόρπους Κρίστι	69.25/73	72.75/76	140/145
Λός Άντζελες	78/79	78/81	145/146
Σάν Φραντζίσκο	77/79	78/81	140/145
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	75/78	78/87	150/160
Σηάττλ	75/77	78/84	150/160
Φρήπορτ/Μπαχάμα	73/74	78/79	145/146
Τρίνταντ	81.70	92.45	153
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	72/72.50	75/75.50	155/158
Σαίντ Κρουά	12.35	12.45	22.35BBL
Βενεζουέλας	11.03	17.68	22.35BBL
Ρόττερνταμ	69/71	73/75	115/118
Άμβούργου	70/71	74/76	120/121
Β. Γαλλίας	70/71	75/77	135/137MTW
Ν. Γαλλίας	59/61	64/68	130/132MTW
Ισπανίας	68/69	75/76	136/138MTW
Θέουτας	—	70/71	136/138MTW
Γένοβας	70/71	76/78	143/148
Αύγουστας	69/70	75/77	143/148
Πειραιώς	68/69	75/76	135/149
Σουέζ Κανάλ	69.50/70	69.50/70	164.50/165
Τζέντας	—	67/70	145/150
Νταμμάμ	—	67/70	145/150
Ρας Τανούρα	—	70	150
Κουβέιτ	76	78/80	140
Ντάρμπαν	—	85/90	245/250MTW
Σιγκαπούρης	78/79	81/82	114/117
Ιαπωνίας	93/102	96/104	150/160

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 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS
7 - 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4132996 - 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΗΝΩΡ	Έλληνική	9.875	1971	Επιθεωρήθηκε στο Ρεσίφε στις 20/8 με ζημιές στα ηλεκτρολογικά από πυρκαγιά. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Έλληνική	10.995	1978	Δεξαμενίσθηκε στον Πειραιά στις 13/8 λόγω ζημιών στα ύφαλα.
ΑΡΓΩ II	Παναμά	16.207	1972	Επιθεωρήθηκε στη Νέα Όρλεάνη στις 12/8 για ζημιές από σύγκρουση με το μπάλκ κάρριερ «Atlantic Dream» στο παραπάνω άγκυροβόλιο στις 10/8. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	Έλληνική	23.450	1984	Στην Ίντσον στις 26/8 εξήγησε επιθεώρηση ζημιάς στην ηλεκτρογεννήτρια. Μόνιμες επισκευές απαραίτητες.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΐ'Σ	Έλληνική	13.036	1974	Συγκρούστηκε στην Άπω Ανατολή στις 25/8 με το κοντεινερόπλοιο «Uni - Humanity» και υπέστη περιορισμένης εκτάσεως ζημία στα πλευρικά ελάσματα.
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	Έλληνική	28.082	1974	Επιθεωρήθηκε στη Νέα Όρλεάνη στις 15/8 με ζημιές στη Νο. 3 ηλεκτρογεννήτρια. Εκτελέσθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Λιβερίας	37.722	1967	Εβλήθη από πύραυλο στον Περσικό στις 15/6 και ρυμουλκήθηκε στο Τζεμπέλ Άλι. Ένα μέλος του πληρώματος τραυματίσθηκε, ενώ δεν γνώσθη έκταση ζημιών.
ΜΕΔΟΥΣΑ	Λιβερίας	172.147	1978	Υπέστη επίθεση στον Περσικό και ρυμουλκήθηκε στη Φουτζέιρα στις 18/8, χωρίς να γνωσθεί έκταση ζημιών.
ΜΙΣΤΡΑ	Λιβερίας	117.340	1975	Εβλήθη στον Περσικό για δεύτερη φορά στις 22/8 ενώ ρυμουλκείτο από το Κάργκ Άϊλαντ στο Λαράκ. Δεν γνώσθη έκταση ζημιών.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

the international name for cargo access equipment is



The MacGregor-Navire Organisation is the only proven designer and supplier for the full range of Cargo Access Equipment and is able to offer an unequalled worldwide capability for Newbuilding and Servicing.

Additionally, MacGregor-Navire is the sole Organisation able to call upon the combined MacGregor and Navire experience and knowledge stretching back to the origins of the two Companies some 35 years ago.

MacGregor-Navire is the only legitimate successor to the original MacGregor and Navire Organisations and as such has total and unrestricted access to all original specifications, drawings and spare parts documentation.

The reference list of MacGregor-Navire incorporates some 25,000 ships equipped with either MacGregor or Navire Cargo Access Equipment; the servicing of these vessels is the accepted responsibility of the MacGregor-Navire Organisation.

The Servicing ability of the Organisation is unsurpassed. Our own highly skilled and MacGregor-Navire trained engineers, all totally conversant with Cargo Access Equipment which has been designed by MacGregor and Navire, are based at 52 Service Stations worldwide. All spare parts used are original and, as with our Service work, carry the International MacGregor-Navire Worldwide Guarantee.

MacGregor-Navire (F) S.A.

Greek Office

4-6 Efplias Street - 185 37 Piraeus

Tel: 4521469, 4510822 - Tlx: 213945 MGN GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ιδιαίτερη προσοχή και επίσκεψη απαιτείται προκειμένου να θεωρηθεί και να αναλύσει την παγκόσμια ναυλαγορά, όπως αυτή διαμορφώθηκε κατά την διάρκεια του δευτέρου ήμισους του Αυγούστου.

Η άπροσδόκητη όσο και θεαματική άνοδος του ναύλου από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία σε μέγεθος πάναμαξ από τα δολ. 7.30 στα δολ. 10.50 αποτελεί ασφαλώς γεγονός από εκείνα που δεν μπορεί να περάσουν απαρατήρητα. Το έρωτημα είναι γιατί τόσο άνοδος στο συγκεκριμένο αυτό ταξίδι όταν οι άλλοι τομείς παραμένουν σταθεροί ή μεταβάλλονται ελαφρώς;

Μία πρώτη εξήγηση, που μόνο εν μέρει είναι πειστική είναι η εν τω μεταξύ επισυμβάσα άνοδος της τιμής των καυσίμων κατά δολ. 10 περίπου ανά τόννο. 'Εν μέρει, όμως, όπως ελέγχθη, τούτο αντιστοιχεί προς την κατά δολ. 3 και πλέον άνοδο του ναύλου και μία σοβαρότερη πρόταση φαίνεται να είναι η επιθυμία των πλοιοκτητών να παραμείνουν στο χώρο του 'Ατλαντικού όπου αναμένεται εποχιακή άνοδος με την αναζωπύρωση της ζητήσεως χωρητικότητας για άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματα εν όψει του επερχόμενου χειμώνα.

Σε μία βραχυπρόθεσμη θεώρηση, όμως, φαίνεται ότι και τα σιτηρά της Β. 'Αμερικής (ιδίως του Κόλπου) θα κινηθούν ικανοποιητικά λόγω των αναμενόμενων νέων αγορών του προϊόντος μετά την πρόσφατη πτώση των τιμών και, επομένως, την άνοδο του ενδιαφέροντος για άμεσες προμήθειες.

Και ενώ η θερινή περίοδος έχει ήδη διέλθει τό μεσοδιάστημα, κάποια άνοδος του ενδιαφέροντος από τις Μεγάλες Λίμνες δημιουργεί έλπίδες για πρόσκαιρη έστω βελτίωση στην κατηγορία των handy size μπάλκ κάρριερς.

Αντίθετα, η Νότια 'Αμερική, εκτός εποχής των σιτηρών πλέον, διέρχεται νεκρή περίοδο, με λίγα φορτία pellets και soyabean meals σά δυνατότητα άπασχόλησης του μέσου πλοίου.

Όπως ήδη αναφέραμε, οι εξελίξεις, με τόν

γαϊάνθρακα και τα μεταλλεύματα βρίσκονται ενώ τω γίνεσθαι και ενώ φαίνονται άρκετά να ύπόσχονται, δεν παρέχουν πεδίο άμεσου σχολιασμού για τόν όποιο και επιφύλασσόμεθα.

Η είδηση ναυλώσεως άριθμού πλοίων άπό μέσης έπιφανείας Εύρωπαϊκή εταιρία για υπερατλαντικά ταξείδια άποτελούσε γρίφο προς λύση που έκανε πολλούς άσυναίσθητα να στρέφουν τή ματιά τους προς άνατολάς.

'Απελπιστική ή κατάσταση στο Κόντινεντ για πλοία γενικού φορτίου με ζήτηση σχεδόν μηδενική.

Σταθερή, αντίθετα, ή αγορά της 'Απω 'Ανατολής, χωρίς, βεβαίως, άφορμή για χειροκρότημα.

Λίγα άκούσθηκαν για τή ζάχαρη και τα λιπάσματα, τα τελευταία, όπως συνήθως, για λογαριασμό της 'Ινδικής Κυβέρνησης, που σε μία ή δύο περιπτώσεις πλήρωσε ελαφρώς άνώτερους ναύλους.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Ελλείψει άκριβών στοιχείων, που σε πολλές περιπτώσεις κρατήθηκαν έμπιστευτικά, οι χρονοναυλώσεις δεν παρέχουν σίγουρο έδαφος σχολιασμού, πιστεύεται, όμως, γενικώς, ότι άριθμός πράξεων άντικατοπτρίζει τήν έπιθυμία των πλοιοκτητών για σταθερότερη άπασχόληση και, συγχρόνως, τήν άνάγκη των ναυλωτών για κάλυψη στοιχειωδών μεταφορικών άναγκών τους, έστω και έναντι ελαφρώς αύξημένου κόστους, προκειμένου να εξασφαλισθούν από τυχόν γενική άνοδο των ναύλων.

Η παραπάνω σκέψη είναι, βέβαια, δύσκολο να βασισθεί επί των γνωσθεισών πράξεων, άποτελεί όμως συμπέρασμα πεπειραμένων προσώπων που βρίσκονται στην καρδιά των εξελίξεων.

'Ενδιαφέρον για πολύ μεγάλα μεγέθη σαφώς προοιωνίζει βελτίωση στους τομείς γαιάνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος. Χωρίς τίποτε έντυπωσιακό οι άνακοινωθείσες πράξεις.

Τά δολ. 1.25 ανά TDW για 121.000 και για μέχρι έξι μήνες άπασχόληση και τα δολ. 6.500 ανά ήμέρα στους 140.000 TDW από 'Ιαπωνία για κυκλικό Αύστραλίας ήταν ό,τι καλύτερο έγνωσθη.

Σε μικρότερα μεγέθη, οι 40.000 TDW από Ν. 'Αφρική για 'Ιαπωνία πληρώθηκαν δολ. 4.750 ενώ δολ. 3.400 ήταν τό ήμερήσιο μίσθωμα από Β. Ειρηνικό για Ν.Α. 'Ασία στους 28.000 TDW.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η πρόσφατη έπίθεση στο Σίρρι ύπενθύμισε για μία άκόμα φορά ότι ό Περσικός είναι μία έμπόλεμη και, έπομένως, έπικίνδυνη ζώνη. Τούτο άσφαλώς πρόσθεσε στην ήδη έπικρατούσα πίεση από τήν έλλειψη ίκανού άριθμού μεγάλων πλοίων στην περιοχή.

Παράλληλα όμως, ή συνείδηση ότι ή 1η Σεπτεμβρίου βρίσκεται πολύ κοντά και ότι ή ζήτηση του προϊόντος δυνατόν να μεταβληθεί δραστικά μετά από αύτην τήν ήμερομηνία δημιούργησε ιδιότυπη μορφή σύγχυσης ως προς τίς άμεσες εξελίξεις.

Προς τόν παρόν και με βάση τήν πρόσφατη ζήτηση που άπασχόλησε τό σύνολο σχεδόν του διαθέσιμου τοννάζ, οι πλοιοκτήτες μπόρεσαν να περάσουν μιάσκληρότερη γραμμή που απέληξε στα WS 50 για δύση, λίγο περισσότερο για άνατολή, και WS 100 για 'Ερυθρά, δείγμα τό τελευταίο της άρνησης τής πλοιοκτησίας να δεσμεύσει τό πλοίο για βραχεία περίοδο.

Στίς λοιπές περιοχές τής αγοράς έλάχιστα θά είχε κανείς να προσθέσει σε ό,τι έχει ήδη κατά κόρον γραφεί και άρκει έδώ να σημειώσουμε ότι, σε αντίθεση με όλους τούς άλλους τομείς τής παγκόσμιας ναυλαγοράς, ή ναυλαγορά πετρελαίου ζει τίς καλές στιγμές που είχε από πενταετίας χάσει.

Όπωςόδηποτε, θά είναι πολύ ένδιαφέρον να δούμε και να σχολιάσουμε τίς μετά τήν 1/9/86 εξελίξεις επί των όποιων θά επανέλθουμε στο έπόμενο τεύχος μας.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ,
ΚΑΝΑΔΑ**

ΦΙΛΙΠΠΟΙ: Μεγάλες Λίμνες με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 20.000 τόν. σιτηρά Ταγγέρη και Ναντόρ, δολ. 13,90 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 1-10.

ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Άμερ. κόλπο 60.000 τόν. σιτηρά Ρόττερνταμ, δολ. 5, 10 ημέρες, Αύγ. 13-14.

ΑΚΡΟΝ: Άμερ. Κόλπο 76.000 τόν. γεννήματα Ρόττερνταμ, δολ. 5.10 φίο, 13 ημέρες, Αύγουστο.

ΣΗΛΙΝΚ: Σαϊντ Λόρενς 31.000 τόν. σιτηρά Μασσαλία, δολ. 6.75 φίο, 5.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 18-22.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Βραζιλία, 47.000 τόν. πέλλετς, δολ. 8,20, 15 ημέρες, Σεπτ. 1-10.

ΖΗΝΟΒΙΑ: Βόρειο Ειρηνικό 23.500 τόν. σιτηρά Άκαζούτλα, δολ. 9,95, 4.000/1.200 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, Σεπτ. 20-30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ: Νόρφολκ 30.000 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 10,35 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Βανκούβερ 22.000 τόν. περίπου σιτηρά Τζακάρα, δολ. 11,65 φίο, 7.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ: Ρίβερ Πλέιτ και Μπουένος Άϊρες, 13.000 τόν. πέλλετς Τυνησία, δολ. 18,50 φίο, 2.000/700 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 20-30.

ΓΑΛΗΝΗ: Πουέρτο Κουενσάλ και δυτική Γουατεμάλα 14.000 τόν. ζάχαρη χύδην Άμερ. Κόλπο δολ. 12 φίο, όψιόν Σαβάνα 13 φίο, όψιόν Βαλτιμόρη/Νέα Υόρκη δολ. 14 φίο, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 15-25.

