

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1254/1012

NAYTIKA XPONIKA

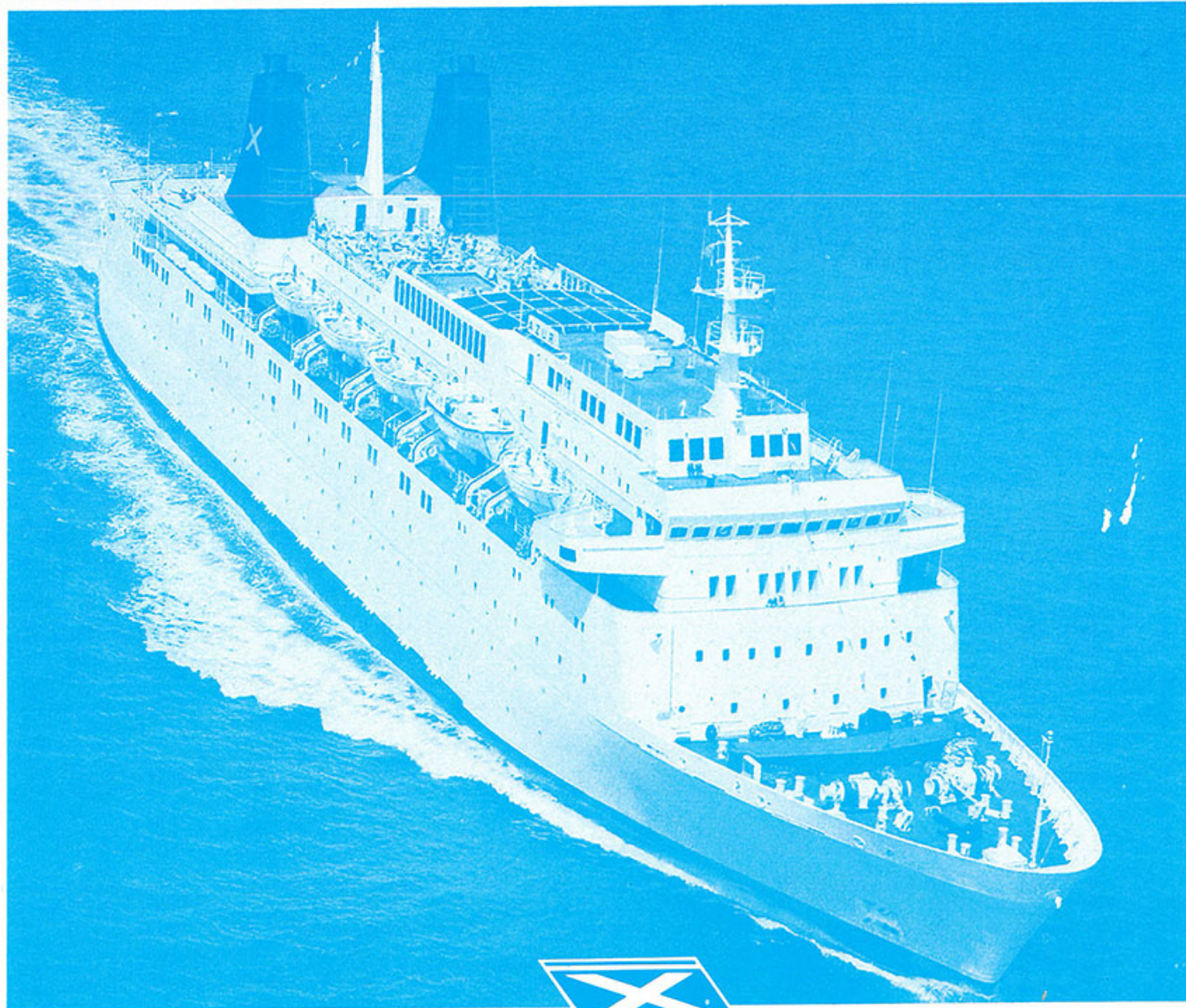
With
English
Supplement

APIO. 1254/1012
TEMBPIOY 1987
ΔΡΧ. 180

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

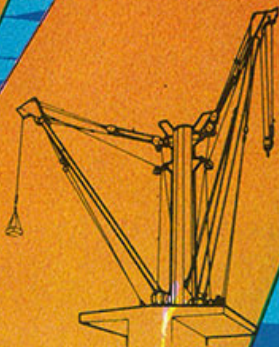
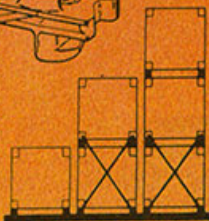


Leading in Marine Equipment

- Mooring Ropes
- Wire Ropes
- Anchors - Chains
- Accessories

- Container Lashing Systems & Fittings
- Cathodic Protection Systems - Sacrificial Anodes
- Marine Paints

- Riggings
- Slings
- Tarpaulins
- Constructions



Kappa Lambda

World Wide Prompt Deliveries Network
Duty Free Stock Piraeus
Testing Facilities cap 250 T approved
by the major Classification Societies
Design - Construction
Technical Service

**KATRADIS
GROUP OF COMPANIES**

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

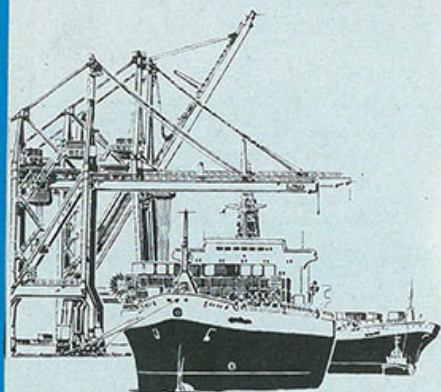
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1987
ΝΕ΄(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1254/1012

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απώ Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1254/1012, September 1st, 1987.

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 'Η Κοινοτική — Συνταγματική ελευθερία της εργασίας.
'Ο νέος Νόμος περί ΝΑΤ και η πρόσφατη ερμηνευτική
εγκύκλιος του Ταμείου.