ΑΝΤΙΟΠΗ: Σαϊντ Τζών 16.000 τόν. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 18 φίο, όψιόν άνατολ. άκτή δολ. 18,50 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 25-31.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪΖΟΝ: Τολέδο με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 16/23.000 τόν. σιτηρά Αίγυπτο δολ. 17/10 φίο, 4 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 22-28.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: Τολέδο 14.000 τόν. γεννήματα Σηφορ, δολ. 14 φίο, όψιόν Άμβέρσα / Άμστερνταμ / Ρόττερνταμ δολ. 13, 3 ημέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Σεπτ. 9-18.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Τολέδο 18.000 τόν. περίπου γεννήματα Άμβέρσα/Ρόττερνταμ / Άμστερνταμ δολ. 13, όψιόν φόρτωση Σικάγο/Μιλγουόκι δολ. 13,50, 4 ημέρες/ 6 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 8-12.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΙΚΟΣ Ν.: Άκαμπα 18.600 τόν. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 8,50 φίο, 7.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγ. 18-20.

ΣΗΛΑΚ: Τζέντα 30.000 τόν. σιτηρά Άκαμπα, δολ. 3,80 φίο, 3.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 3-6.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΕΝΗ II: 60.920 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Άμερ. Κόλπο Αύγ. 20-22, επαναπαράδοση Ταϊβάν/Νοτ. Κορέα/Ιαπωνία, δολ. 2.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 70.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΑΛΜΑ: 28.780 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Άμερ. Κόλπο Αύγ. 15-25, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 3.425 τήν ημέρα.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ: 54.309 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ρίο Γκράντε τέλη Αύγουστου, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.100 τήν ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 36.973 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ Αύγ. 21 - Σεπτ. 5, ταξίδι με επανα-

παράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.750 τήν ημέρα.

ΤΑΛΙΣΜΑΝ: 22.544 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ντακάρ Σεπτ. 1-15, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 2.300 τήν ημέρα.

Κ.Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ: 26.220 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Πόρτ Άρθουρ Σεπτέμβριο, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 4.600 τήν ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΚΙΝΓΚ: 34.750 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Λούμπεκ τέλη Αύγουστου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία δολ. 2.850 τήν ημέρα.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες δολ. 3.750 τήν ημέρα, όψιόν νέο ταξίδι στη συνέχεια δολ. 3.900 τήν ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪ'ΝΤ: 34.681 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο Αύγ. 28, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 2.850 τήν ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ: 24.432 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Ιαπωνία Αύγ. 19, ταξίδι με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΑΡΤ: 38.888 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Σεπτ. 1-4, ένα κυκλικό ταξίδι Περού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 3.800 τήν ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ: 23.535 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Λιβύη, συνέχεια προηγούμενης ναυλώσεως, Αύγ. 24-26, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 2.700 τήν ημέρα.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 22.312 τόν. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Σιγκαπούρης Αύγ. 23-25, ταξίδι μέσω άκτης Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Μαλαισία, δολ. 2.800 τήν ημέρα.

ΝΙΜΡΟΝΤ: 72.379 τόν. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Νοτ. Κορέας άρχές Σεπτεμβρίου, ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Βοστόν, δολ. 3.375 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: Ράς Τανούρα 210.000 τόν. Σίμπα, WS 57,62, Αύγουστο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Λά Σαλίνα και Πουέρτο Λά

High disbursements in Singapore?

Change to Jardine Shipping Agencies

- No mark-ups on bills
- All expenses at cost
- Competitive agency fees
- Prompt despatch of accounts
- Professional, experienced staff
- Prompt response to all enquiries
- Same day funding available through P. Wigham-Richardson



Contact:

Jardine Shipping Agencies

Tlx: RS 24179 JARSHIP

Tel: 221-8011 Fax: 224-0209

or

**P. Wigham-Richardson
(Hellas) Co Ltd**

Mr Tim Giavridis Tel: 4523601/3

Tlx: RS 212332/212527 PWR

Other Jardine Shipping Agencies offices in:**Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand and Hawaii.**

Κρούζ 103.000 τόν. μέρος φορτίου Γουίλχελμ-βεν WS 47,5, Αύγ. 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΗΛ: Λά Σαλίνα 72.000 τόν. μέρος φορτίου, Κόρπους Κρίστι WS 77,5, Αύγ. 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου. ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 160, όψιόν Λίβανο WS 190, Αύγουστο.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Ανατολ. άκτή ΗΒ 80.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 85, Αύγ. 19.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίγκτα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 160, όψιόν Μεσόγειο WS 170, Αύγ. 18.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Σαϊντ Κρουά 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 115, Αύγ. 20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Νιγηρία 120.000 τόν. Άμερ. Κόλπο WS 50, Αύγ. 25.

ΔΑΦΝΗ: Τζέντα 77.000 τόν. Πόρτ Σταβάκ WS 80, Αύγουστο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Σκίγκτα 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 145, όψιόν Μεσόγειο WS 155, όψιόν άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 135, Αύγ. 21.

ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ: Ράς Τανούρα 27.000 τόν. καθαρά Τζέντα WS 160, Αύγουστο.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Κωνσταντζα 28.000 τόν. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 137,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 147,5, Αύγ. 15.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ: Περσικό Κόλπο 118.000 τόν. Κόντινεντ WS 70, όψιόν Γαλλικό λιμάνι Μεσογείου WS 75, Αύγουστο.

ΕΘΝΙΚ: Ράς Τανούρα 265.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Άμερ. Κόλπο WS 45, Αύγουστο.

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΝ 3: Ράς Σουκχέιρ 125.000 τόν. μέρος φορτίου, Φός WS 75 Αύγ. 22.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ράς Τανούρα 115.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 67,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 80, όψιόν Μεσόγειο WS 82,5, Αύγουστο.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Μαύρη Θάλασσα (Ρωσική άκτή) 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλία WS 120, Αύγουστο.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Ταρτούς 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Ισπανία WS 120, Αύγ. 23.

ΖΙΡΚΟΝ: Μαύρη Θάλασσα 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, όψιόν Μεσόγειο WS 165,

Αύγ. 25.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Κέϋχαν 130.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 80, Αύγ. 25.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 81.000 τόν. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 118, Αύγ. 27.

ΣΚΥΡΩΝ: Ράς Τανούρα 125.000 τόν. μέρος φορτίου, Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 77,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 87,5, όψιόν Μεσόγειο WS 110, Αύγουστο.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Καμπίντα 100.000 άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 70, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, Σεπτεμβρ. 1.

ΜΕΡΚΑΤΩΡ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 137,5, Αύγ. 24.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Κέϋχαν 78.000 τόν. Λαβέρα, WS 97,5, Αύγ. 19.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Έκουαντόρ 49.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 107,5, όψιόν Καραϊβική WS 112,5, όψιόν Λάς Μίνας WS 122,5, Αύγ. 24.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 150, Αύγουστο.

ΣΗΚΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 160, Αύγουστο.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ: Μπούργκας 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 180, όψιόν Μεσόγειο WS 190, άμεση.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Ισπανία, WS 55 μέσω Κέιπ, όψιόν Έρυθρά WS 100, Αύγουστο.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Ράς Μποντράν 65.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαν. ΗΠΑ WS 120, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS 160, Αύγ. 25.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ: Μπράς Ρίβερ 85.000 τόν. Ιταλία WS 90, Αύγ. 28.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 26.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 180, Αύγουστο.

ΣΗ ΟΑΘ: Ίσκεντερούν 20.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλία, WS 260, Αύγ. 24.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 36.000 τόν. άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 147,5, Αύγ. 29.

ΣΗΓΟΥΪΝΤ: Ίνδονησία 57.000 τόν. Ιαπωνία, WS 120, Αύγ. 28.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ.: Μπόνυ 125.000 τόν. Λουϊσιάνα

Όιλ Πόρτ WS 56, Σεπτεμβρ. 4.

ΚΙΤΙΟΝ: Περσικό Κόλπο 150.000 τόν. άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 72,5, Αύγουστο.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τόν. δυτικές όψιόν WS 55, όψιόν Έρυθρά WS 100, Αύγουστο.

ΑΔΑΜΑΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. Ισπανικό λιμάνι Άτλαντικού WS 125, όψιόν Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου WS 115, Αύγ. 24.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Λά Σαλίνα 53.000 τόν. μέρος φορτίου Σαλμέτ, WS 102,5, Σεπτεμβρίου 2.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Δυτ. Άφρική 265.000 τόν. μέρος φορτίου Μπαχάμας, WS 38, Σεπτεμβρίου 9.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Μάρσα έλ Χαρίγκα 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Ισπανικό λιμάνι Άτλαντικού WS 105, όψιόν Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου WS 115, Σεπτεμβρίου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. μέρος φορτίου δυτικές όψιόν WS 55, όψιόν Έρυθρά WS 105, όψιόν Ιαπωνία WS 70, άρχές Σεπτεμβρίου.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Κέϋχαν 130.000 τόν. μέρος φορτίου Ρότερνταμ, WS 50, Σεπτεμβρίου 2.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Μπετζάια 65.000 τόν. μέρος φορτίου Ισπανία, WS 150, Αύγουστου 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Σαλλόμ Βόε 89.000 τόν. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 95, Σεπτεμβρίου 2.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Γέμπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 105, Σεπτεμβρίου 1.

ΕΙΡΗΝΗ: Γέμπο 122.000 τόν. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 85, Σεπτεμβρίου 1.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 120, Αύγουστο.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Βραζιλία WS 145, Σεπτεμβρίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΟΥ: Ανατολική άκτή Μεξικού 70.000 τόν. Τέξας Σίτυ, WS 110, Αύγουστου 27.

ΒΕΝΟΥΣ V: Λά Σαλίνα 71.000 τόν. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 97, Σεπτεμβρίου 3.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Πατζαρίτος 50.000 τόν. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ Γ'Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 115, Αύγουστου 28.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Αυστραλία WS 137, Αύγουστο.

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina



Diracción telegráfica CORMORAN - BAIREs

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS

Οι αγοραπωλησίες

Οι τελευταίες 15 ημέρες υπήρξαν από τις πτωχότερες των τελευταίων μηνών όσον αφορά σε παροχή ευκαιριών για σχολιασμό. Τούτο οφείλεται, αφ' ενός στη σπάνι δεξαμενοπλοίων προς πώληση αλλά και στην αβεβαιότητα ως προς τις εξελίξεις στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου όπου οι μέν υποψήφιοι αγοραστές βρίσκονται κάτω από την επίδραση της έλλειψης προοπτικών αλλά και των χαμηλών αξιών ενώ, αντιθέτως, οι πωλητές θέλουν να βλέπουν μεταβολή επί τα βελτίω και, σε όρισμένες περιπτώσεις, άνοδο των τιμών.

Αυτές ακριβώς οι εκ διαμέτρου αντίθετες αντιλήψεις εμπόδισαν την αμοιβαία προσέγγιση και έφεραν την αγορά σε στασιμότητα.

Γεγονός είναι ότι οι τιμές των VLCC/ULCC αύξηθηκαν άλματώδως, μέχρι και του διπλασίου εκείνων του παρελθόντος Νοεμβρίου, όταν φάνηκαν τα πρώτα σημάδια βελτίωσης της ναυλαγοράς.

Ένα VLCC 15 ετών στοιχίζει πιά δολ. 8.000.000 (αντί δολ. 4.000.000) και ένα ULCC 12 ετών γύρω στα δολ. 12.000.000.

Στην κατηγορία των bulkcarriers, τό M/V "ERIMO" (31745/1976) μόλις έπιασε δολ.

1.250.000 «ως έστί».

Τό τύπου "FORTUNE" M/V "POLIH-MNIA" (22670/76) έπωλείτο με πίστωση χωρίς να γνωσθεί η τιμή.

Τό M/V "FRASER" (34365/73) έφέρετο δεσμευμένο στα δολ. 1.150.000.

Στην κατηγορία πλοίων γενικού φορτίου τό SD-14 "CONCORDIA" του 1972 για μία ακόμη φορά πιστοποιούσε την κατακρήμνιση των αξιών του είδους πωλούμενο μόλις δολ. 400.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η άδοκτη έκρηξη επί του T/T CANARIA στό λιμάνι του KAOHSIUNG, πέρα από τις υλικές και ανθρώπινες πλευρές του, έδωσε αφορμή για ένα ευρύτερο προβληματισμό σχετικά με την αξιοπιστία των πιστοποιητικών GAS FREE που συνοδεύουν μία πώληση δεξαμενοπλοίου. Παράλληλα, προκάλεσε καθυστέρηση στην όλη διαδικασία διαλύσεως ως πλοίων στο βασικό αυτό κέντρο δραστηριότητας.

Είναι, ίσως, ακόμη λίγο νωρίς για να εξαγάγουμε ακριβή συμπεράσματα ως προς τις

μέσο-μακροπρόθεσμες επιπτώσεις.

Έν τώ μεταξύ, η αγοραστική δραστηριότητα στην Ταϊβάν βρισκόταν σε νεκρό σημείο αν και δολ. 108-110 προσφέρονταν για φορτηγό 6.000 τόννων βάρους.

Μικρή η ζήτηση χωρητικότητας στην Κίνα που φαίνεται να πάσχει από συνωστισμό στα κύρια λιμάνια διαλύσεων και, πιθανόν, από έλλειψη ρευστότητας.

Κάποια δραστηριότητα ακούσθηκε από τη Νότια Κορέα χωρίς όμως να περιέλθουν σε γνώση μας συγκεκριμένες πωλήσεις.

Ενθαρρυντικά τα πράγματα στην ίδια όπου δολ. 106/107 πληρώνονταν για 5-6.000 τόννους στη δυτική ακτή, ενώ δολ. 103.50 πληρώθηκαν για παροπλισμένο πλοίο που, ως γνωστόν, έσχάτως ήταν εκτός ενδιαφέροντος.

Κάποια δειλιά βήματα από Μπαγκλαντές όπου πλοίο 4.000 τόννων έφέρετο πωλούμενο άνω των δολ. 95, αν και η σοβαρότητα των αγοραστών εξακολουθούσε να παραμένει ερώτημα.

Στη Μεσόγειο, η Ισπανία φαινόταν να βρίσκεται σε αδράνεια ενώ κάποιο ενδιαφέρον στον Πειραιά κατέληξε στην πώληση πλοίου 6.000 τόννων αντί δολ. 86 με προφανή σκοπό την πρόσκαιρη έκμετάλλευσή του μέχρι τον τόπο διαλύσεως.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

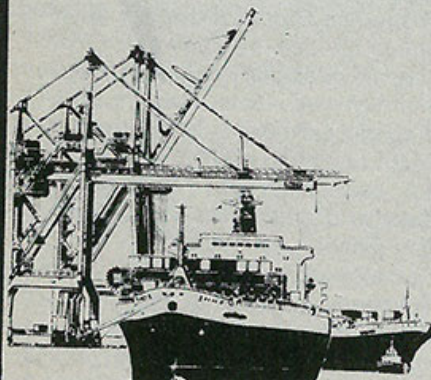
Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

NAFTIKA CHRONIKA



REMOTE REGISTRIES

Remote islands, and particularly those that can by no means be developed into tourist attractions, are coming into their own as places for ship registries. After the example of France's choice of the Kerguelen Islands in the South Indian Ocean, Norway is now thinking of putting the Svalbard Archipelago in the Arctic, and more specifically Spitzbergen Island, to the same use.