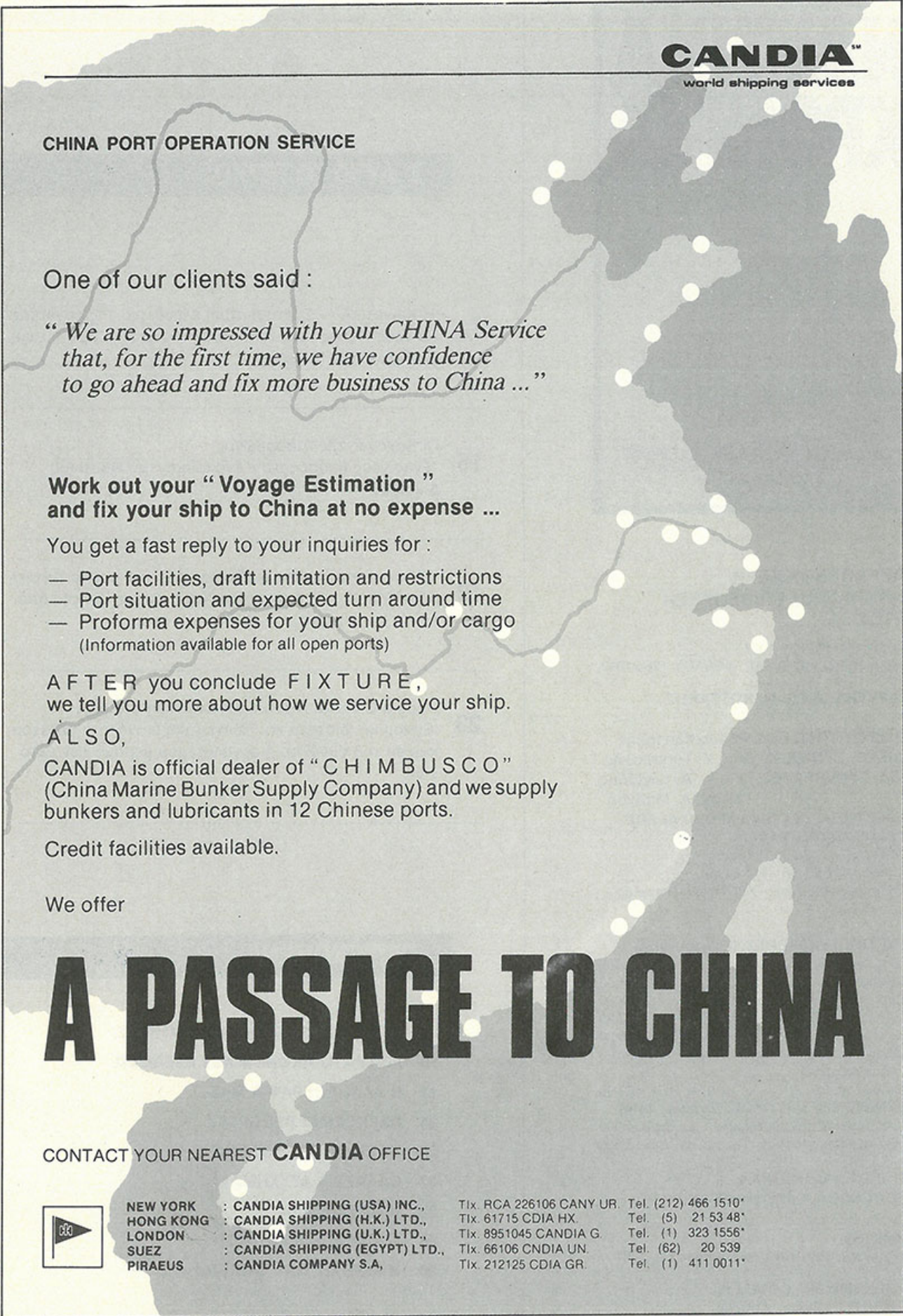
- 15 ΟΙ Κανόνες της Λισσαβώνας.
'Ενας νέος θεσμός στην ένοποίηση του Ναυτικού
Δικαίου.

- 19 'Ελληνικά πλοία άπωλεσθέντα κατά τον πρώτο Παγκό-
σμιο Πόλεμο. Συμβολή στην Ναυτική μας Ιστορία από
τόν κ. Χρ. Ντούνη.

- 23 Νομικά Θέματα: Ναυτιλιακή άνώνυμη εταιρία.
'Εμπορική ιδιότητα και πτωχευτική Ικανότητα μετόχου
κυρίου του συνόλου ή μεγαλύτερου μέρους των μετο-
χών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
24 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
26 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
32 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
36 ENGLISH SUPPLEMENT
39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**CANDIA™**

world shipping services

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

" We are so impressed with your CHINA Service that, for the first time, we have confidence to go ahead and fix more business to China ... "

Work out your " Voyage Estimation " and fix your ship to China at no expense ...

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
 - Port situation and expected turn around time
 - Proforma expenses for your ship and/or cargo
- (Information available for all open ports)

AFTER you conclude **FIXTURE**, we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of "CHIMBUSCO" (China Marine Bunker Supply Company) and we supply bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE



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

Tlx. RCA 226106 CANY UR.	Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 61715 CDIA HX.	Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8951045 CANDIA G.	Tel. (1) 323 1556*
Tlx. 66106 CNDIA UN.	Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*

Νά έντοπισθοῦν οί ὑπεύθυνοι

Αὐτοί πού προσπάθησαν νά παρασύρουν τό YEN (καί τήν κυβέρνησή) στήν χρησιμοποίηση πλοίου μέ ξένη σημαία σέ δρομολόγια ἐσωτερικοῦ μέ τό πρόσχημα τῆς ἐξυπηρέτησής τῶν συμφερόντων κρατικῆς ἐταιρίας ἀλλά μέ ἀπώτερο καί ὁπωσδήποτε ὁρατό στόχο τή νομιμοποίηση κάποιων μὴ σύμφωνων ἐνεργειῶν τοῦ παρελθόντος δέν διέπραξαν ἀπλῶς ἓνα λάθος, ἀλλά ἔθεσαν μέ τήν ἐνέργειά τους αὐτὴ σέ κίνδυνο τὰ γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα τῆς χώρας.

Διότι, εἶναι γνωστό σέ ὅλους — ἔχει γίνει τόσοσ θόρυβος μέ τό θέμα ὥστε δέν δικαιολογεῖται πλέον ἀγνοία οὔτε ἀπό τόν ἀπλό πολίτη — ὅτι χῶρες μέλη τῆς ΕΟΚ πιέζουν ἀσφυκτικά γιά νά καταργηθεῖ τό προνόμιο τῆς χρησιμοποίησής ἀποκλειστικά γιά ἐθνικούς λόγους πλοίων μέ Ἑλληνική σημαία στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες ὑπὲρ τοῦ ὁποῦ μάχεται — ὀρθότατα — τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας σέ κάθε περίπτωση. Οἱ ὁποῖες βεβαίως δέν θά ἀφηναν ἀνεκμετάλλευτη τήν εὐκαιρία καί θά ἀξίωσαν — ἐφ' ὅσον θά εἶχε γίνει τό λάθος νά ἐπιτραπεῖ ἡ χρησιμοποίηση στίς ἐσωτερικές συγκοινωνίες πλοίου μέ σημαία μάλιστα χώρας ἐκτός τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος — τή δρομολόγηση καί πλοίων μέ σημαία χωρῶν τῆς ΕΟΚ.

Ἀλλά πέραν αὐτῶν, ἡ Ἑλλάδα χώρα κατ' ἐξοχὴν ναυτιλια-

κή καί μέ ἓναν στόλο ὁ ὁποῖος ἐλλείψει ἐθνικῶν φορτίων δραστηριοποιεῖται στή διεθνή ἀγορά καί γιά τό λόγο αὐτό ἀντιτίθεται σέ κάθε προσπάθεια προστατευτισμοῦ, ἀπό ὅπου καί ἂν προέρχεται, θά μπορούσε νά κατηγορηθεῖ ἡ ἴδια γιά προστατευτισμό μέ εὐνόητες δυσμενείς συνέπειες σέ βάρος τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας.

Εἶναι αὐτονόητο ὅτι οἱ ὑπεύθυνοι πρέπει νά ἐντοπισθοῦν καί νά ἀπομακρυνθοῦν ἀμέσως ἀπό τίς θέσεις τίς ὁποῖες κατέχουν, γιὰτί ἀποδεικνύονται ἐπικίνδυνοι γιά τὰ ἐθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, ὁ ἐντοπισμός τους δὲ νομίζομε ὅτι εἶναι εὐκολότατος.

Πρέπει ἐξ ἄλλου νά ἐπισημάνουμε ὅτι πιέσεις γιά τή δρομολόγηση τοῦ πλοίου μέ ξένη σημαία στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες ἀσκήθηκαν μέσω δύο φιλοκυβερνητικῶν ἐφημερίδων, ἡ μία ἀπό τίς ὁποῖες μάλιστα σέ διάστημα μόλις ἑξὶ ἡμερῶν ἐξέφρασε — ἐπειδὴ ἴσως τό θέμα πέρασε πλέον στήν ὁρμοδιότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ τῆς συντάκτη — ἐντελῶς ἀντίθετη καί φυσικά ὀρθή ἀποψη, ὅτι δηλαδή ἡ δρομολόγηση τοῦ συγκεκριμένου πλοίου στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες θά ἔθετε σέ κίνδυνο τὰ γενικότερα ἐθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Δέν ἐλέγχεται στά ξένα πλοῖα

Γιά τό θέμα τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ἐργασίας τῶν συνταξιούχων ὑπῆρξαν στή διάρκεια τοῦ 159ῆμέρου γνωματεύσεις τῶν νομικῶν συμβούλων τῆς Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν καί τῆς Ἐνώσεως Συνταξιούχων Πλοιαρχῶν ἀλλά καί διευκρινίσεις τῆς εἰσαγγελίας Πλημμελειοδικῶν Πειραιῶς πρὸς τό κεντρικό λιμεναρχεῖο Πειραιῶς. Θά παραθέσουμε τίς σχετικές ἀπόψεις, ἀλλά ἐκ προοιμίου πρέπει νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι ἀπό τίς διευκρινίσεις τῆς Εἰσαγγελίας Πλημμελειοδικῶν προκύπτει ὅτι ἡ δικαστική ἀρχὴ δέν θεωρεῖ ἀδίκημα τήν ἐργασία συνταξιούχου σέ πλοῖο μέ ξένη σημαία πού δέν εἶναι συμβεβλημένο μέ τό ΝΑΤ. (Ἡ σχετική ἐγκύκλιος δημοσιεύεται αὐτοῦσια στίς ναυτιλιακές εἰδήσεις τοῦ παρόντος τεύχους).

Εἰδικότερα:

● Ὁ νομικός σύμβουλος τῆς Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν κ. Β. Καλαματιανός θεωρεῖ ὅτι μέ τήν ἐγκύκλιο τοῦ προέδρου τοῦ ΝΑΤ πού ἀναφέρεται στό θέμα τῆς ἐργασίας τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν στά γραφεῖα τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καί στά πλοῖα, ἐπιχειρεῖται καταστράφιση τῶν θεμελιωδῶν δικαιωμάτων κάθε ἐργαζομένου συνταγματικά καί νομοθετικά κατοχυρωμένων — ἡ παρεμπνευστική ἐπίκληση ὁποιασδήποτε ἄλλης νομοθετικῆς ρυθμίσεως δέν ἀναιρεῖ συνταγματικά κατοχυρωμένα δικαιώματα καί γενικές ἀρχές τοῦ δικαίου, ὑπογραμμίζει στή γνωμοδότησή του ὁ κ. Καλαματιανός, ὁ ὁποῖος εἰδικότερα ἐπισημαίνει:

«Κάθε πολίτης ἔχει τό ἀπόλυτο δικαίωμα, συνταγματικά κατοχυρωμένο, νά ἐργάζεται ἐλεύθερα, χωρίς ἀποκλεισμούς καί περιορισμούς, πού θά ἐμποδίζαν τήν προσπάθειά του γιά συνεχή βελτίωση τοῦ βιωτικοῦ ἐπιπέδου καί τῆς κοινωνικῆς θέσεώς του διά μέσου τῆς προσφερόμενης ἀτομικῆς του ἐργασίας.

Ἡ νομοθετικὴ κατοχύρωση τοῦ συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος, θεσπίστηκε ὡς προστασία τοῦ ἐργαζομένου καί πρόνοια γιά τὰ γηρατιά του. Δέν εἶναι χαρακτηριστικὴ παροχὴ τῆς Κρατικῆς ἐξουσίας. Θεμελιώνεται στίς παρο-

χές τοῦ ἴδιου τοῦ ἐργαζομένου καί τοῦ ἐργοδότη του, δηλαδή ἀπὸ τήν παρακράτηση τμήματος τῆς ἀμοιβῆς του γιά τήν παρεχόμενη ἐργασία του. Μὲ ἄλλα λόγια ἡ σύνταξη εἶναι ἀνταπόδοση στίς παρακρατηθεῖσες ἀποδοχές τοῦ δικαιούχου. Ἡ προστασία τοῦ συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος ἀποδεικνύεται καί ἀπὸ τό γεγονός ὅτι ἀπαγορεύεται νομοθετικά ἡ κατάσχεση αὐτῆς.

● Ὁ νομικός σύμβουλος τῆς Ἐνώσεως Συνταξιούχων Πλοιαρχῶν κ. Μ. Τζάνογλος ὑπογραμμίζει ἐπίσης ὅτι τό δικαίωμα τῆς ἐργασίας προστατεύεται ἀπὸ τό ἴσχυον Σύνταγμα καί τήν κειμένη ἐργατικὴ νομοθεσία ἀλλά καί ἀπὸ τήν ἀνάλογη Κοινοτική νομοθεσία. Ἡ ἀπασχόληση σέ πλοῖα μέ ξένη σημαία μὴ συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ ἀποτελεῖ ἐργασία παρεχόμενη στήν ἀλλοδαπή, σέ ξένο κράτος καί συνεπῶς ὁ Ἑλληνας νομοθέτης καί δικαστής δέν ἔχουν τήν παραμικρὴ δικαιοδοσία νά ρυθμίσουν θέματα τῆς ἀπασχολήσεως αὐτῆς, ἡ ὁποία ρυθμίζεται ἀπὸ τό δίκαιο τοῦ κράτους τῆς σημαίας τοῦ ὁποῦ φέρει τό πλοῖο. Ὅθεν κάθε ναυτικός κατ' ἴδιαν ἀλλά καί οἱ σύλλογοί τους, ὁμοσπονδίες κλπ. μποροῦν νά προσφύγουν κατὰ τοῦ Νόμου 1711 τόσο στά ἐλληνικά ὅσο καί στά διεθνή δικαστήρια ἐάν ἐπιχειρηθεῖ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν συνεπειῶν τοῦ νόμου στοὺς συνταξιούχους ναυτικούς πού θά εἶναι ναυτολογημένοι σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες πού δέν ἔχουν καμμία σχέση μέ τό ΝΑΤ. Ἐξ ἄλλου ἀποτελεῖ βάνουση προσβολὴ τῆς προσωπικότητος καί τῶν ἀτομικῶν ἐλευθεριῶν τῶν ναυτικῶν καί ἐμφανέστατη ἀνισότης ἐναντί τῶν ὑπολοίπων συνταξιούχων ἡ καθιερωμένη ὑποχρέωση ὑποβολῆς δηλώσεως τοῦ Ν. 105 γιά τοὺς λόγους γιά τοὺς ὁποῖους δέν εἰσπράττεται αὐτοπροσώπως ἡ σύνταξη ἀπὸ τόν συνταξιούχο. Ἐπίσης συνιστοῦν βαρὺτατη ὕβρη κατὰ τῶν πλοιαρχῶν καί τῶν μηχανικῶν καί εἶναι ἐξόχως ἀντισυνταγματικά καί παράνομα τὰ διαλαμβανόμενα στήν ἐγκύκλιο ὅτι τό ΝΑΤ θά μεθοδεύσει ὥστε οἱ συνταξιούχοι τῶν ἀνωτέρω εἰδικότητων καί μόνον αὐτοὶ νά λαμβάνουν τίς συντάξεις τους αὐτοπρο-