The idea of using an open registry to stop the flight from a country's national flag has been under discussion for some time now in Norway and Spitzbergen seems to be the answer to the problem since it comes under the treaty of the same name by which Norway plays a preponderant role in its administration. The snag, however, is that the other signatories of the treaty could exercise similar rights of registry. The Norwegians, therefore, are hesitant about taking the final step, presumably considering that nobody will be fooled by whether the registry says "Oslo" or "Spitzbergen".

THE NEW POLICY

In view of the fact that the Community guideline to member states for the support of shipyards will expire at the end of the year, the EEC Commission has published the general lines for the future form of state support to the Community's shipbuilding industry.

While the expiring guidelines were aimed solely at the limitation of national subsidies the new policy aims at the maintenance of shipbuilding centres which are considered potentially profitable

on condition that they specialise mainly in the construction of ships with advanced technology. At a first stage the Commission is considering the setting of a level of state support which will have the object of eliminating the difference in costs of the European yards and their main competitors in Japan and Korea. The measure will be applied to those yards which are most competitive while the support will consist of direct aid or indirect subsidy for ship orders.

THE TRAINING SCHOOLS

The merchant navy training academies will be accepting 530 new cadets this year of whom 210 in the schools for deck officers, 250 in the engineering schools and 70 in the radio officers' school. The deck officer cadets will be distributed among the schools in batches of 20-25 while the new school at Galaxidi will take 40. Today, there are nine academies for deck officers throughout the country at Aspropyrgos, Hydra, Kymi, Syros, Oenousae, Argostoli, Chania and Galaxidi.

The engineers will be distributed among the academies at Aspropyrgos (20), Chania (25), Skaramanga (25), Elefsina (70), Mihaniona (60) and Chios (50). The radio officer cadets will be shared between Aspropyrgos (20) and Preveza (50).

The Aspropyrgos academy will also be accepting ten women cadets in each of the three schools (deck officers, engineers and radio officers). It is the only academy which accepts women.

FEWER BULKERS

According to the latest figures the world's fleet of bulk carriers has shrunk by 1.3 million dwt. since the beginning of the year. More specifically, 4.9 million dwt. were delivered in the form of new buildings within the first half of the year while 6.2 million dwt. were withdrawn from service, wrecked or scrapped.

In June alone bulkers totaling 700,000 dwt. were sold for scrap and it is expected that this rate will increase in the next few months, provided the scrapyards can handle this larger number of ships.

CHANGE OF OPINION

Politicians of all hues in Denmark are beginning to change their minds about state support for the country's shipbuilding industry. The centrists in particular admit today that the Danish shipyards are in desperate need of help in order to

survive. Even more fanatically disposed are the socialists who contrary to past practice are now demanding that various facilities of a financial nature be accorded to private shipping companies.

Gradually, the members of other which participate in the government are coming round to the idea of subsidising the shipyards in spite of the fact that the Minister concerned continues to oppose such a move.

NO VIOLATION OF HUMAN RIGHTS

When the British shipbuilding industry was nationalised nine years ago the state paid out 120 million pounds in compensation to shareholders of the nationalised yards. Almost all of the outgoing boards of directors of the large shipyards considered this compensation to be insufficient and appealed to the European Commission on Human Rights to allow them to sue the British government on the grounds that their human rights had been violated.

At long last the European Court has handed down a decision by which it deems that the nationalisation of the shipyards does not constitute a violation of human rights. As a result, the shareholders of the seven shipyards concerned are not entitled to the additional sum of 600 million pounds they were claiming. In the case of the Vosper Yard, also, which had been declared bankrupt, its creditors cannot hope for anything more than the payments authorised by the receivers.

NUMBER OF TOTAL LOSSES DROPS WHILE RECORD TONNAGE IS BROKEN

The number of marine casualties resulting in total loss during 1985 was the lowest since 1965, according to figures published in Lloyd's Register Casualty Return for 1985. During the same time, a record number of ships (2,360) was broken up, the tonnage rising to over 22 million gross tonnes.

The number of ships lost dropped from 327 in 1984 to 307 in 1985 and in terms of tonnage, losses for the year totalled 1,651,210 gross tons. Although this represents a decrease of 702,731 tons from the 1984 total of 2,353,941 tonnes — the highest ever recorded — the figure reflects the continued heavy toll of the Iran/Iraq war on merchant shipping.

Eleven ships of 612,908 tonnes were lost as a result of the Gulf war, compared with 14 ships of 1,135,833 in 1984. They included the largest ship lost during the year, the Greek tanker "Fairship L." (131,654 gt, 269,709 dwt) and three other tankers over 100,000 gross tonnes. The Gulf war losses accounted for 37.1% of all losses.

The number of ships that foundered was 108, 23 fewer than the previous year and the lowest number since 1974. Of these, 38% were 20 or more years old and 57.4% were below 500 gross tonnes.

The number of ships lost as a result of fire/explosion was 48, the lowest number in this category since 1965, while in terms of tonnage the figure was the lowest recorded since 1976. Tankers accounted for just 36% of this tonnage, with eight ships of 99,515 gross totally lost. The most notable in Spain, when an explosion and fire occurred while the Panamanian tanker "Petrage One"

(19,070 grt) and the Spanish tanker "Campanavia" (4,222 grt.) were berthed alongside each other at a floating jetty.

With respect to ships sold for demolition, tankers accounted for almost 51% of the total tonnage broken up, bulk carriers for 24% and general cargo ships for 21%.

The principal place for disposal was China since over 35% of tonnage scrapped was in the Province of Taiwan and a further 23% in the People's Republic of China, which is more than double of last year's total.

The largest ship broken up during the year was the steam tanker "Corag" (205,960 grt, 423,798 dwt) which had been laid up since 1982, while the oldest was the general cargo ship "Tuxpancliffe" (3,587 grt.), built in 1896.

LIBERIA TO REDUCE REGISTRATION FEES

In an effort to halt the decline of tonnage under her flag and alter the "high cost" image, Liberia is to reduce temporarily registration fees by about 30%.

According to an announcement, made last week in London by the country's Commissioner of Maritime Affairs Mr. Phillip Bowen, the Bill which reduces initial registration fees and provides and

incentive for shipowners to continue registering tonnage under the flag will receive government approval within the next few weeks and will be back dated to July 1st, 1986.

WARTSILA DIESEL BUYS LINDHOLMEN MOTOR AB

Wartsila Diesel of Finland and the Nordstjernan Group of Sweden have agreed on the sale of Lindholmen Motor AB and its subsidiary Scandinavian Governor Services AB to Wartsila Diesel. The agreement covers Lindholmen Motor AB's complete production and after sales operations. The agreement is subject to the approval of the authorities in Finland and Sweden.

Lindholmen Motor, which is located in Gothenburg, is one of the last units manufacturing marine equipment in the Nordstjernan Group. Its turnover in 1985 was FIM 58 million and it employed a staff of about 100. Over the last years the factory has concentrated on the manufacture under licence of Pielstick engines for ships. The percentage of turnover accounted for by service and spare parts has grown rapidly in recent years.

Wartsila Diesel is one of the world's leading manufacturers of diesel engines. Its production range includes Wartsila Vasa and Wartsila Nohab engines of the company's own design and Sulzer, Pielstick and MAN B&W engines under licence. Wartsila Diesel's production units are the Wartsila Vasa and Wartsila Turku factories in Finland, the Trollhattan factory in Sweden, and factories in France and Singapore.

ABS PUBLISHES GUIDE FOR VESSELS NAVIGATING IN ICE

To assist the increasing number of maritime enterprises engaging in polar activity, the American Bureau of Shipping has published an edition titled "Guide for Building and Classing Steel Vessels Intended to Navigate in Ice".

The 50 page Guide, with its tables graphs and formulas, enables ship designers and builders to determine the type of hull strengthening and machinery arrangements required for all types of ships navigating in ice.

The new ABS Guide, the most comprehensive one to date in the industry, establishes eight classes of ice-navigating vessels thereby covering all possible situations in which ice is encountered.

A vessel's ice class — the requirements to which it should comply based upon its intended service — is determined by the Guide and is based upon the

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT

BÖTTCHER & GRÖNING

Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phones: 040/78518-0 — Telex: 2 163 364 bug d

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG

Repair and Spare Part Service Contractors for:

Borsig — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Mekoniske

Verksteder — Bergen Diesel Generating Sets — Normo

Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck

Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe

Ship Refrigerating — Rehumt Filters - France — Mitsubishi

Kakoki Kaisha Purifiers — Mitsubishi Exhaust

Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines —

Akaseki - Mitsubishi Diesel Engines — Kobe - Mitsubishi

Diesel Engines — Kamome Pitch Propellers + Bow Thr-

usters — Yanmar Diesel Engines

PLEASE CONTACT

CHRIS MARINE

C. PAPATHEODOROU

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

12. PLATONOS, 185 10 PIRAEUS

TEL: 4178181 — TEL: 9810439 (A.O.H.)

TX: 24 1015 CRIS GR



complex and changing nature of ice itself. Different types of ice, varying in concentration and thickness, are encountered in different polar and near-polar regions. By using the Guide a shipowner can select the ice class most suitable for the time of year and region in which his vessel will operate.

For instance, if one wants a vessel capable of unrestricted, year round, independent navigation in even the most severe Central Arctic Basing, one would choose the highest class, A5. If less than year round navigation in the Arctic is desired, an ice class from A4 through A1 would suffice. However, an A2 classed vessel's range could be greatly expanded if it were to be escorted by another having a higher ice class. A vessel having a lower ice class, A0 for instance, could operate independently in the type of ice found in nonpolar waters such as the Baltic Sea. It could, however, venture into some polar areas for a few months if under escort.

SHIPBUILDING IN 1985

Lloyd's Register's annual review of shipbuilding lists 1,946 ships built in 1985 totalling 9,502,831 grt. Japan leads the field with 817 ships. Among them were 16 100,000 tonners and above plus the two largest tankers built anywhere

in the world in 1985, the "Isewatsu Maru" of 258,000 dwt. and the "Tagawa Maru" of 239,781 dwt. South Korea came second with a total of 2,620,470 grt. which was double that of the previous year. 87.3% of this tonnage was for account of foreign clients from 19 different countries. The largest vessel was the bulk carrier "Hyundai Giant" of 259,598 dwt.

MACGREGOR NAVIRE AT THE BALTExPO '86 EXHIBITION

Poland's biannual maritime exhibition "Baltexpo" this year will be staged in Gdansk's Olivia Hall between September 2-5, and MacGregor Navire (MGN), world's leading designer of cargo access equipment, will be there.

Against the backdrop of a depressed world shipbuilding industry, the orderbooks of Poland's major yards — Gdansk, Gdynia and Szczecin — stand out as being comparatively full. And MGN is deeply involved for, having won a major share of the dry cargo CAE orders on those books, well over 20 of the vessels currently in build fitted with access equipment of MGN design.

A surprisingly high proportion of the orders is for the Ro-Ro type, or for ships designed for cargo only or for passenger and vehicle ferries. Of the total, no less than eight are pure Ro-Ro ships,

four are ferries and the remainder, conventional vessels such as bulk carriers. More than half are for export to Swedish and Finnish owners and to the USSR, with the remainder being for the domestic Polish Ocean Line.

50 YEARS AGO

— The new agreement signed between the masters and the shipowners on the subject of fixed wage scale should settle once and for all the many disputes that have arisen over discrepancies in wages.

— The Undersecretariat of Shipping has submitted to the shipowners for their comments a draft law for the establishment of a Chamber of Shipping.

— The cargo ship "Hephaestus", owned by A. Yannoulatos Sons ran into a typhoon while sailing in Far Eastern waters but managed to reach the port of Fushiki where storm damage will be repaired.

— The rise in freight rates caused surprise in many quarters and the highest rates for many years were marked in the Plate and Danube, i.e. 25/- from San Lorenzo to N. America, 21/- to 22/- for Europe and 20/- from the Danube to U.K.

(Naftika Chronika No. 137, 1/9/1936)

Seatrader Maritime Inc.

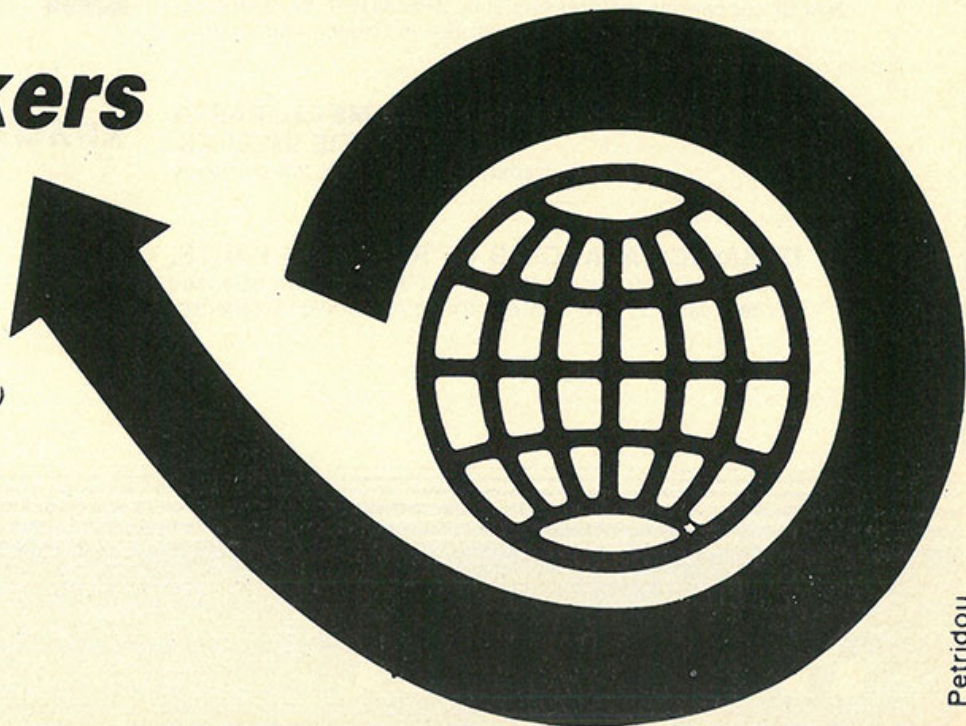
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

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



Petridou

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELÉX: 21 2708 NFI GR
PLANT PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX 21 3344 NFI GR CABLE "NAFSI" PIRAEUS - GREECE



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15474
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047

ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
Α'ΙΒΑΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
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
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΒΥΩΝ	62	13122
ΑΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048

ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΩΝΙΑ	70	11870

α. Ριγίεκα 3/7	
δ. Παναμά 11/7	
δ. Σουέζ 15/7	
α. Άμβέρσα 18/7	
α. Χάβρη 16/7	
α. Λας Πάλμας 16/7	
άργει Πειραιά	
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 11/7	
α. Άγκόνα 30/4	
άργει Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 12/7	
α. Μπ. Άίρες 24/6	
α. Βαρκελώνη 18/7	
στό Πόρτερνταμ 26/4	
δ. Σουέζ 11/7	
άργει Πειραιά	
α. Τάμπα 25/6	
α. Βενετία 19/7	
ΕΤΑ Πειραιά 12/7	
διάλυση Κίνα	
μετ. «Μιλενάκι»	
άργει Έλευσίνα	
δ. Παναμά 4/7	
δ. Παναμά 5/7	
άργει Έλευσίνα	
ε. Παρανάγκουα 9/7	
α. Άνγκρα ντος Ρέις 28/6	
α. Άνγκόνα 12/7	
ε. Τσίμπα 24/7	
ε. Πειραιά 9/6	
άργει Έθόκη	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Ρίο Γκράντε 12/7	

α. Ταμπόκο 13/7	
επωλήθη διάλυση	
α. Πειραιά 16/7	
ε. Τζέντα 4/7	
α. Τενερίφη 17/6	
άργει Χαλκίδα	
ε. Γουαλαράου 13/7	
α. Σετούμπάλ 4/7	
α. Άγ. Ευστάθιος 9/7	
ε. Ν. Ύρκη 17/6	
ε. Ναγκόγια 21/7	
α. Σιγκαπούρη 20/7	
α. Σπλίτ 19/7	
α. Γιοκοχάμα 21/7*	

α. Πόρτ ντε Μπούκ 11/7	
ε. Μπαράγκουίλα 2/7	
ε. Πειραιά 14/7	
ε. Χιούστον 17/7	
ε. Άκαγιούτλα 29/6	

ΕΤΑ Πόρτ Νουάρ 12/7	
α. Μπρίντινι 17/7	
ε. Τζέντα 20/7	
ε. Μπαχραϊν 24/7	
α. Θεσσαλονίκη 17/7	
ε. Γκίλωνγκ 15/7	
άργει Πειραιά	
ε. Ρίο Άνιέρο 9/7	
προς Α. Ανατολή 30/6	
ΕΤΑ Μπλιμπό 8/7	
μετ. «Manix II» (κ.)	
ε. Ίκόνιο 22/6	
α. Κέιπταουν 8/7	
α. Τζούμα 12/7	
ΕΤΑ Κρότων 14/7	
α. Φάλμουθ Μπαϊ 7/7	
επωλήθη διάλυση	
άργει Πειραιά	
ε. Χιούστον 14/7	
ε. Νταμάμ 17/7	
άργει Έλευσίνα	
άργει Χαλκίδα	
α. Ντουάλα 19/6 *	

στό Μπαντάρ Άμπας*	
άργει Έλευσίνα	
ε. Παρανάγκουα 16/6	
ε. Πειραιά 12/7	
α. Τζέντα 18/7	
ε. Βιτώρια 10/7	
α. Πειραιά 12/7	
α. Ντάρμπαν 12/7	
επισκευές Πειραιά 17/7	
ε. Καράτσι 21/7	
α. Νικόσι 13/7	
ναυπηγ. Τόκιο	
α. Μπρισμπέιν 10/7	
α. Ήσι Λόντον 19/7	
άργει Έλευσίνα	

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20955

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
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
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
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'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΙΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΑΚ	76	12498
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν.	86	23300
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6886
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931

ε. Πάλεμπάγκ 11/7	
άργει Πειραιά	
δ. Σουέζ 4/7	
ε. Ρίο Άνιέρο 3/7	
α. Μπρισμπέιν 5/7	
ε. Παραντίπ 19/7	
α. Φλόσσινγκ 19/7	
πρ. «Σίλβερ Χάππινες»	
α. Πειραιά 19/7	
α. Ντάρμπαν 16/7	
υπό ναυπήγηση	
α. Ρόττερνταμ 24/6	
α. Σαντάντερ 8/7	
δ. Π. Σαϊδ 21/7	
προς Φιλιππίνες 7/7	

ε. Μπαντάρ Άμπας 26/6	
α. Ντάρμπαν 3/7	
α. Κόμπε 15/7	
α. Λάγος 23/6	
α. Βουλώνη 7/7	
α. Βουλώνη 15/6	
α. Έιβονμούθ 11/7	
ε. Γένοβα 19/7	
α. Ροζάριο 1/7	
άργει Έλευσίνα	
ε. Ασάμπ 13/7	
ε. Ναγκόγια 25/7	
ε. Τζέντα 6/7	
ΕΤΑ Ρόττερνταμ 11/7	
α. Ναγκόγια 23/7	
ε. Ροζά 2/7	
α. Άμβέρσα 26/7	
α. Βρέμη 18/7	
α. Καζαμπλάνκα 21/7	
α. Λός Άντζελες 16/7	
α. Πρ Σαϊδ 16/7	
α. Σιγκαπούρη 12/7	
α. Νητρώιτ 18/7	
α. Σιμονσοόκι 16/7	
α. Ήσι Λόντον 21/7	
α. Πόρτ Κέμπελα 19/7	
ε. Γένοβα 20/7	
ε. Μπαγκκόκ 10/7	
α. Σάντος 10/7	
δ. Παναμά 12/7	
δ. Κων/πολη 26/6	
α. Π. Ελίζαμπεθ 22/7	
δ. Ντόβερ 1/7	
ε. Μαζατλάν 27/6	
α. Πόρτ Έλιζαμπεθ 9/7	
ε. Γανδύ 19/7	
α. Βανκούβερ 28/6	
α. Κεύχάν Τέρμινάλ 22/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπρισμπέιν 17/7	
άργει Άμβούργο	
ε. Κουιντέρο 12/7	
ε. Άννάπολη 14/7	
α. Γιοκοχάμα 22/7	
α. Νιουκασλ 22/6	
α. Μπαγκκόκ 29/6	
ΕΤΑ Βραζιλία 23/7	
α. Τουμπάρδο 14/7	
άργει Τάραντα	
δ. Ντόβερ 13/6	
α. Μπανγιαρμασίν 11/7	

δ. Σουέζ 23/7	
ε. Μογκαντίσου 22/6	
άργει Έλευσίνα	
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/7	
α. Σάντος 8/7	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 2/7	
ε. Βανκούβερ 3/7	
α. Ρόττερνταμ 25/7	
άργει Πειραιά	
ε. Κινούρα 21/7	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
άργει Πειραιά	
ε. Χουάγκου 17/6	
πρ. «Αίγις Άθηνες»	
άργει Πόρτσμουπου	
α. Ροζάριο 15/7	
α. Γιούρπουρι 26/7	
ε. Παρανάγκουα 30/6	
α. Βανκούβερ 15/7	
ναυπηγ. Σαοάμπε	
ύψωση κυπριακή	
άργει Πειραιά	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 9/7	
α. Σιγκαπούρη 12/7	
α. Βουλώνη 19/7	
α. Ν. Όπλεάνη 16/7	

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κίγκτον 15/7
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. 'Ικόνιο 4/7
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Ν. 'Υόρκη 11/7
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	α. Σιγκαπούρη 23/7
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Βαλέντσια 18/7
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Σαγκάη 29/6
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	δ. Ντόμπερ 19/7
ΑΠΠΟΙΑ	75	34409	α. Γουακαμάτσου 22/7
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. 'ΑΜατερνταμ 4/7
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Τζέντα 8/6
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Βενετία 11/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	στήν 'Αλεξάνδρεια 8/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Πειραιά 12/5
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	επισκευές Πειραιά
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Ντόμπερ 19/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Γκάνδη 12/7
ΑΡΗΣ	71	15119	δ. 'Επτάνησα 10/7
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	ε. Γιούροπορτ 26/7
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Κουβέιτ 21/7
ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί 'Ιθάκη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Γιούροπορτ 20/6
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	αργεί 'Ελευσίνα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μετ. «Storm S» (M)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Γιοκοχάμα 19/7
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χιούστον 5/7
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Τάουν 10/7
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Γιαβάτα 25/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	ε. 'Ιταζάι 10/7
ΑΡΚΑΔΟΣ	75	8826	α. Πράια Μόλε 10/7
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Βαλέντσια 18/7
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. 'Ανγκρα ντος Ρέις 29/6
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Γκόβε 15/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Σιγκαπούρη 28/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Κουβέιτ 10/7
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	68259	στήν 'Ινδονησία 5/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Ροζάριο 1/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Νταβάο 22/6
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	α. Ναγκόγια 23/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ναυπηγ. Αίολο
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	α. Πειραιά 19/7
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Μονρόβια 6/7
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	στήν 'Ακαμια 16/7
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Σάντος 10/7
ΑΣΛΕ'Υ'	70	13363	δ. Ντόμπερ 29/6
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	ΕΤΑ Λάγος 13/7
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Κων/πολη 21/6
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Ρότερνταμ 14/6
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611	α. Φλάσσιγκ 12/7
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Χάμπτον 17/7
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Τζέντα 20/7
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τόμπο 12/7
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	πρ. «Voyager»
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Τζουμά Τέρμιναλ 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Μόντρεαλ 16/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Πειραιά 10/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. 'Επτάνησα 28/5
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ε. 'Οζάμιζ 24/7
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Φρημάντλ 20/7
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Κολόμπο 23/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Ξιφγκάγκ 3/7
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Π. Σάιτ 7/7
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Γιβραλτάρ 17/7
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Μόρο Ρεντόνιο 23/6
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	ε. Φουτζέιρα 28/5
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Πειραιά 12/7
ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	μετ. 'Ατρώτος
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Ναγκόγια 23/7
ΒΑΡΗ	82	22474	ΕΤΑ Βραζιλία 30/7
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στή Βενετία
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	μετ. «Dynamic» (π.)
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	ΕΤΑ Σάν Φραντζίσκο 17/7
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Γιοκοχάμα 21/7
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Νιούπορτ 19/7
ΒΕΝΙ II	77	16993	ε. Μόντρεαλ 13/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Χιούστον 14/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Ντόμπερ 19/7
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Πειραιά 9/7
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Γιβραλτάρ 21/7
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	πρ. «Κάρμεν Μάρε»
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017	δ. Π. Σάιτ 15/7
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 18/7
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	αργεί Πειραιά
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	

ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	αργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	αργεί Στυλίδα
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. 'Ασάμπ 4/7
ΒΥΖΑΝΤΙΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Ν. 'Υόρκη 2/7
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/7
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Γιούροπορτ 19/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Ρίταρντς Μπαϊ 23/7
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Σαγκάη 16/6
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Ν. 'Υόρκη 8/7
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Φουτζέιρα 17/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	αργεί 'Ελευσίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Ντάρ ες Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Πειραιά 4/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Καράτσι 13/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυττό 24/7
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Βομβάη 15/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Ρότερνταμ 22/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	επωλήθη
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ε. Χάμπτον 15/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σουέζ 2/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Νάντη 12/7
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	α. Σαβάννα 16/6
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Καράτσι 7/7
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Σαβάννα 16/6
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Μπαχραϊν 9/7
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	74	19702	α. Σάν Λορέντζο 17/7
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ντόμπερ 20/7
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Σουέζ 24/7
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Π. Σάιτ 20/7
ΓΚΑΛΛ	70	15302	δ. Θέουτα 9/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	ε. Ν. 'Υόρκη 2156
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	αργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Κόρπους Κρίστι 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11114	α. Ντόμπερ 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	α. Χιούστον 16/7
ΣΤΡΙΑ	76	16439	α. Χάμπτον 19/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Μπράουνσβιλ 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Κων/πολη 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Ροζάριο 9/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Ρίο Χάινα 1/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μομπιλ 21/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	13027	α. Σάντος 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Σάντος 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Μπουένα Βεντούρα 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Σιγκαπούρη 8/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Πειραιά 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Καράτσι 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Λέγκχορν 17/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥ	77	14531	ε. Ντουάλα 5/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. 'Ελσινόρε 19/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Χιούστον 15/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	αναμένει 'Οράν 4/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Μπουεναβεντούρα 17/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Ραβέννα 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Θεσσαλονίκη 19/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Χιούστον 10/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Χιούστον 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Μπράουνσβιλ 27/6
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Μομπιλ 2/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	α. Φουτζέιρα 11/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	αργεί Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	αργεί Πειραιά
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί 'Αργοςτόλι
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ	81	11503	α. Μπλιμφο 18/7
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 6/7
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡΟΣΤ	62	1427	α. Νόρντεχαμ 26/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Φιλαδέλφεια 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός 'Αν. Γερμανία 4/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451	ε. Πειραιά 33/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Μπ. 'Αίρες 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. 'Αμβέρσα 21/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Χουάγκου 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. 'Ιντσόν 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Ντόμπερ 19/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	α. Τζέντα 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Παράνγκουα 4/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	πρός Ρότερνταμ 6/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Μομπάσα 24/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Παλάου Μπακόμ 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	υπό ναυπήγηση
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	υπό ναυπήγηση
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Ρίο Γκράντε 2/7
ΓΟΥΡΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278	
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20808	α. 'Αλμέρια 7/7
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Φιλαδέλφεια 13/7
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Βισαπαπατάμ 3/7
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Σουέζ 23/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	α. Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Πειραιά 12/7
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. 'Επτάνησα 29/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Πόρτ 'Εβεργκλίτς 5/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	α. Τρινκομάλη 22/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο

αργεί Πειραιά
αργεί Στυλίδα
ε. 'Ασάμπ 4/7
αργεί Στυλίδα
αργεί Πειραιά
α. Ν. 'Υόρκη 2/7

α. Ν. 'Ορλεάνη 9/7
α. Γιούροπορτ 19/7
α. Ρίταρντς Μπαϊ 23/7
ε. Σαγκάη 16/6
α. Ν. 'Υόρκη 8/7
αργεί Πειραιά
ε. Φουτζέιρα 17/7
αργεί 'Ελευσίνα
α. Ντάρ ες Σαλάμ
ε. Πειραιά 4/4
ε. Καράτσι 13/7
ε. Βηρυττό 24/7
ε. Βομβάη 15/7
ε. Ρότερνταμ 22/7
επωλήθη
ε. Χάμπτον 15/7
α. Σουέζ 2/7
α. Νάντη 12/7
α. Σαβάννα 16/6
α. Μπαχραϊν 9/7
α. Σάν Λορέντζο 17/7
α. Ντόμπερ 20/7
ε. Σουέζ 24/7
δ. Π. Σάιτ 20/7