σώπως διότι ἀποτελεῖ ἀναφαίρετο δικαίωμα συνταγματικῶς, νομοθετικῶς καί διεθνῶς προστατευόμενο τῶν πολιτῶν νά ἀντιπροσωπεύονται στίς πᾶσης φύσεως συναλλαγές τους καί μάλιστα στίς συναλλαγές οἰκονομικοῦ περιεχομένου. Τέλος μέ τήν προστεθεῖσα διάταξη γιά τήν ἀναστολή καταβολῆς τῆς συντάξεως σέ ναυτικούς πού ἐκτίουν ποινὴ φυλακίσεως μεγαλύτερη τοῦ ἑξήμισι, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τό ἀδίκημα γιά τό ὁποῖο ἔχουν καταδικασθεῖ, ἐπιχειρεῖται νά παρακαμφθεῖ ἡ ἀρμοδιότητα τοῦ φυσικοῦ δικαστή καί εἰσάγεται σύγχυση τῆς νομοθετικῆς, δικαστικῆς καί ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας.

Ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω προκύπτουν αὐτὰ πού ἐχομε σημειώσει καί ἄλλη φορά:

Πρῶτο, ὅτι ὑπάρχουν κάποιοι πού μέ τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ θέλησαν νά ἐκθέσουν τόν Ὑπουργὸ Ναυτιλίας. Καί, δεύτερο, ὅτι ζημιώθηκαν πάντοτε ὅσοι δέν ἔλαβαν ὑπ' ὄψιν τους τίς ὑποδείξεις καί τίς ἀπόψεις τῶν στηλῶν αὐτῶν (ὑπενηυρίζομε ὅτι τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ἀντιταχθεῖ στήν ποινικοποίηση τῆς ἐργασίας τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν — μάλιστα τότε εἶχαμε ὑπογραμμίσει ὅτι καί ἂν ἀκόμη θεσπιζόταν ἡ ἀπαγόρευση τῆς ἐργασίας ὅλων τῶν συνταξιούχων, ἀπὸ τό μέτρο θά ἔπρεπε νά ἐξαιρεθοῦν οἱ συνταξιούχοι ναυτικοὶ πού θά ἐργάζονταν σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες, ὅπως θά ἔπρεπε νά ἐξαίρεθεῖ κάθε συνταξιούχος πού θά ἐργάζονταν σέ ξένο ἔδαφος.

Ἡ ἀναστολή τῆς ἀπεργίας

Εὐχάριστη ἐκπλήξη ἀποτελέσει ἡ συμφωνία γιά τήν ἀναστολὴ τῆς ἀπεργίας στήν Ἀκτοπλοῖα καί ἐπὶ πλέον ἀποδεικνύει ὅτι μέ τόν διάλογο μποροῦν νά βρεθοῦν λύσεις σέ κάθε πρόβλημα ὥστε νά μὴν ὀδηγούμεθα σέ ἀδιέξοδα.

Ἡ συμφωνία προβλέπει ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἀναλαμβάνουν τήν ὑποχρέωση νά καταβάλουν ἐντὸς τοῦ 1987 ἐναντί τοῦ φόρου εἰσο-

δήματος των 'Αξιωματικών των πλοίων τους του 1986 που προκύπτει από τις φορολογικές εκκαθαρίσεις του 1987 και μέχρι ποσού που θα αντιστοιχεί στα κατωτέρω μηνιαίως καί ετησίως ποσά ανάλογα με το χρόνο ναυτολόγησης εκάστου.

● Για τον Πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό μέχρι ποσού 10.000 δραχμών μηνιαίως ή 140.000 δραχμών ετησίως.

● Για τον Υπαρχο, το Μηχανικό Α/Β, το Προϊστάμενο 'Αξιωματικό 'Ασυρμάτου, το Προϊστάμενο Οικονομικό 'Αξιωματικό και τον 'Αξιωματικό Φροντιστή, μέχρι ποσού 6.000 δραχμών μηνιαίως ή 84.000 δραχμών ετησίως.

● Για τον Υποπλοίαρχο, Μηχανικό Β', 'Αξιωματικό 'Ασυρμάτου Α', Οικονομικό 'Αξιωματικό Α' και 'Ηλεκτρολόγο, μέχρι ποσού 5.000 δραχμών μηνιαίως ή 70.000 δραχμών ετησίως.

● Για τον Άνθυποπλοίαρχο, Μηχανικό Γ' 'Αξιωματικό 'Ασυρμάτου Β' και Οικονομ. 'Αξιωματικό Β' μέχρι ποσού 3.000 δραχμών μηνιαίως ή 42.000 δραχμών ετησίως.

Αυτά ως προς την αναστολή της απεργίας. Για την όριστική ρύθμιση του θέματος τα «Ναυτικά Χρονικά» επανέρχονται στην πρόταση που διατύπωσαν στο προηγούμενο τεύχος, διότι πιστεύεται ότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστεί πιο εύκολη η όριστική ικανοποίηση του αιτήματος.

ΑΥΤΟΙ ΤΙ ΘΕΛΟΥΝ;

Οι διοικήσεις των 'Ενώσεων Μηχανικών, Ναυτών και Θερμαστών σε ανακοίνωσή τους για την αναστολή της απεργίας στην 'Ακτοπλοία τάσσονται αναφανδόν εναντίον της σχετικής συμφωνίας ή όποια — άκουσον, άκουσον — «εντάσσεται στα πλαίσια των εφοπλιστικών επιδιώξεων για αναθέρμανση της χρεωκοπημένης τριμερούς συνεργασίας και για επικράτηση της εργασιακής ειρήνης»!

Δηλαδή, οι τρεις 'Ενώσεις δεν επιδίωκαν, έστω με την απειλή της απεργίας, την ικανοποίηση του φορολογικού αιτήματος των 'Αξιωματικών που εργάζονται σε μη συναλλαγματοφόρα πλοία; Ήθελαν την απεργία για την απεργία; Και δεν επιθυμούν την εργασιακή ειρήνη στο χώρο της Ναυτιλίας;

Κατά τη δική μας αντίληψη οι τρεις 'Ενώσεις δεν ενδιαφέρονταν καθόλου για την ικανοποίηση του αιτήματος, οι τρεις 'Ενώσεις ήθελαν την απεργία για την απεργία και για την αναπόφευκτη σύγκρουση, οι τρεις

'Ενώσεις δεν επιθυμούν την εργασιακή ειρήνη στο χώρο της Ναυτιλίας γιατί φαίνεται ότι δραματίζονται κάποιον κρατικό στόλο 200 περίπου ποντοπόρων πλοίων που θα αποκτηθούν από τα κατασχεμένα από τις κρατικές τράπεζες και θα αγορασθούν με κάποιο ποσό 200 περίπου εκατ. δολλαρίων και αυτό θα είναι όλο — 200 δηλαδή πλοία για να ζήσουν (δεν τολμούμε να πούμε και να προκόψουν) οι ναυτικοί μας.

ΞΕΤΙΝΑΞΑΝ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥΣ

Πολλοί ναύτες με τις απαράδεκτες ενέργειές τους που είναι αποτέλεσμα της αντίληψης από την όποια διακατέχονται για ταξική (και πολιτική) αντιπαράθεση μέσα στους χώρους εργασίας, θέτουν άργά αλλά σταθερά δόκλειρο τον κλάδο και όχι μόνον τους εαυτούς τους εκτός των πλοίων.