δ. Θέουτα 9/7
ε. Ν. 'Υόρκη 2156
αργεί Πειραιά
α. Κόρπους Κρίστι 23/6
α. Ντόμπερ 11/7
δ. Γιβραλτάρ 14/7
α. Χιούστον 16/7
α. Χάμπτον 19/6
α. Μπράουνσβιλ 22/6
δ. Κων/πολη 22/6
ε. Ροζάριο 9/7
ε. Ρίο Χάινα 1/7
α. Μομπιλ 21/6
α. Σάντος 16/7
ε. Σάντος 15/7
α. Μπουένα Βεντούρα 23/6
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
α. Σιγκαπούρη 8/7
ε. Πειραιά 7/7
αργεί Πειραιά
α. Καράτσι 7/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
α. Λέγκχορν 17/7
ε. Ντουάλα 5/7
ε. 'Ελσινόρε 19/6
α. Χιούστον 15/6
αναμένει 'Οράν

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ε. Πειραιά 12/7
 άργει Γαλαξείδι
 πρ. «Αίγις Μπαλτικ»
 ε. Σουέζ 6/7
 ε. Τσιτάμ 20/6
 α. Λός Άντζελες 2/7
 δ. Γιβραλτάρ 12/7
 πρ. Ντουμπάι 4/7
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Λάρνακα 13/7
 πρ. «Κόνδωρ»
 α. Δρέπανον 5/7
 ε. Ρίο Γκράντε 11/7
 ε. Χάμπτον 16/7
 ε. Τσιτάμ 17/7

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΝΤ	85	16605

άργει Βασώρα
 ε. Μελβούρνη 21/7
 άργει Γαλαξείδι
 στο Φλάσινγκ 9/7
 α. Ικόνια 6/6
 ε. Καλούτα 4/7
 στο Γιβραλτάρ 5/7
 στη Σίβιαβέκια
 στο Μπ. Άμπας 13/7
 μετ. «Sun II» (π.)
 άργει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 2157
 δ. Ντόβερ 1257
 α. Χιούστον 27/6
 α. Άλεξάνδρεια 2/7
 άργει Πειραιά
 α. Σαλβαντόρ 17/5
 ε. Πειραιά 17/7
 α. Λός Πάλλας 19/7
 α. Πειραιά 18/7
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Σουέζ 15/7
 πρ. «Helice»
 α. Μπαχραϊν 20/6
 ξένα συμφέροντα
 α. Τζουέμα 12/6
 στις Μπ. Λέικς
 άργει Πειραιά
 α. Κόμπε 22/7
 α. Κοτονού 15/7
 α. Μπρισμαϊν 16/7
 ε. Χόγκ Κόγκ 14/7
 δ. Γιβραλτάρ 4/7
 α. Χάμπτον 12/7
 α. Ν. Όρλεάν 12/7
 α. Χέυ Πόιντ 22/6
 ε. Βαλπαράϊσο 15/7
 α. Ρουέν 9/7

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

α. Φουτζέιρα 21/7
 α. Σιγκαπούρη 12/7
 α. Μπουσάν 23/5
 α. Άγ. Ευστάθιο 8/7
 πρ. «Παναγιώτης Γ.»
 άργει Πειραιά
 α. Μαπούτο 11/7
 ε. Ντακάρ 10/6
 δ. Σουέζ 17/7
 α. Λός Άντζελες 10/7
 στην Έρυθρά 6/7
 άργει Πειραιά
 δ. Ντόβερ 4/7
 α. Λός Άντζελες 6/7
 α. Σιγκαπούρη 15/7
 α. Βηρυττό 2/7
 α. Ναγκόγια 7/7
 ε. Χιούστον 16/7
 δ. Σουέζ 21/7
 α. Ν. Όρλεάν 17/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 στο Πάτι (αποθήκη)
 α. Μιζουσίμα 18/7
 ε. Μπιλμπάο 18/7
 δ. Γιβραλτάρ 17/7
 α. Ρίο Άνιέρο 12/7
 ε. Πειραιά 29/6
 ε. Πειραιά 19/4
 α. Λεμεσό 4/7
 ε. Κοβίν 2157
 ε. Ν. Όρλεάν 9/7
 άργει Πειραιά
 ε. Γκρέντζμαουθ 22/7
 α. Μπ. Άϊρες 18/7
 ε. Τζακάρτα 5/7
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Χάβρη 12/7
 άργει Στυλίδας
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάν 28/6
 α. Μόντρεαλ 9/7
 α. Λέικ Τσάρλς 13/6

ΉΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΥΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΙΣΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	35131
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473

δ. Σουέζ 20/7
 ε. Παρανάγκουα 6/7
 α. Χάβρη 22/6
 μετ. «Άλκμήνη»
 α. Κεμπέκ 10/7
 στο Άδεν 1/
 πρ. «Kerwave»
 ε. Λά Γκουέρα 10/7
 α. Μπαρκελών 14/7
 στην Άνναμπα 5/7
 ε. Τζέντα 5/7
 α. Μ. Μαγκανού 1/7
 α. Ντουάλα 6/7
 στη Σουηδία 6/7
 α. Λός Άντζελες 26/6
 α. Σάντος 8/7
 α. Γιούροπορτ 20/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24 000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΚΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΒΙΣ	76	12498
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΪΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

α. Σάλλομ Βόε 26/7
 δ. Έλσινόρη 14/7
 α. Πόρτ Κεμπλά 14/7
 ε. Γκουγιακούλ 7/7
 άργει Πειραιά
 α. Ρότερνταμ 12/7
 α. Σάντος 15/7
 α. Παλάου Σαμπύ 9/6
 ε. Βηρυττό 23/7
 δ. Π. Σαϊδ 17/7
 διάλυση Ίσπανία
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Φιλαδέλφεια 6/6
 δ. Σουέζ 22/7
 διάλυση Γκαντάνι
 α. Λαύριο 19/5
 επωλήθη άλλοδαπούς
 α. Άντοφαγκάστα 6/7
 ε. Άλεξάνδρεια 1/7
 α. Πειραιά 7/5
 μετ. «Άρμενιστής»
 α. Ν. Ύορκη 5/6

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΙΡΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32800
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
KARMEN BITA	73	13098
KARMEN KARINA	72	14212
KAROLINA	68	10562
KAROLINE Π.	73	13324
KAROS	67	12702
KARPAΘΟΣ	68	12701
KARYANTA	73	34067
KARYATIS	70	16040
KASSANΔPA	69	14318
KASSIA	72	16704
KASSIAN ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
KASTOP	72	12059
KATERINA	57	9061
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
KATERINA E.	70	14370
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KATIE	60	10187
KATINA (δ.)	66	38878

ΕΤΑ Κύπρου 13/7
 α. Σιγκαπούρη 30/5
 ε. Ταμπό 10/7
 στο Κάρτασι 8/7
 άργει Πειραιά
 α. Ιζαμπα 22/5
 δ. Επτάνησα 25/6
 στη Λουάντα
 άργει Πειραιά
 ε. Σαγκάη 26/6
 άργει Χαλκίδα
 α. Ρίσαρντς ΜΠΑΪ 20/6
 ε. Μπατάγκας 26/6
 στο Ούμ Κάορ
 ε. Ντηνρόιτ 17/7
 ε. Θεσσαλονίκη 3/7
 δ. Σουέζ 26/7
 ε. Φάλλοι 31/5
 στην Άλεξάνδρεια 11/6
 α. Ιρμινγκχαμ 29/6
 α. Ροζάριο 8/7
 άργει Βομβάη
 δ. Π. Σαϊδ 15/7
 δ. Ντόβερ 14/7
 α. Π. Μωχάμ. Μπίν Κασίμ 10/7
 άργει Νουεβίτας
 α. Ντάς Άιλαντ 22/7

ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΪΠ ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10480
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300

στο Ντακάρ 6/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Πράια Μόλε 14/7
 δ. Πόρτ Σαϊδ 25/7
 μετ. «Zim Piraeus» (ε)
 δ. Πόρτ Σαϊδ 25/7
 δ. Σουέζ 24/7
 α. Άνγκρα ντός Ρέις 10/7
 δ. Γιβραλτάρ 12/7
 ε. Θεσσαλονίκη 13/7
 πρ. Ίσπανία 9/7
 στο Όρν 4/7
 α. Ρίο Γκράντε 19/5
 α. Πειραιά 26/6
 άργει Χαλκίδα
 άργει Τζέμπελ Άλι
 άργει Έλευσίνα
 ε. Λεμεσό 17/7
 στον Πειραιά 16/6
 α. Πειραιά 19/7
 άργει Γαλαξείδι
 α. Μιλάτζο 4/7
 άργει Έλευσίνα
 άργει Πειραιά
 ε. Τζέντα 22/7
 α. Ντέλφουλ 27/6
 ε. Βοστώνη 8/7
 άργει Πειραιά
 α. Άμβούργο 14/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Κόρπους Κρίστι 7/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYFOΣ	76	19166

δ. Ντόβερ 19/7
 στη Γιούρα 26/7
 α. Γκλάντστον 16/7
 άργει Πειραιά
 στο Καϊμάν 20/6
 ε. Χιούστον 16/7
 α. Γιοκοχάμα 23/7
 α. Πειραιά 18/7
 α. Τσιτάμ 22/7

ΚΛΕΙΩ.....	58	8791	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	α. Κοτονού 1/7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	ε. Καέν 20/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	ε. Ντόβερ 8/7
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000	α. Βανκούβερ 4/7
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	α. Φιλαδέλφεια 1/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000	επισκευές Σιγκαπούρη 8/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	α. Ν. Υόρκη 2/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	δ. Ντόβερ 23/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Ρότερνταμ 21/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. Ντάρμπαν 7/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	68	22836	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	79	16000	α. Ώκλαντ 22/7
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764	α. Σπλίτ 4/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000	δ. Π. Σαίθ 21/7
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	78	9862	προς Τζέντα 9/7
ΚΟΡΥΤΟΝ.....	75	19134	α. Βανκούβερ 17/6
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΝΤΟΡ.....	71	8630	α. Άλγκεθ(ρας 21/6
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	76	6598	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	75	6084	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427	α. Τής 8/7
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	69	34169	α. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	α. Μπαρνακούλα 16/6
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ.....	86	13100	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 3/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Ναγκόγια 24/7
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ.....	86	13100	ε. Κόμπε 23/7
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470	ε. Φός 21/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ.....	78	10832	στον Περσικό 5/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 7/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	24000	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	ε. Γένοβα 14/7
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	α. Πειραιά 12/7
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	82	18250	α. Π. ντέ Μπούκ 18/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832	στή Τζέντα 7/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500	α. Ν. Όρλεάνη 1/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ.....	78	10832	α. Κόμπε 19/7
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.).....	82	18250	δ. Ντόβερ 21/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	ΕΤΑ Μαλαισία 17/7
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	71	14923	ξένα συμφέροντα
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	α. Φός 13/7
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ.....	86	13100	ναυπηγ. Σιμονσέκι
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).....	73	61054	στή Νορβηγία 10/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	α. Χάβρη 13/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500	ε. Βαλντία 19/7
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	υπό ναυπήγησης
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Σφός 5/7
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598	α. Λάγος 29/5
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	α. Σέτε 10/7
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	στή Τζέντα 7/7
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	α. Βαρκελώνη 17/7
ΚΥΘΡΑ.....	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355	α. Λονδίνο 22/7
ΚΥΘΝΟΣ.....	76	9784	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΛΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	ε. Άμβούργο 23/7
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	άρχει Άστακ
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	α. Τζέντα 12/7
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	86	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	α. Πειραιά 26/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	ΕΤΑ Άργεντινή 23/7
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253	ναυπηγ. Ουλσάν
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	α. Βανκούβερ 17/7
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'.....	68	4350	ε. Ίμπέρια 1/6
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Πειραιά 8/7
ΛΑΚ Π.....	68	9118	α. Ν. Υόρκη 16/7
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	78	9485	ε. Ίτατζάι 23/6
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	α. Γκόβε 10/7
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	υψώσε 'Ονδουριανή
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Παναμά 19/6
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Βανκούβερ 17/7
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	8915	επωλήθη
ΛΕΩΝ.....	75	15684	δ. Παναμά 2/7
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άρχει Πειραιά
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	ε. Θεσσαλονίκη 15/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.).....	69	17485	ε. Γέλα 14/7
ΛΗΤΩ.....	76	18104	ε. Σάντος 16/7
ΛΗΤΩ (δ.).....	73	71764	α. Αϊοί 28/6
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	πρ. "Μάουντ Πήλιον"
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ.....	83	19337	μετ. "Αναγκά "Ηγκλ"(ε)
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ.....	82	19337	μετ. "Αναγκά Πάουερ"(ε)
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200	δ. Σουέζ 15/7
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	76	75134	επωλ. ξένα συμφέροντα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	α. Σάν Λορένζο 5/7
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	ε. Βαρκελώνη 20/7
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	ε. Φουτζέιρα 24/7
ΛΙΨ.....	68	9650	άρχει Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	άρχει Βασώρα

ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	επισκευές Κιουρασάο 24/7
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	άρχει Πειραιά
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Άμβούργο 17/7
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	δ. Γιβραλτάρ 6/7
ΛΥΔΙΑ.....	70	14878	α. Ντάρμπαν 27/6
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	α. Πειραιά 19/7
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.).....	81	42105	πρ. "Jarama"
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	α. Ν. Όπλεάνη 28/6
ΜΑΖΑΛ (δ.).....	53	1493	α. Λέγκχορν 16/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676	α. Λέγκχορν 17/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	α. Γκότεμπουργκ 23/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Λομέ 20/7
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	α. Λός Πάλας 17/7
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	ε. Γιοκοχάμα 22/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923	άρχει Πειραιά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	ε. Άμβούργο 25/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	ε. Σετούμπάλ 13/7
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	ε. Χοντείντα 13/7
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	ε. Πειραιά 19/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300	ΕΤΑ Κόρκους Κρίστι 14/7
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590	α. Πειραιά 4/7
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	ε. Σιγκαπούρη 19/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	προς Άργεντινή 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	δ. Παναμά 10/7
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	ε. Ντάρμπαν 24/7
ΜΑΡΓΚΡΙΘ ΕΜΜ.....	81	59396	πρ. "Kerwage"
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	ε. Μπαρνακούλα 27/6
ΜΑΡΗΓΩ Κ.....	74	9800	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΜΑΡΙ.....	74	8925	α. Ραβάννα 5/7
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	άρχει Λ. Στάρλς
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ.....	70	9585	ε. Άντεν 1/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	76	10108	δ. Έπτανησα 10/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19.800	α. Νόρντενχαμ 23/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	α. Ν. Όρλεάνη 10/6
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	α. Φλάσσινγκ 15/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604	α. Γένοβα 11/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	α. Λός Άντζεας 13/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	δ. Παναμά 12/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.).....	75	68411	δ. Π. Σαίθ 26/6
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	ε. Λονδίνο 24/7
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075	ε. Θεσσαλονίκη 14/7
ΜΑΡΙΑΥ.....	71	16269	στο Πόρτ Έλζαμπεθ 25/7
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.....	68	14569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	ε. Σάο Σεμπασιάνο 23/6
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85367	α. Σιγκαπούρη 22/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	α. Σάν Νικόλας 19/7
ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Γιβραλτάρ 24/6
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	στο Γιβραλτάρ
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	α. Σάντος 14/6
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Λός Πάλας 14/7
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	α. Σύνδευ 24/6
ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300	α. Γάνδη 7/7
ΜΑΡΣ.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000	ε. Σουέζ 21/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Ντότς 10/7
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΣ.....	70	8455	α. Μπούενος Άϊρες 17/6
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ.....	78	15688	ε. Καράτσι 22/7
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	α. Όζακα 20/7
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.).....	74	75573	δ. Καυμάν Μπράκ 29/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	ε. Αύγουστα 17/7
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	αναμένει Ίσπανία 5/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 16/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.).....	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 10/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	80	45000	α. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	δ. Π. Σαίθ 25/7
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	79	10991	ε. Λίρεν 2/7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570	δ. Παναμά 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582	δ. Παναμά 25/6
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι' ΜΠΟΡ.....	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 2/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	α. Ραβέννα 25/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.).....	70	1598	ε. Γκιζάν 3/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	άρχει Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	α. Τσιότζια 2456
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563	δ. Παναμά 25/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ.....	70	1591	ε. Γκιζάν 12/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	δ. Παναμά 14/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	α. Γιούροπορτ 25/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.).....	75	60930	α. Λός Πάλας 10/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	α. Ρότερνταμ 28/6
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.).....	72	55204	α. Μπιλμπάο 18/7
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	74	8825	α. Κόρκους Κρίστι 26/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	ε. Βικτώρια 5/7
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.....	57	3178	άρχει Σάρτζα

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 1 (δ)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	71	9025
ΡΕΑ	69	2995
ΡΕΑ ΣΗ.	77	9417
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	72	14651
ΡΕΝΑ	77	9774
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	70	15769
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	85	25250
ΡΙΚΙ (μ)	69	16229
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ)	67	15362
ΡΟΔΟΣΙ	73	11160
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	38611
ΡΟΛΛΟΝ	78	11348
ΡΟΣΑΝΑ	62	811
ΡΟΥΛΑ		

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9084
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	75	1999
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	13646
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	76	16993
ΣΑΞΕΣΟΡ III	72	16402
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	65	11928
ΣΕΜΙΡΑ	72	1583
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	76	81438
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΕΡΙΦΟΣ	75	15223
ΣΗ ΚΕΝ	71	9767
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	70	9793
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	74	36465
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	73	16704
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	66	2202
ΣΙΔΩΝ		

ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΙΦΝΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤΕΡΤΣΙΟΥ (μ)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ)	56	10287
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

στό Ντάρμπαν 1/7		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7		
στις Μπαχάμες 10/7		
α. Λός Πάλλμας 22/7		
δ. Πόρτ Σαϊδ 18/7		
α. Σιγκαπούρη 23/7		
δ. 'Επτάνησα 9/7		
α. Τής 25/7		
α. Θεσσαλονίκη 11/7		
ε. Βικτώρια 28/6		
α. Πειραιά 15/7		
ε. Πειραιά 17/7		
α. Φός 18/7		
ε. Ντεμεράρα 23/6		
ε. Βαλέττα 11/7		
α. Βενετία 21/6		
αργεί Πειραιά		
δ. 'Εσκουμίν 16/7		
ε. Μαυρίκι 5/7		
αργεί Πειραιά		
α. Γιοκοχάμα 14/7		
πρ. «Ατλάντικ Χερτίτιζ»		
ε. Σάν Φραντζίσκο 5/7		
α. Χόγκ Κόγκ 21/7		
α. Μοντεβιδέο 12/7		
ε. 'Αμπιτζόν 30/6		
αργεί Λομέ		

έπισκευές Σάντος 24/7		
ε. Πειραιά 30/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/7		
σπ. Μανίλα 30/5		
αργεί Πειραιά		
πρ. «Σάν Μπίν»		
α. Σιγκαπούρη 24/7		
πρ. «Σάν Μπίν»		
δ. Παναμά 28/6		
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 2/6		
ε. Μπ. 'Αίρες 24/3		
α. Σόντερχαμ 14/7		
επωλήθη		
επωλήθη 'Ελληνες		
α. 'Αμβέρσα 11/7		
α. Κλήβελαντ 15/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί Λομπίτο		
αργεί Πειραιά		
α. Λισαβώνα 15/7		
σπ. Φρήτσαν 21/6		
α. Γιούροπορτ 15/6		
ε. Κουβέιτ 20/6		
δ. Π. Σαϊδ 4/7		
αργεί Πειραιά		
α. Μπ. 'Αίρες 18/6		
στό Ντάρμπαν 23/7		
ε. Χουάγκου 2/7		
ε. Ταργκόν 14/7		
ε. Μπελαγούαν 10/7		
αργεί Χαλκίδα		

α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7		
πρ. Μογκαντίσου 4/7		
α. Τσαγκουαράμας 4/7		
α. 'Οράνιεσταν 11/7		
α. Λιβερπουλ 16/7		
ε. Γένοβα 15/7		
α. Μπ. 'Αίρες 14/5		
α. Φιλαδέλφεια 18/7		
ε. Βομβάη 13/7		
ε. Ταϊπεϊ 2/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Λίττελτον 17/7		
α. Μπ. 'Αίρες 12/6		
αργεί Χαλκίδα		
μετον. «Νικόλας»		
ε. Κονσταντινίδη 23/7		
ε. Γουίλμινγκτον 4/7		
ΕΤΑ Βαρκελώνη 13/7		
ε. Σάν Λορέντζο 15/7		
δ. Γιβραλτάρ 12/7		
α. Φώλεϊ 20/7		
α. Γκεράλντον 18/7		
α. Χιούστον 11/7		
α. Ρίο Γκράντε 7/7		
πρ. «Γλυφάδα»		
ε. 'Ασαμπεντρά 19/7		
ε. Παράνγκουα 7/7		
πρ. «Florence Virginia»		
α. Ναγκόγια 23/7		

αργεί Πειραιά		
α. Νιούπορτ 14/7		
α. 'Αμπάρε 10/7		
ε. Ναντίγκ 9/7		
α. Κουϊντς 1/7		
επωλήθη άλλοδαπούς		
αργεί Πειραιά		
α. Λός Πάλλμας 16/7		
ανάμενει Ντακάρ		
α. Λός 'Αντζελες 26/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
στό Σουέζ		
α. Κίγκστον 5/7		
επωλήθη άλλοδαπούς		
μεσογειοακές μεταφορές		
α. 'Αλγκεθίρας 7/7		
α. Νικόσια 12/7		
δ. Κολόμπο 12/6		

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ)	73	67904
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22800
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302

ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΩΝ Κ	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928
Χ Α ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ	85	22629

στό Γκουαγιακουίλ (άποθ'ήκη)
α. Μέντα δλ 'Αχμάντι 15/7
ε. Ταργκόν 15/7
μεσογειοακές μεταφορές
σπ. Σιγκαπούρη 3/7
μεσογειοακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 24/7
ε. Ντομμάμ 12/7
ε. Χουαίττα 16/7
ε. Κωνίπολη 9/6
σπ. Μπόνου
αργεί Πειραιά
α. Τζάκσονβιλ 12/7
ΕΤΑ Θεσσαλονίκη 22/7
α. Λός 'Αντζελες 14/7
ε. Γιοκοχάμα 24/7
αργεί Πειραιά
αργεί 'Αστακό
α. Φιλαδέλφεια 2/7
α. Σάντος 15/7
ε. 'Οζάκα 25/7
ε. Λός Πάλλμας 24/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
αργεί Α. Τσάρλς
υπέστειλε παναμαϊκή
α. Πειραιά 17/7
α. Μπορντώ 21/7
αργεί Πειραιά
ε. Τζέντα 22/7
α. Σιγκαπούρη 13/7
αργεί 'Ελευσίνα
αργεί Α. Τσάρλς
ε. 'Αλεξάνδρεια 23/6
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά
α. Πόρτ Κέμπλα 19/7
μετ. «Πελαγός» (κ.)
αργεί Πειραιά
σπ. 'Ερυθρά Θάλασσα
στό 'Αλγέρι 13/5
δ. Σουζ 11/7
α. Θεσσαλονίκη 11/7
ε. Νιούκαστλ 7/7
α. 'Ιντσόν 2/7
α. Πειραιά 9/6
ε. Ρίο 'Ιανέριο 28/6
επώληθη άλλοδαπούς
ε. Μπιμπιά 19/7
α. Πειραιά 14/7
α. Καλκούτα 23/7
α. Φρητδουν 4/7
ε. Λάγος 23/6
αργεί Πειραιά

ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369

ΕΤΑ Γένοβα 14/7 -	
διάλυση Ταιβάν	
ε. Φιλαδέλφεια 14/7	
α. Μίλφροντ Χάβεν 14/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Άμβέρσα 30/5	
άρχει Πειραιά	
α. Έξμπεργκ 28/6	
ε. Χιούστον 16/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361

ε. Άμβέρσα 27/7	
δ. Παναμά 13/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
μεσογειακές μεταφορές.	

ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

στή Καζαμπλάνκα 25/7 -	
ναυπηγ. Ταμάνο	
διάλυση Φορμόζα	
άρχει Χαλκίδα	

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

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



Petridou

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA
TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ *	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ *	71	4940
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.) *	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.) *	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.) *	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.) *	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΊΤΚΟΝ *	71	27958
ΑΊΤΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.) *	71	15497
ΑΊΤΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΊΤΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΊΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.) *	69	15850
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΊΤΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.) *	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ *	68	25433
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395

ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.) *	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6163
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	(5)	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	56	4478
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	(3)	10299
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΊΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ ('Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.) *	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

α. Παράνογα 16/5
α. Μάντρε ντε Ντέους 4/6
δ. Γιβραλτάρ 8/6
ε. Πειραιά 1/4
α. Λός Πάλμας 30/4
ε. Κορούνα 19/6
α. Τσιτσούνγκ 24/5
α. Πειραιά 27/4
α. Βασιλικό Μπαϊν 28/5
α. 'Αμβούργο 20/6
α. Κόρπους Κρίστι 3/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/6
δ. Κωνίπολη 23/4
ε. Σάο Σεμπασιάν 12/6
μεσογειακές μεταφορές
δ. Μπρανομπάτελ 1/6
αργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. 'Οζάκα 10/6
α. Μομπιλ 7/5
δ. Παναμά 10/6
αργεί Πειραιά
α. Λός Πάλμας 21/7
α. Σιγκαπούρη 16/7
α. Φουτζέιρα 21/7

α. Μπαχραϊν 18/7
α. Γιβραλτάρ 10/7
α. Φουτζέιρα 24/7
α. Μπαχραϊν 23/7
α. Δουνκέρκη 9/6
α. Γιοκαϊτά 2/6
ε. Θεσσαλονίκη 11/6
επιωλήθη
αργεί Πειραιά
α. Ίντσον 17/5
α. Βαλπαράϊσο 5/6

ε. Σάρζα 13/6
α. Γιβραλτάρ 26/5
στο Ταμπίκο
αργεί Πειραιά
πρός Ιαπωνία 13/6
α. Χιμέι 10/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6
ε. Ρας Τανούρα 27/5
ε. 'Αμβέρσα 20/6
ε. Βρόστη 16/6
α. Μπιλμπάο 3/6
ε. Μπουσάν 24/3
υπέστειλε ελληνική
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6
ε. Μπέλφαστ 16/6

α. Μανφρεντόνια 27/5
α. Σιγκαπούρη 17/6
α. Πειραιά 5/6
α. Γκνάνοκ 18/6
α. Γκνάνη 16/6
α. 'Αλγκεκίρας 29/4
α. Μασσαλία 31/5
α. Μπορντώ 11/6
α. Ρουέν 24/5

α. Σάουθ Ράιτινγκ Πόιντ 11/6
αργεί Πειραιά
ξένα συμφέροντα
α. Ντάρμπαν 24/4
ε. Μπάια 4/6
α. Λός Πάλμας 20/4
ε. Σάο Σεμπασιάν 7/6
α. Σ. Ευστάθιο 21/5
αργεί Πειραιά
δ. Κωνίπολη 21/4
δ. Κωνίπολη 22/5
α. Λισαβώνα 16/6
α. Τζέντα 10/5
πρός Καράτσι
α. Λός 'Αντζέλες 9/6
δ. Ντόβερ 6/6
α. Λός 'Αντζέλες 18/5
ξένα συμφέροντα
ΕΤΑ Μπελέμ 16/6
ε. Λάγος 8/6
α. Τιμαρού 15/6
ε. Σαγκάη 14/5
α. Μάρεχεντ Σίτυ 9/6
ε. Πειραιά 5/6
πρ. «Γιάννης»
α. Λισαβώνα 13/3
δ. Ντόβερ 19/6
α. Βόλο 17/5

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.) *	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		

ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.) *	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΕΝ ΦΩΛΑΣ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΊΤΛ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΑΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) *	76	65917
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	62	8967
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΑΝΣ I. (δ.κ.)	80	37660
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.) *	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (κ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764

δ. Π. Σαϊδ 5/6
ε. Μασσαλία 5/7
α. Φλάσιγκ 26/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6
δ. Παναμά 15/7
αργεί Πειραιά
ε. Βομβάη 15/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Γάνδη 24/5
α. Πειραιά 4/6
ε. Λάγος 14/5
δ. Κωνίπολη 4/6
α. Σιγκαπούρη 14/6
δ. Σουέζ 10/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/6
ε. Πόρτ Καμπέλο 11/5
ε. Ρότερνταμ 21/6
στο Σουέζ 12/4
α. Μπελαγούαν 16/5
δ. Σουέζ 16/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/6
δ. Κωνίπολη 1/6
α. Σάν Λορέντζο 11/6
δ. Καυμάν Μπράκ 3/6
μετ. * 'Αργολικός II * (κ.)
α. Σέτε 7/5
α. Θέοντα 14/6
πρ. * Φιφθ 'Αβενιου *
στο Ντουμπάι 2/6
ε. Καζαμπλάνκα 16/6
ε. Ρότερνταμ 1/6
α. Πόρτ Σαϊδ 7/6
α. Ν. 'Υόρκη 11/6
αργεί Πειραιά
α. Μονρόβια 10/6
α. Φός 11/6
ε. Πειραιά 9/6
επιωλήθη διάλυση
α. Φουτζέιρα 17/6
δ. Παναμά 12/5
α. Κέιπ Τάουν 2/6
α. Τζέμπελ 'Αλι 20/7
αργεί Πειραιά
α. Κασουσιόνγκ 7/6
α. Ν. 'Υόρκη 19/5
α. Τζακάρτα 3/5
στη Σύρο 17/5
ε. Πειραιά 25/2
διάλυση Πακιστάν
δ. Γιβραλτάρ 23/5
ε. Πειραιά 11/5
α. Σιγκαπούρη 17/6