Η τελευταία απαράδεκτη ενέργεια ναυτών έγινε στο πλοίο «Ιόνιον 'Αμπόσιον» και καλύφθηκε πλήρως από τη διοίκηση της 'Ενώσεώς τους ή όποια έσπευσε να καταγγείλει με τέλεξ που στάλθηκε στο Υπουργείο και κοινοποιήθηκε και στις εφημερίδες για να υπάρξει και ο σχετικός δημοσιογραφικός θόρυβος φοβερά και τρομερά πράγματα: «Οτι δηλαδή στο πλοίο που βρισκόταν στη ράδα της Λιβύης υπήρχε παντελής έλλειψη τροφίμων, ότι υπήρχε πρόβλημα με το νερό που χορηγούνταν μία φορά την ημέρα και ότι υπήρχε μεγάλη καθυστέρηση στα έμβασματά του πληρώματος προς τις οικογένειές τους.

Μετά τις καταγγελίες αυτές που υιοθετήθηκαν χωρίς άλλη έρευνα και από όρισμένες εφημερίδες, το πλήρωμα του «Ιόνιον 'Αμπόσιον» έστειλε στον Υπουργό Ναυτιλίας το κατωτέρω αποκαλυπτικότατο τηλεγράφημα το οποίο κοινοποιήθηκε και στα «Ναυτικά Χρονικά»:

Μετά λύπης μας άκουσαμε από τους οικείους μας ότι έδιβάσαν από τις εφημερίδες πως το πλοίο μας «Ιόνιον 'Αμπόσιον» στερείται τροφίμων, νερού και ότι οι πλοιοκτήται μας έφαγαν τα χρήματά μας. Σας αναφέρουμε ότι όλα είναι παντελώς ψευδή, κακόβουλα και στερημένα αποδείξεων. Το πλοίο μας ξεκίνησε από Πειραιά την 13.4.87 φέρον την 'Ελληνική σημαία και αυτό χάριν εις υμάς και στα γενναία μέτρα που λάβατε για την Ναυτιλία μας. Θερμά σας ευχαριστούμε γιατί τώρα εργαζόμαστε στο πλοίο, 20 'Ελληνες ναυτικοί και ζούν ισάριθμες ελληνικές οικογένειες, ειδώς θα έφερε ξένη σημαία και θα ειργάζοντο άλλοι ναυτικοί. Σας αναφέρουμε ότι φεύγοντας

από Πειραιά εφοδιαστήκαμε με 8-9 μηνών τροφодοσία και ποτέ δεν εδημιουργήθηκε παράπονο ή πρόβλημα. Όλοι μας γνωρίζουμε ότι η Τρίπολη της Λιβύης στερείται τροφίμων, ο εφοδιασμός του πλοίου είναι πολύ δύσκολος και υπάρχει έλλειψη ύδατος λόγω συνθηκών, παρόλα αυτά, κατόπιν μεγάλων προσπάθειών πλοίαρχου προμηθευόμενα σε τακτά χρονικά διαστήματα φρέσκα και νερό. Οι ψευδείς καταγγελίες που έκαναν μεμονωμένα άτομα πληρώματος το μόνο σκοπό που έχουν είναι να αφανίσουν την 'Ελληνική ναυτιλία, να εξαγναγκάσουν τους πλοιοκτήτες να πάρουν τα πλοία των από το 'Ελληνικό νηολόγιο και να μείνουν άνεργοι 'Ελληνες ναυτικοί.

Καταδικάζουμε όμοφωνα την πράξη των αναφέρωντες κατηγορηματικά ότι ποτέ δεν στερήθηκαν των απαραίτητων τροφίμων και ποτέ οι πλοιοκτήτες δεν μας έφαγαν τα λεφτά μας. Μακάρι όλοι οι πλοιοκτήτες να ενδιαφέρονται για την 'Ελληνική σημαία και τα πληρώματα δασον οι δικοί μας. Ακολουθεί έγγραφος άποφάση.

Διατελούμε μετά τιμής

Καράμπελας 'Ελευθ. πλοίαρχος, Βουτσινάς Νικ., 'υποπλοίαρχος, Δεσούρης 'Ανάργ. 'ανθυποπλοίαρχος, Τσιρτικλής Σεβ. 'ανθυποπλοίαρχος, Μπόλεσης Μιχ. ραδιοηλεκτρογράφης, Βαρβαρήγος Φραντζ. Α' μηχανικός, Σκριβάνος Νικ. Β' μηχανικός, Γεραλής Δημ. Γ' μηχανικός, Δούμανης 'Αναστ. 'ηλεκτρολόγος, Γκιώνης 'Ηλίας, ναύκληρος, Γεωργακόπουλος Παν. λιπαντής, Καρνάβας Στυλ. λιπαντής, Κοπελούζος Γεώργ. λιπαντής, Βασιλόγος Γερ. μάγειρος και Γεωργακόπουλος Γεώργ. θαλαμηπόλος.

ΝΑ ΤΟΝ ΔΙΩΣΟΥΝ

Η προκλητική εγκύκλιος Δασκαλάκη έχει προκαλέσει σάλο στην εύρύτερη ναυτική και ναυτιλιακή οικογένεια, το θέμα δέ αυτό ε-πρόκειται να συζητηθεί σύμφωνα με πληροφορίες στο ίδιο το Δ.Σ. του NAT αλλά και στο Δ.Σ. της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών. Νομίζουμε όμως ότι πέρα από αυτό χρειάζεται να υπάρξει γενικότερη κινητοποίηση, να γίνουν ακόμη και διαδηλώσεις με μοναδικό αίτημα να απομακρυνθεί από το NAT ο σημερινός πρόεδρος του ο οποίος άλλωστε δεν έκανε το παραμικρό υπέρ του Ταμείου και των ασφαλισμένων του — οι ναυτεργατικές οργανώσεις έχουν πλέον το λόγο και πρωτίστως οι οργανώσεις των πλοιαρχών και των μηχανικών, εν ενεργεία και συνταξιούχων. Ο κ. Δασκαλάκης, ο οποίος με τις ενέργειες και τις παραλείψεις του έχει αναδειχθεί στον υπ' αριθμό 1 έχθρο των πραγματικών ναυτικών, δεν πρέπει να μείνει στο Ταμείο ούτε μία ώρα ακόμη, όσο ισχυρούς προστάτες και αν διαθέτει.

Η ΠΡΩΤΗ «ΒΟΜΒΑ» ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ

Άρκετοι αναγνώστες διατύπωσαν απόψεις για τον τίτλο ('Η νέα «βόμβα» Δασκαλάκη) που χρησιμοποιήσαμε στο προηγούμενο τεύχος για να χαρακτηρίσουμε την προκλητική, κατά τη δική μας αντίληψη, και ανατριχιαστική, κατά την αντίληψη των οργανώσεων των πλοιαρχών, εγκύκλιο του προέδρου του NAT για το θέμα της εργασίας των συνταξιούχων και πολλοί ζήτησαν να πληροφορηθούν ποιά ήταν η προηγούμενη.

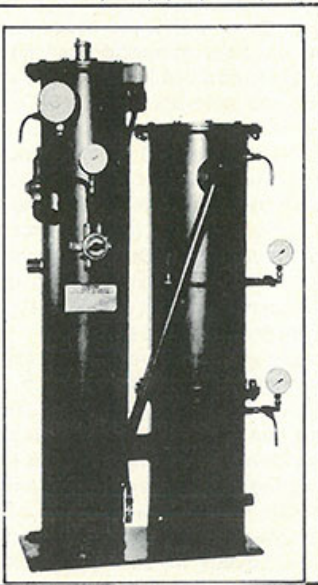
Η προηγούμενη «βόμβα» Δασκαλάκη περιλαμβάνονταν στο νομοσχέδιο για το NAT που είχε καταρτισθεί την πρώτη περίοδο της προεδρίας του και είναι μάλιστα γνωστό σάν «νομοσχέδιο Δασκαλάκη», το οποίο πρόβλεπε τη σύσταση θέσεων «διοικητή» στο Ταμείο αλλά και την αύξηση του όριου ηλικίας για συνταξιοδότηση γεγονός που προκάλεσε και τότε αναταραχή αλλά ταυτόχρονα ώθησε έναν μεγάλο αριθμό ναυτικών σε πρό-

Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 800 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOY AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



ωρη συνταξιοδότηση με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο το Ταμείο με την ταυτόχρονη απώλεια εσόδων από τις εισφορές των προώρων συνταξιοδοτηθέντων και την αύξηση των εξόδων για την καταβολή των συντάξεών τους. Φυσικά αυτό φαίνεται ότι δεν τον ενδιέφερε τον κ. Δασκαλάκη, ο στόχος του ήταν ο περιπόθητος τίτλος του «διοικητή» που τελικά δεν κατόρθωσε να τον αποκτήσει γιατί το νομοσχέδιο αποσύρθηκε μετά τις αντιδράσεις που προκάλεσε, αλλά η ζημία στο NAT έμεινε.

ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΣΤΟ NAT

Ο κυβερνητικός εκπρόσωπος με άφορμή την υπόθεση της ΑΓΡΕΞ που ανέκυψε από τη δίκη του Λονδίνου δήλωσε ότι η κυβέρνηση δεν αρνείται τη διαφάνεια σε όλες τις δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς.

Στά πλαίσια αυτής της κυβερνητικής βουλήσεως τα «Ναυτικά Χρονικά» ζητούν να δοθούν πλήρεις εξηγήσεις για όλα τα θέματα που ανακύπτουν από τη μη παραλαβή του έργου της μηχανογραφήσεως του NAT και γιατί, πίο συγκεκριμένα ή αρμόδια επιτροπή αρνήθηκε να παραλάβει το έργο γιατί ή διοίκηση του NAT εξακολουθεί να καταβάλει ανελλιπώς το σχετικό ένοκιο το οποίο ανέρχεται σε χιλιάδες δολάρια μηνιαίως.

Στά πλαίσια της ίδιας κυβερνητικής βουλήσεως πρέπει να δοθούν λεπτομερείς εξηγήσεις γιατί εξακολουθεί να παραμένει στη θέση του ο προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας του NAT κ. Νικ. Χαλκιάς ο οποίος θα έπρεπε να είχε αποχωρήσει στο τέλος του 1986.

Θά παρατηρήσουμε ότι τα ερωτήματα αυτά έπρεπε να είχαν τεθεί πρό πολλού από τους εκπροσώπους των ναυτεργατικών οργανώσεων αλλά φαίνεται ότι όλοι αυτοί ασχολούνται με πολύ σοβαρότερα πράγματα και δεν τους μένει χρόνος να κοιτάξουν και τα του NAT — εκτός αν φοβούνται ότι αν θέσουν θέματα του NAT που τσούζουν θά τους κοπεί εκείνο το 20% επί πλέον που εισπράτουν οι ίδιοι όταν καθίστανται συνταξιούχοι.

OXI ΣΤΗΝ GATT

Οι έφοπλιστικές ενώσεις αντίκειται στην επέκταση των αρχών της GATT στην εμπορική ναυτιλία, διότι μία τέτοια επέκταση είναι δυνατόν να οδηγήσει σε αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα και επί πλέον δεν θεωρείται σκόπιμο να προστεθεί στους ήδη υπάρχοντες ένας ακόμη διεθνής οργανισμός απασχολούμενος με τη ναυτιλία.

Για το θέμα αυτό υπάρχουν οι εξής πληροφορίες: Η ΕΟΚ, στα πλαίσια των συζητήσεων με την GATT περί φιλελευθεροποίησης του εμπορίου υπηρεσιών, εξετάζει το ένδεχομενο επέκτασης των αρχών της GATT στην εμπορική ναυτιλία. Η ελληνική θέση επί του θέματος αυτού που είναι και θέση της CENSA και της CAACE διαμορφώθηκε από την Έπιτροπή Έξωτερικών Υποθέσεων της Ε.Ε.Ε. και έχει ως εξής:

«Η ΕΕΕ υποστηρίζει την αρχή του ελευθέρου εμπορίου ναυτιλιακών υπηρεσιών. Παρά ταύτα, στην παρούσα φάση, τάσσεται κατά της επέκτασης εις την εμπορική ναυτιλία της φιλελευθεροποίησης των υπηρεσιών διεθνώς στα πλαίσια ενός νέου γύρου συνομιλιών στη GATT. Τουτό διότι είναι δυνατόν οι διεργασίες της GATT να οδηγήσουν στο αντίθετο αποτέλεσμα και διότι δεν είναι σκό-

πιμο να προστεθεί στους ήδη υπάρχοντες ένας ακόμη διεθνής Οργανισμός ασχολούμενος με την ναυτιλία».

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ

Τέσσερις χώρες μέλη της ΕΟΚ έχουν υπογράψει συμφωνίες καταμερισμού φορτίων και το θέμα έχει αχθεί στο αρμόδιο όργανο της ΕΟΚ, το Transport Working Group.

Η πρώτη από τις συμφωνίες αυτές υπεγράφη τον περασμένο Φεβρουάριο μεταξύ της Ιταλίας και της Αλγερίας κατά παράβαση της διαδικασίας και της ουσίας του Κανονισμού 4055/86 περί κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ.

Η δεύτερη συμφωνία καταμερισμού φορτίων υπεγράφη μεταξύ της Κόνφερανς Δυτικής Αφρικής (στην οποία μετέχουν η Ολλανδία, το Βέλγιο και η Δυτική Γερμανία) και της Ένώσεως Φορτωτών Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής — η συμφωνία αυτή έχει συναφθεί κατά παράβαση του Κανονισμού 4056/86 που αφορά τους κανόνες ανταγωνισμού.

Υπογραμμίζεται ότι το θέμα αυτό παρακολουθείται στενά υπό ελληνικής πλευράς για να μην θιγούν τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ INTERTANKO

Έντονη δραστηριότητα αναπτύσσει ο πρόεδρος της INTERTANKO κ. Βασ. Παπαχρηστίδης για τη λήξη των παραβιάσεων του διεθνούς δικαίου που έχουν σαν αποτέλεσμα τις μεγάλες απώλειες σε πλοία και ανθρώπινες ζωές στην περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Μετά την πρόσφατη συνάντηση που είχαν με τον γενικό γραμματέα του ΟΗΕ κ. Ξαβιέ Περέζ Ντέ Γκουεγιάρ, ο πρόεδρος και μέλη του Συμβουλίου της INTERTANKO συναντήθηκαν με τον ύφυπουργό Έξωτερικών των Ηνωμένων Πολιτειών κ. Αρμακοστ, τον ύπουργό Έξωτερικών της Νορβηγίας κ. Στόλτενμπεργκ και τον εκπρόσωπο του βρετανικού ύπουργείου Έξωτερικών κ. Μελλόρ, από τους οποίους ζήτησαν να υπάρξει συνεργασία των κυβερνήσεων για να σταματήσουν οι παραβιάσεις που σημειώνονται στον Περσικό.