στο Καράτσι 1/6
α. Φουτζέιρα 9/6
ε. Ροζάριο 10/6
υπέστειλε ελληνική
α. 'Αμβέρσα 21/5
α. Μπιτσούλου 29/5
α. 'Αντεν 15/4
ε. Πειραιά 24/4
α. Χιούρστον 31/5
α. Σιγκαπούρη 22/3
α. 'Οζάκα 10/6
α. Φλάσιγκ 1/6
ε. Πόρτ Μωχάμεντ Μ. Κασίμ
α. Λός Πάλμας 13/6
δ. Μπρανομπάτελ 4/6
διάλυση Ταϊβάν
α. Παραμαρίμπο 5/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/5
ε. Ρίο 'Ανέιρο 9/6
στη Μομπάσα (άποθήκη)
α. Βαλλέτα 28/5
α. Μπότγουντ 6/6
δ. Κωνίπολη 28/5
α. Λός 'Αντζέλες 31/5
α. Ρινγκά 31/5
ε. Σιγκαπούρη 17/6
στο Καυμάν Μπράκ 26/5
δ. Γιβραλτάρ 7/6
α. Γιουρπούρι 31/5
α. Ραβέννα 9/6
δ. Π. Σαϊδ 17/6
α. Φουτζέιρα 13/6
α. Χάβρη 3/6
α. Κριστομαλ 4/6

ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πειραιά 14/6
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2891	α. Μπρίντζι 10/6
ΓΚΑΖ ΣΟΥΣ (δ.π.)	65	1598	ε. Σουέζ 16/6
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΑ (δ.π.)	66	7992	α. Φουτζέιρα 14/6
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Χάβρη 31/5
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	ε. Τσιτακόγκ 18/5
ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Ρός Τανούρα 13/6
ΓΚΑΛΑΝΤΑ Γ'ΝΤ	65	1222	α. Φώλεϊ 20/5
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286	στών Πειραιά
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στών Πειραιά 4/6
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	ε. Ν. Υόρκη 17/6
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Ντόρ-ε-Σαλάμα 28/4
ΓΚΛΟΥΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	πρόξ Σουρινάμ 13/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Φέλιξτσου 3/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	α. Νταμάμ 18/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	ε. Βίλα Κονσταντίνου 9/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	δ. Κων/πολη 22/6
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	α. Γκιζάν 14/6
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Σιγκαπούρη 28/5
ΓΟΥΑΛ'Ζ (δ.κ.)	71	17355	στο Ντουμπάι 11/6
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Ν. Ορλεάνη 15/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500	α. Λός Άντζελες 3/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Τσίμα 11/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Μίνα αλ Φαχάλ 11/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	δ. Σουέζ 4/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Ρουέν 15/6
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	ε. Πόρτ Μ. Μπίν Κασίμ 10/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	στών Πειραιά 7/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Σάν Λορέντζο 7/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Ντάρμπαν 11/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Υμουίντεν 10/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Γιούροπορτ 11/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Γιούροπορτ 21/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σίρρι Άιλαντ 21/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Σιγκαπούρη 13/5
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Λά Σίρα 31/5
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342	α. Μπουσάν 25/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9/85
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Παναμά 14/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Πόρτ Άντζελες 11/6
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	δ. Ντόβερ 12/6
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Έιλντ 12/6
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	μετ. «Siakia»
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Άμβούργο 20/6
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206	α. Ρότερνταμ 13/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	α. Γκντάνακ 2/6
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο Τανέιρο 14/6
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ναυπηγ. Γιοκοχάμα

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Κοντοού 6/6
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Πασαγιές 21/5
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Μπουσίρ 16/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Νικόσια 21/5
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Αίοι 15/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	μετ. «Oba Trader» (ε.)
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	α. Πειραιά 14/6
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	διάλυση Κορρά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ (δ.)	76	150518	διάλυση Φορμόζα
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Ν. Υόρκη 12/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Μπουλέν Μπζ'η 17/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	α. Τής 16/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Χόμπτον 16/6
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρ. «Shinana Maru»
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207	α. Δαμάρ 9/5
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Λότα 10/6
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	α. Ρότερνταμ 22/5
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Σίρρι 22/4
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Γιοκοχάμα 14/6
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187	υπέστειλε ελληνική
ΕΝΑΡΣΙΣ (κ.)	77	11083	ε. Μπ. Άμπας 31/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 9/6
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καράτσι 16/6
ΕΡΗΝ (π.)	81	15178	α. Μιλγουόκι 8/6
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	δ. Σουέζ 14/6
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Ν. Ορλεάνη 3/6
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	ε. Μπόταν Μπαί 6/6
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	ε. Πειραιά 2/6
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. Τακόμα 4/6
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	ε. Σάντου Τόμας ντέ Καστίλα 24/5
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	δ. Π. Σαϊδ 15/6

ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ροζάριο 14/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Ντάρμπαν 11/5
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Ν. Ορλεάνη 11/6
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Παρανάγουα 4/6
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Γκάνδη 6/6
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Βηρυτό 19/5
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Τζέντα 4/5
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Φός 27/5
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	α. Τσάνα 1/6
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	πρόξ Σαγκάι 14/5
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Βομβάη 5/6
ΖΗΝ	79	16379	α. Γιβραλτάρ 5/6
ΖΗΡΑ	79	16390	α. Λός Πάμας 14/6
ΖΗΡΑΚΗΣ (π.)	57	2875	δ. Π. Σαϊδ 6/6
ΖΗΡΑ ΜΠΑΙΝ	75	12969	ε. Κόμπε 13/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	α. Άμβούργο 14/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Βαρώρα
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	α. Άντεν 10/5

ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382	ε. Πειραιά 10/6
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	α. Σιγκαπούρη 12/6
ΘΑΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει Άγ. Δομνίκιο
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Θέοντα 6/6
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Σάντος 10/6
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	α. Ν. Ορλεάνη 28/4
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827	α. Φιλαδέλφεια 4/6
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	α. Θέοντα 12/6
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432	α. Γιβραλτάρ 26/5
ΙΛΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Άγ. Ευστάθιο 13/6
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΙΟΣ (π.)	70	3971	άρχει Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Ντουάλα 1/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Σιγκαπούρη 24/5
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	ε. Μπ. Άϊρες 16/7

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Γκάνδη 27/4
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Σιγκαπούρη 22/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	άρχει Άμστερνταμ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83	17066	ε. Ν. Ορλεάνη 15/6
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Λός Πάμας 8/6
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Ίτατζάι 29/6
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	δ. Ντόβερ 12/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρ. «Silver Carrier»
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579	ε. Κόδις 15/6
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μαπούτο 28/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	δ. Κων/πολη 5/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	δ. Σουέζ 30/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716	πρ. «Bulknes»
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	α. Ντάρμπαν 6/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	στη Μπάγια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918	υψώσε ελληνική
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάς (άποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Δεμεράρα 11/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Πειραιά 14/6

ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	ε. Λονδίνο 20/7
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046	α. Μόχα 17/2
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	ε. Άλεξάνδρεια 3/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Γενοβα 12/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 28/5
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σαουδική Άραβία
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Λαυρίο 26/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Παναμά 1/6
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	επισκευές Όζακα 9/6
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Ρίο Τανέιρο 9/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	δ. Παναμά 13/6
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	άρχει Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	ε. Βενετία 16/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	δ. Π. Σαϊδ 11/6
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Βαλτιμόρη 23/5
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213	άγορά από Ίσπανούς
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	δ. Π. Σαϊδ 14/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	υπέστειλε ελληνική
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40826	α. Νάπολη 23/5
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	στο Σίρρι (άποθήκη)
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Κωνσταντία 18/7
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Τενερίφ 8/7
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει Πειραιά
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 14/5
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλούμπε 16/6
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρόξ Γουέλλινγκτον 13/6
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540	στών Πειραιά 19/6
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Χόγκ Κόγκ 31/5
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	διάλυση Τσιβάν
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Ντουάλα 9/5
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Σαβόνα 14/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328	ε. Όλμπαν 17/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056	ε. Τσιτακόγκ 22/5
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	δ. Ντουμπάι 3/7
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042	πρ. «Mostank»
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	δ. Π. Άρένας 25/6
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	πρόξ Λά Κέιμπα 29/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Φουτζέιρα 25/7
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Κολόμπο 6/6
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	ε. Λισαβόνα 6/6
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	δ. Ντουμπάι 8/6
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 23/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρόξ Γιβραλτάρ 17/7
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	ε. Τζέμπελ Ντάνα 18/6
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ (κ.)	68	10618	έπωληθη διάλυση
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	ε. Μαπούτο 18/5

ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720	ε. μ. Άϊρες 11/6
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	δ. Σουέζ 12/6
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984	έπωληθη διάλυση
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Καβάλλα 22/5
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Ρότερνταμ 20/6
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	α. Κοντοού 13/7
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	ε. Σινγκάπυ 1/6
ΛΙΝΤΑ	71	17878	α. Κασελαμάρε 26/2
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Μονρόβια 12/6
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017	ε. Βαλέττα 11/6
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Ίντσον 3/6
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	76	160420	έπωληθη Περσία
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Σουέζ 20/3
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	α. Σάντος 12/6
ΜΑΚΡΟΖΟΤ	69	8064	ε. Ρότερνταμ 4/6

ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	α. Γκάνδη 26/4
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	α. Τζέντα 4/6
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	δ. Παναμά 31/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	μετ. «Οδηγήτρια» (κ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	16953	μετ. «Trade Banker» (λ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650	πρός Έλντοα 13/6
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	έπωλήθη Έλληνες
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	13191	έπωλήθη
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Ν. Όρλεάν 16/6
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	ε. Λό Γκουέτι 12/6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Γκράντε 28/5
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995	πρ. «Αίτιαν Ρήφερ»
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Ίντσον 8/6
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Γιβραλτάρ 18/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Άμβέρσα 24/7
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Κουβέιτ 13/6
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	α. Λεμεσό 11/6
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Κόρπους Κρίστι 1/6
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	μετ. «Ρίσεον» (κ.)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.π.)	61	30236	ε. Π. Σαίδ 6/6
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	ε. Μπιλμπάο 19/6
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	α. Γιοκοχάμα 3/6
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σουέζ 11/6
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρ. «Ατλάντικ Όριζων»
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ρεγιουνίν 15/5
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	δ. Π. Σαίδ 23/5
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Λός Πάλας 22/5
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Σίρρι 23/6
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	πρ. Ν. Ύορκ 4/4
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	α. Ν. Ύορκ 7/6
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Λός Άντζελες 30/5
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Λός Άντζελες 11/6
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	ε. Σάν Φρανσίσκο 16/6
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	αργεί Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Δακάρ 7/6
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόου (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	ε. Μπουένα Βεντούρα 26/5
ΜΕΣΙΣ	69	9650	αργεί Πειραιά
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008	μετ. «Λυδία II» (ε.)
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	αργεί Πειραιά
ΜΙΑ *	80	15552	έπωλήθη άλλοδοπαούς
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Ντάρμπαρν 22/7
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	35000	έπωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ν. Όρλεάν 5/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. Όρλεάν 11/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Δεμερρά 8/6
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ν. Όρλεάν 12/6
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 28/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάν 5/6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. Όρλεάν 13/6
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	δ. Παναμά 7/6
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Μομπιλ 7/6
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584	α. Φιλαδέλφεια 16/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 14/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Βαρκελώνη 16/6
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Πόρτ οφ Σπαίρν 9/6
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάν.

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	αργεί Ν. Όρλεάν *
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004	έπωλήθη διάλυση
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081	α. Νικόσια 5/6
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Ρίτσαρντ Μπαίλι 15/6
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Χιούστον 27/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Κεμπέκ 6/6
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129	δ. Παναμά 14/5
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	πρ. «Γιούρκο Μπάννερ»
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Φιλαδέλφεια 11/6
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Βοβμά 15/5
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	ε. Κριστομπίλ 26/4
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	α. Τόμπα 28/5
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	ε. Κόδιε 27/5
ΜΠΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	στο Ντάρμπαρν 17/6
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	δ. Ντουμπάι 2/6
ΜΠΡΑΒΟ (κ.)	71	15205	έπωλήθη διάλυση
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	πρός Μανίλα 24/4
ΜΠΡΑ'ΙΤ (π.)	67	38603	α. Χάμπτον 7/6
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324	α. Φιλαδέλφεια 12/6
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	α. Μπανγκόκ 12/6
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	δ. Ντουμπάι 17/6
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	ε. Άλγκεκίρας 13/6
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Μπουένος Άϊρες 7/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Λόγος 4/6
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	πρός Λονδίνα
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	Α. Σάν Λορέντζο 12/6
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Λονδίνο 19/6
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Περισκοί *

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.) *	78	11850	α. Τάραντα 7/6 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Τζέντα 6/6
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	α. Γιοκοχάμα 14/6
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ ΜΠΑΙΗ (μ.)	68	8516	διάλυση Πακιστάν
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	πρός Τσιταγκά
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρ. Σιγκαπούρη 2/6
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θαλά.
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Καζαμπλάνκα 28/6
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897	ε. Πειραιά 17/7
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Ν. Όρλεάν 1/6
ΝΗΡΕΥΣ (Λιβ.)	66	15625	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	ε. Γδύνια 17/6

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Τουλών 11/6
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Χάβρη 16/6
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Λομέ 2/6
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	α. Λόγος 2/6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	ε. Ναγκόγια 16/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103	α. Μπρεμερχάβεν 17/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	α. Όριότάνο 11/6
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	3809	δ. Παναμά 12/6
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998	αργεί Άμστερντομ
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Τζακσονβίλ 11/6
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Γενόβα 14/6
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	δ. Ντόβερ 12/7
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966	μετ. «Όρα» (π.)
ΝΟΡΦΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	αργεί Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	δ. Σουέζ 19/7

ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Μομπάσα 8/7
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Ρουέν 18/7
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μπελέμι 12/6
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Μοναούς 9/6
ΝΤΟΡΑ	76	16369	μετ. «Dorianne I» (λ.)
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5937	δ. Μπρανσμπούτελ 12/5
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Μπαχραϊν 14/5
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Φός 16/6
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	ε. Πειραιά 14/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	αργεί Άστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μαπούτο 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	έπισκευές Σιγκαπούρη 18/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Σάν Νικόλας 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρ. Ίμμιγκχαμ 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Πειραιά 25/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Κεύχάν Τέρμιναλ 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	δ. Καυχάν Μπράκ 24/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ *	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Πόρτ Άρθουρ 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	πρ. Πόρτ Μιράντα 17/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.) *	61	1098	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606	μεσογειακές εμποφορές
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ *	73	18958	αργεί Πειραιά
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	α. Πόρτ Κέλαγκ 13/6
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρ. Μανασούς 28/4
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	α. Δουνκέρκη 8/6

ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279	α. Βίλαντο Κόντε 28/5
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525	έπωλήθη διάλυση
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	στο Τζιμπουτί
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639	α. Ντουάλα 2/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	ε. Πειραιά 4/6
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Πόρτ Κέλαγκ 22/5
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222	ε. Μπαβναγκάρ 7/5
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	δ. Παναμά 31/5
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	α. Χόγκ Κόγκ 30/5
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	α. Ναγκόγια 3/6
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Αιγύπτου 2/6
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	α. Ρόττερταμ 19/6
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.) *	74	9712	πρ. Τζακάρτα 29/5
ΠΑΛΜ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541	α. Τούν 21/6
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617	πρ. «Star of Port Said»
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.) *	69	9182	πρ. «Bremen»
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	πρ. «Gabrielle Kogel»
ΠΑΝΘΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	α. Ροζάριο 21/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	α. Μάντεν ντε Ντέους 6/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	δ. Κων/πολη 28/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρ. «Αίγις Χάρβεστ»
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	στην Άλγερία 7/5
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195	α. Σάντος 30/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	δ. Ντόβερ 9/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	δ. Π. Σαίδ 24/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Μπροντβ 7/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Ρίο Γκράντε 9/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	δ. Σουέζ 6/6
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Ν. Ύορκ 4/6
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	ε. Καλκούτα 7/6
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	α. Άντεν 8/6
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	αργεί Πειραιά
ΠΕΑΛΑ (π.)	67	38636	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.) *	65	33595	ε. Ρόττερταμ 14/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΛΟΥΣ	76	9872	πρ. «Wideal»
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	α. Μανφρεντόνια 9/6
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Κόρπους Κρίστι 8/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668	ε. Ν. Ύορκ 13/6

ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Άμβέρσα 19/6
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	α. Μπρέικ 11/6
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	α. Δουνκέρκη 20/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φιλ.)	72	16205	ε. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ. 1/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Ρίο Ίανέιρο 10/6
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269	α. Κολόμπο 9/6
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Πεσσά 16/6
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Νταμάρ 9/4
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376	α. Άμπιτζάν 10/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Πειραιά 23/5
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	ε. Άργεντινή 13/6
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	ε. Κοτονού 4/6
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Σεβίλλη 15/6
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	α. Ν. Όρλεάν 16/6
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	αργεί Κίρωλο
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ντουμπάι 1/5
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	πρ. Φιλαδέλφεια 13/6

α. Μομπάσα 8/7
ε. Ρουέν 18/7
στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ε. Μπελέμι 12/6
α. Μοναούς 9/6
μετ. «Dorianne I» (λ.)
δ. Μπρανσμπούτελ 12/5
α. Μπαχραϊν 14/5
α. Φός 16/6
ε. Πειραιά 14/7
αργεί Άστακό
ε. Μαπούτο 21/5
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
έπισκευές Σιγκαπούρη 18/6
α. Σάν Νικόλας 12/6
πρ. Ίμμιγκχαμ 9/6
α. Πειραιά 25/

ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Φόρ 14/6
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (π.)	73	59193	α. Γιούροπουρτ 14/6
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Κων/πολη 23/5
ΠΡΙΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Μπ. Άιρες 31/5
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070	α. Ρίο Γκράντε 5/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (π.)	68	10722	α. Σιγκαπούρη 10/6
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969	α. Μίνα Κομπούς 26/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός Πόιντ Τζούντιν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β (π.)	61	3966	ε. Μονφαλκόνε 24/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	α. Κπέμε 5/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Γιβραλτάρ 6/6
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Τής 21/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Μπιλμπάο 7/6
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (κ.)	67	11407	ἀργεί Άστακό
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λας Πάλμας 31/5
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067	α. Λά Σκίρα 14/6
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929	στήν Άλεξάνδρεια 11/6
ΡΗΝΙΩ (κ.)	71	11208	πρ. «Αίγις Στόικ»
ΡΗΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932	ἀργεί Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573	πρός Πάτρα 11/6
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	α. Τάμπα 21/5
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	δ. Κων/πολη 22/5
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598	μετ. Νεπτύνια (Όνδ.)
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	δ. Σκόω 14/5
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397	ε. Πειραιά 14/5
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	πρός Γιβραλτάρ 1/6
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Θέοντα 12/6
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	ε. Μερίνη 30/5
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (ἀποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	α. Άμβούργο 21/6
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Καρταγόνα 6/6
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Γιβραλτάρ 23/5
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Τής 20/6
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	δ. Μπρανομπάελ 1/6
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	ε. Βηρυτ 12/6
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	ε. Άμβέρσα 14/6
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ἐπισκευές Πειραιά 8/2
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598	α. Λεμεσό 12/6
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	α. Μανφρεντάνια 23/5
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (κ.)	65	18375	α. Ινστόν 31/5
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Καράτι 16/6
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	ε. Μακαάιμπο 16/5
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Τσιτακόγκ 17/6
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	στή Σάντο Ντομίγκο 17/5
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	α. Ν. Όρλεάν 6/6
ΣΑΝΣ (π.)	62	15405	ε. Χουάγκου 3/3
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Κων/πολη 2/6
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185	α. Ρίο Γκράντε 8/5
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098	δ. Κων/πολη 1/6
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	δ. Μαλόγα 13/6
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Ν. Υόρκη 13/6
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064	α. Γέλα 14/6
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444	ἐπωλήθη διάλυση
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	α. Ρίο Γκράντε 11/6
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φ.Α.)	71	43867	ε. Πειραιά 14/6
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	ε. Βισκαπατάνι 13/6
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Ν. Όρλεάν 14/6
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Λάγος 5/6
ΣΕΛΕΣΤΙΑ Ι. (π.)	64	5807	δ. Κων/πολη 21/5
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443	α. Ντάρμπαν 15/6
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Κορούνα 18/6
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Θεσσαλονίκη 10/6
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Σουέζ 31/5
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ντάρμπαν 27/5
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	δ. Σουέζ 3/5
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Α.β.)	69	43456	α. Νάπολη 16/6
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Α.β.)	71	8894	στήν Κωνσταντία
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795	α. Τής 17/6
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	δ. Κων/πολη 2/6
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ροζάριο 5/6
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313	α. Καέν 16/6
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.)	70	5746	στό Λάγος
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	πρ. «Πρωτοστάτης»
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	ε. Άμστερνταμ 18/6
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	α. Κόμπε 28/5
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φ.Α.)	75	8884	α. Ούμπε 11/6
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	πρ. Γιοκοχάμ 27/4
ΣΗΚΟΥΗΝ (κ.)	67	31578	δ. Μπρίτσαμ 11/6
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Άμστερνταμ 31/5
ΣΗΛΑΚ (Μαλί)	67	28528	ε. Καράτι 18/5
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	διάλυση Σειγκάγκ
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλί)	74	18963	δ. Κων/πολη 25/5
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	πρ. «Σάμμερ Σή»
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995	α. Άμβούργο 17/6
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ρίο Γκράντε 22/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/5
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	στό Μπαντάρ Άμπας 10/6
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	δ. Ν. Όρλεάν 14/6
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλί)	69	12411	ἐπωλήθη διάλυση
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Μπουσάν 29/5
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Γιοκοχάμ 12/6
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ἀργεί Πειραιά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	στό Μπαντάρ Άμπας 17/5
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	μετ. «Port Tailbot» (π.)
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΪ (π.)	80	9015	ε. Πειραιά 5/6
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	ε. Ρίο Γκράντε 12/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Βομβάη 7/6
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247	α. Νικόσια 9/6
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Χιούστον 12/6
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Γένοβα 14/6
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	δ. Έλινόρκη 30/5

ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Μπαντάρ Χορμίνι
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Σιγκαπούρη 11/6
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	ε. Γδύνια 17/6
ΣΚΙΠΠΕΡ Ι (π.)	73	14474	ε. Μπανγκοκ 11/5
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Σιγκαπούρη 29/4
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Σιβαταβέσια 14/6
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	ἀργεί Πειραιά
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Έπτανησα 12/5
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	διάλυση Φορμόζα
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	124011	α. Άμβέρσα 19/6
ΣΟΥΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Τούν 16/6
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ἐπωλήθη διάλυση
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	63	13351	α. Άντέν 7/6
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Όρισάνο 6/6
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Ροζάριο 12/6
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	α. Μπάρ 17/6
ΣΤΑΡ (κ.)	67	1586	α. Ρότερνταμ 13/5
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	ε. Ρεσίφ 29/5
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	ε. Θεσσαλονίκη 25/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	μετ. «Stillkon»
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ε. Σινκαπούρη 1/6
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Λισσαβών 14/6
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911	α. Μίλφορντ 18/6
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Σιγκαπούρη 31/5
ΣΤΡΙΝΕ (κ.)	69	9822	ε. Μπουσίρ 13/5
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452	α. Γκάνδη 16/5
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Νικόσια 6/5
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σιγκαπούρη 11/6
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	δ. Σουέζ 8/6
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	ἀργεί Άστακό
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Χουέλβα 31/5
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Άμβούργο 21/6
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Μομπάσα 14/6
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	δ. Γιβραλτάρ 15/6
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Τζιμπούτι 7/4
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Δρέπανον 10/5
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	α. Σαβάννα 13/6
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ἀργεί Άστακό
ΤΖΙΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλί)	58	6492	α. Ντάρμπαν 22/7
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	α. Μπουεναβεντούρα 27
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	στό Ντάρμπαν 12/6
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	στη Ν. Όρλεάν
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	πρ. Βομβάη 12/4
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Γκέιμπς 29/5
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Μπροντ 11/6
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073	α. Ρίο Άνέιρο 1/6
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Λονδίνο 20/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Παναμά 10/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΙΑ Ι (κ.)	56	3901	ε. Θεσσαλονίκη 11/6
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	στό Μπαντάρ Άμπας 6/6
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	ε. Πειραιά 12/5
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.)	69	1931	α. Σαλάλα 31/5
ΤΡΟΥ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	71	11644	α. Ν. Όρλεάν 14/6
ΤΥΧΗ (π.)	71	12384	ε. Χιούστον 12/6
ΥΜΗΤΟΣ (Α.β.)	73	6415	ἐπισκευές Ντάρμπαν 3/6
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	69	9078	
	71	4635	

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	στό Τούεπαν
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	διάλυση Άνδία
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ε. Πόρτ Κέλανγκ 5/6
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	α. Γκουαγιακούιλ 7/6
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Λούπ Τέρμιναλ 5/6
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Πόρτ Ντε Μπουκ 9/6
ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	α. Ν. Όρλεάν 28/5
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Σουέζ 6/5
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869	δ. Ντόβερ 12/6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Σχέζον 28/5
ΦΙΛΘΕΝ (δ.κ.7)	67	54322	μετ. «Fillpros» (Όνδ.)
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	δ. Π. Σαϊό 13/6
ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Κόρπους Κρίστι 23/5
ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	70	14786	στήν Άλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	δ. Κων/πολη 3/6
ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	δ. Παναμά 14/6
ΦΙΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Πειραιά 14/6
ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	ε. Ν. Όρλεάν 16/6
ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	στή Μπετζόγια (ἀποθήκη)
ΦΙΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	δ. Κων/πολη 20/5
ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Πειραιά 8/6
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	ε. Βασιλικό Μπαί 22/5
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Ρας Τανούρα 30/5
ΦΟΙΒΟΣ (Α.β.)	69	15808	ε. Φόρ 16/6
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	α. Σαγκάη 3/6
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Παρανάγουα 23/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Γιβραλτάρ 23/5
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Βομβάη 14/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Μομπάσα 17/6
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	α. Κολόμπο 10/5
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρ. Χαλκίδα 11/6
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Καδίξ 16/6
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	α. Λας Πάλμας 18/6
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	α. Λας Πάλμας 31/5
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	ε. Ντάρμπαν 4/6
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σέρια 25/5
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Σιγκαπούρη 25/5
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	δ. Ντουμπάι 5/6
ΧΑΡΙΣ (Όνδ.)	64	1148	ε. Ντητρόιτ 27/5
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Α.β.)	70	12363	ε. Πειραιά 4/3
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Σιγκαπούρη 28/5
ΧΟΜΠΙΤ (π.)	71	15922	ε. Βομβάη 28/5
ΧΟΥΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	α. Ντουάλα 1/6
ΧΟΥΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	α. Ρουέν 11/6
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ἀγορά από Άσπιν. συμφέρ.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598	α. Άλχεγκίρας 4/6
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. Μπουσάν 19/6
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930	πρ. «Κασκιδότος»
			α. Σιγκαπούρη 3/7

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

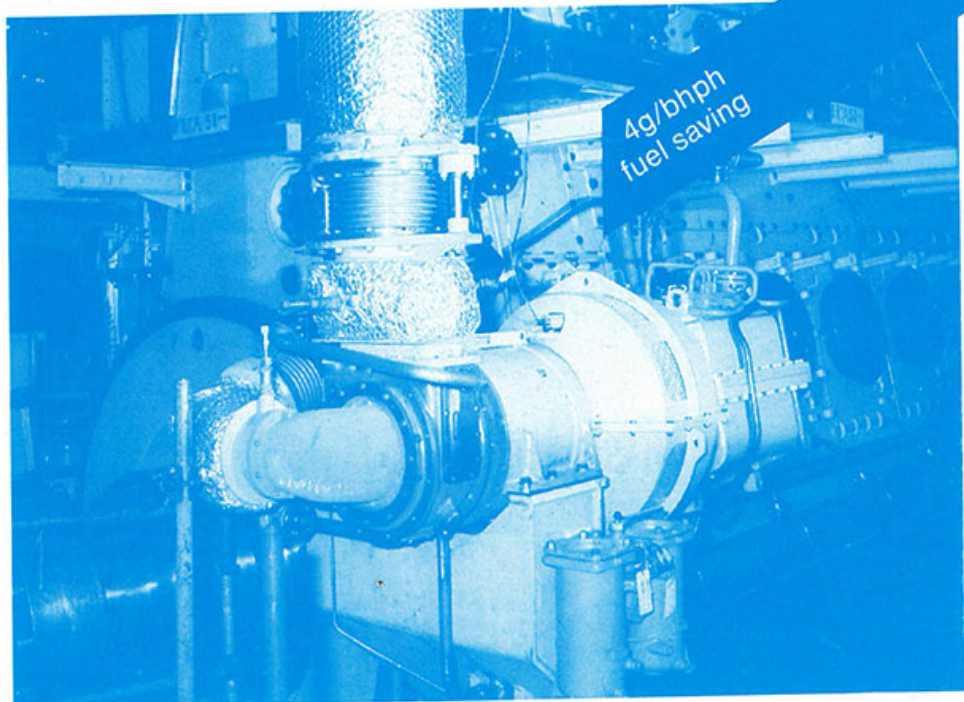
Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

RTA

Further Advance in Fuel Economy RTA+Efficiency-Booster



Efficiency-Booster on a 6 RTA 58 engine.

Leading in
Diesel Technology

Nautech O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
GR-10671 Athen

SULZER®

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-811122, Telex 896 060 70