Υπενθυμίζεται ότι για τον ίδιο λόγο ο κ. Παπαχρηστίδης, κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στην Ελλάδα, είχε συναντηθεί με τους ύπουργούς Ναυτιλίας και Έξωτερικών κ.κ. Στάθη Άλεξανδρή και Κάρ. Παπούλια.

Η ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΟΔΟΣ

Αύριο Τετάρτη 2 Σεπτεμβρίου θά πραγματοποιηθεί στον Πειραιά ή φθινοπωρινή κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και της Ελληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Τα θέματα της ημερησίας διατάξεως είναι:

Έλληνική Ναυτιλία — Έξελξεις — Προβλήματα — Προοπτικές.

Άνοικτά Νηολόγια.

Οικονομική κατάσταση και το μέλλον του Ν.Α.Τ.

Ναυτική Έκπαίδευση — Sandwich Course — Ίδρυση νέων ΑΔΣΕΝ σε ναυτόπους.

Συνεργασία με ναυτεργατικές οργανώσεις.

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Υπό των επίσημων γερμανικών στατιστικών διαπιστώνεται σημαντική αύξηση της γερμανικής εμπορικής ναυτιλίας, ήτις την 31 Δεκεμβρίου περιελάμβανε 3.579 σκάφη 3.900.000 τον. γκρόρ.

— Υπό της ατμοπλοίας «Κάσσορ» Α.Ε. παρηγγέλθη εις τα ναυπηγεία Doxford φορτηγόν ατμόπλοιον 10.600 τον. d.w., μήκους 450 ποδών, πλάτους 57,9 και βυθίσματος 25,10 ποδών. Θά παραδοθή τον Μάιον του προσεχούς έτους.

— Κατ' απόφασιν της Κυβερνήσεως της Βαρσοβίας ιδρύθη εις Πειραιά Πολωνικών Προξενείον, διωρίσθη δέ πρόξενος ο κ. Κοσμάς Άρβανιτίδης, όστις ως γνωστόν πρακτορεύει και την «Πολωνικήν Άτμοπλοϊαν».

— Καθ' όλον τό β' 15θήμερον του λήξαντος μηνός άμείωτος διετηρήθη άν μή και έτι μάλλον διηυρύνθη ή ζωηρότης της ναυλαγοράς. Έξ όλων των τομέων του υπερθαλασσίου εμπορίου ή ζήτησις χωρητικότητας ήτο καταφανώς μεγαλύτερα της προσφοράς, οι δέ ναύλοι άλλου μέν αίσθητήν έσημείωσαν ανατίμησην άλλου δέ σταθερώς διετηρήθησαν εις τά άπό μηνών κρατούντα ύψηλά επίπεδα.

— Τό α/π «Κάϊρο Σίτυ» (πετρελαιοκίνητον 9.600 τον.) της Aglo Egyptian Mail Line, άναχωρεί τό Σάββατον 4 Σεπτεμβρίου 4 μ.μ. δι' Άλεξάνδρειαν και την Παρασκευήν 10 Σεπτεμβρίου 11 π.μ. διά Μασσαλίαν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 161/1.9.1937)

Διεθνής εκπροσώπηση.

Διαχειριστικά και οικονομικά θέματα δύο οργανισμών.

Συνεργασία Τεχνικών Έπιτροπών.

Προσπάθεια περικοπής διαχειριστών δαπανών πλοίων, π.χ. Classification Societes Fees.

Έτερα θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΜΑΣ

Με τό πρόγραμμα έκσυγχρονισμού του Πολεμικού μας Ναυτικού που καταρτίσθηκε από τό Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού και ανακοινώθηκε πρό ήμερών από τον ύπουργό Έθνικής Άμυνας κ. Χαραλαμπίοπουλο εξασφαλίζεται ή επιβίωση της ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας και ταυτόχρονα επιτυγχάνεται ή εξειδίκευσή της στις κατασκευές και έπισκευές των πολεμικών πλοίων ώστε ή χώρα μας άφ' ενός να καταστεί ανεξάρτητη σε έναν τόσο κρίσιμο τομέα και άφ' έτέρου σύν τω χρόνω να καταστεί και εξαγωγική.

Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις του κ. Χαραλαμπίοπουλου αυτή ή στιγμή ναυπηγούνται:

— Πέντα άρματαγωγά και πέντε πετρελαιοφορτηγίδες στα ναυπηγεία Έλευσίνας όπου έπίσης κατασκευάζεται ή πλωτή δεξαμενή για τις ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού άνυψωτικής ικανότητας 6.000 τόννων. Συνολικό κόστος όλων των κατασκευών 32

δίδει δραχμών περίπου.

— Πέντε πετρελαιοφόρα στά 'Ελληνικά Ναυπηγεία όπου επίσης θα ναυπηγηθούν και δύο περιπολικά με σχέδια και «νόου χάου» των δανικών ναυπηγείων DANIELAR συνολικού κόστους 3,5 δίδει δραχμών περίπου.

— Μία υδροφόρος 1.200 τόννων η οποία είχε άρχει να κατασκευάζεται στα Ναυπηγεία Χαλκίδας και θα αποπερατωθεί στην ΝΑΥΣΙ συνολικού κόστους 400 εκατ. δραχμών.

Έξ άλλου περτάθηκε η μετασκευή στα 'Ελληνικά Ναυπηγεία δύο αντιτορπιλικών και θα συνεχισθεί ο έκσυγχρονισμός των όπλικών συστημάτων τριών ακόμη αντιτορπιλικών. Επίσης τελεί υπό μελέτη ο έκσυγχρονισμός των ηλεκτρονικών ολικών όλων των αντιτορπιλικών, τεσσάρων υποβρυχίων, τεσσάρων τορπιλλακάτων και δέκα ναρκαλιευτικών, έχει προγραμματισθεί η εκτέλεση γενικών επισκευών των αντιτορπιλικών και πυραυλακάτων στα 'Ελληνικά Ναυπηγεία, τα Ναυπηγεία 'Ελευσίνας και την ΝΑΥΣΙ και έχει γίνει διαγωνισμός για τη ναυπήγηση υδρογραφικού επίκειται η επιλογή του κατασκευαστού. Έξ άλλου στο πρόγραμμα των νέων κατασκευών εντάσσεται και η ναυπήγηση τεσσάρων φρεγατών, από τις οποίες η μία θα κατασκευασθεί στο εξωτερικό και θα αποτελέσει τον πιλότο για τις άλλες τρεις που θα κατασκευασθούν στην 'Ελλάδα.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

Έντυπωσιάζει η διαφορά που παρουσιάζεται στα στοιχεία του 'Υπουργείου και της 'Ενώσεως Πλοιάρχων για την ανεργία των πλοιάρχων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, το τρίτο δεκάμηρο του Αυγούστου οι προσφερόμενοι για ναυτολόγηση πλοίαρχοι ανέρχονταν σε 610 (485 στο κέντρο και 125 στις έπαρχίες), οι υποπλοίαρχοι σε 377 (277 και 100 αντίστοιχα) και οι άνθυποπλοίαρχοι σε 337 (241 και 96 αντίστοιχα).

Την ίδια χρονική περίοδο στο πρόγραμμα ανεργίας της ΠΕΠΕΝ ήταν γραμμένοι 45 πλοίαρχοι, 29 υποπλοίαρχοι και 19 άνθυποπλοίαρχοι.

Ευχαρίστως θα δεχθούμε οποιαδήποτε εξήγηση γι' αυτή την έντυπωσιακή διαφορά αλλά και υπεύθυνα στοιχεία για τον έντονο ρυθμό της πραγματικότητας γύρω από το θέμα της ανεργίας των πλοιάρχων.

ΕΠΙΣΗΜΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ

«Έν πομπή και παρατάξει» έγινε στο Μπέργκεν της Νορβηγίας το άνοιγμα του «Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου» (ΝΔΝ) παρουσία του υπουργού 'Εμπορίου και Ναυτιλίας. Μιλώντας στη σχετική τελετή ο 'Υπουργός δήλωσε ότι το ΝΔΝ ήταν η μόνη λύση που μπορούσε να συσφίξει τις σχέσεις και τους δεσμούς της νορβηγικής κοινωνίας με την εμπορική ναυτιλία της. Μολονότι δεν αποτελεί το μόνο μέτρο που θα ληφθεί για το μέλλον της εθνικής ναυτιλίας, είναι βέβαιο ότι θα προσελκύσει τους Νορβηγούς ναυτίλους, στους οποίους εξασφαλίζει ικανοποιητικούς όρους επιχειρηματικής απασχόλησης. Προσέθεσε ακόμη ότι το ΝΔΝ δεν πρόκειται να καταστεί ποτέ σημαία ευκαιρίας και ότι η νορβηγική σημαία δεν θα ύψωθεί ποτέ σε πλοία των οποίων τα πληρώματα δεν απολαύουν των διεθνών επιπέδων

αμοιβής, συνθηκών εργασίας και νομικής προστασίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι επίσημες παρουσιάσεις του νέου νηολογίου θα γίνουν σύντομα στο Λονδίνο, στη Ν. 'Υόρκη και άλλοι για την προσέλκυση ξένων έφοπλιστών. Η παρουσίαση θα γίνει από την 'Ενωση Νορβηγών 'Εφοπλιστών σε συνεργασία με τις κατά τόπους Νορβηγικές πρεσβείες.

ΠΕΡΙ ΣΑΝΚΟ

Καιρό είχε ο ναυτιλιακός τύπος να άσχοληθεί με την περίφημη Σάνκο, τις όποιες οι περιπέτειες τον είχαν σχεδόν μονοπωλήσει προ διετίας.

«Ηδη λοιπόν η Σάνκο έχει υπό εκμετάλλευση 150 πλοία από τα οποία 90 μονάδες είναι μπάκ κάρριερς και τα υπόλοιπα απαρτίζονται από υγραεριοφόρα, μικτά, δεξαμενόπλοια και δύο VLCC.

Όπως δηλώθηκε πρόσφατα, το πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως της εταιρίας αρχίζει ήδη να αποδίδει τα πρώτα θετικά αποτελέσματα. Σ' αυτό συνέβαλαν ουσιαστικά άφευκός μόνι τα μέτρα περιορισμού του προσωπικού και αναθεωρήσεως των συμβάσεων εργασίας και άφευκτο η πρόσφατη ανάκαμψη της αγοράς η οποία επέτρεψε να συμψηφισθούν οι συναλλαγματικές απώλειες από ναύλους λόγω της ανατιμήσεως του γιέν.

Από φέτος η Σάνκο άλλαξε τακτική στον τομέα των τράμπς υιοθετώντας συμβόλαια σπώτ με δίμηνη προειδοποίηση, χάρη στα οποία μειώθηκε εντελώς ο αριθμός των αργούντων πλοίων. Για τους προσεχείς μήνες του έτους προβλέπει να ενισχύσει τη θέση της με παρόμοια συμβόλαια που της επιτρέπουν να αποφεύγει τις μεγάλες διακυμάνσεις των ναύλων. Στόν τομέα των δεξαμενόπλοίων θα συνεχίσει τις χρονονομαυλώσεις και τα ναυλοσύμφωνα μικρής διάρκειας που καλύπτουν το 70% του πετρελαιοφόρου στόλου της.

ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΟΣΟΙ ΜΠΟΡΟΥΝ

Σύζυγος συνταξιούχου ναυτικού υπεβλήθη πρόσφατα σε δύσκολη έγχειρηση στο MEMORIAL HOSPITAL της Νέας 'Υόρκης, χρειάζεται όμως να ακολουθήσει και μία θεραπευτική άγωγή η οποία στοιχίζει περί τις 7.000 δολάρια — Τα έξοδα της έγχειρησεως, 25.000 δολάρια περίπου, συγκεντρώθηκαν με πρωτοβουλία του προξενικού λιμενάρχου Νέας 'Υόρκης και καταβλήθηκαν ήδη στο έν λόγω νοσοκομείο στο οποίο έπρόκειτο να έπανεξετασθεί και το 12χρονο παιδί του ανωτέρω συνταξιούχου που έχει υποβληθεί παλαιότερα στο MEMORIAL σε ειδική άγωγή για λέμφωμα ρινοφάρυγγος.

Είμαστε βέβαιοι ότι η εύρύτερη ναυτική μας οικογένεια η οποία διακρίνεται για την εύαισθησία της θα σπεύσει να βοηθήσει για την αποκατάσταση της ύγείας της συζύγου και του παιδιού του έν λόγω ναυτικού — σχετικές πληροφορίες παρέχονται στα «Ναυτικά Χρονικά».

Η ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΑΣ

Τό έχουμε πεί και άλλοτε με άφορμή τη χρησιμοποίηση στοιχείων και πληροφοριών των «Ναυτικών Χρονικών» από άλλα έντυπα τα οποία αποφεύγουν συστηματικά να αναφέρουν την πηγή:

«Η χρήση των στοιχείων και των πληροφο-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι στη Γαλλία έχουν μείνει με την έντύπωση ότι η έπίσημη θέση της χώρας τους ως προς την ναυσιπλοία στην περιοχή του Περσικού ήταν εκείνη που είχε εκφράσει ο ύπουργός Θαλάσσης δηλώνοντας ότι τα γαλλικά εμπορικά πλοία πλέουν στον Κόλπο «υπό ίδια τους ευθύνη και χωρίς συνοδεία».

«Ηδη όμως, μολονότι δεν έχει ανακοινωθεί τίποτε από έπίσημα χείλη, φαίνεται ότι η θέση αυτή έχει τροποποιηθεί. Γιατί, όπως έγινε γνωστό, δύο γαλλικά πετρελαιοφόρα (τό Brissac και τό Athos) θα περνούσαν τα Στενά υπό την... παρακολούθηση πολεμικών πλοίων.

Διερωτώνται λοιπόν οι Γάλλοι αν η κατάσταση περνά βαθμιαία από την άπλη «συνόδευση» (accompagnement) στη τυπική «συνοδεία» (escorte) και ουσιαστικά στην κανονική νηοπομπή (convoi). Γιατί, όπως γράφουν, οι όροι αυτοί έναλλάσσονται συνεχώς, δείχνοντας ίσως την πρόοδο της έμπλοκής του πολεμικού Ναυτικού στην υπόθεση. «Εμπλοκή την οποία ήρθε να έπιβεβαιώσει ο άπόπλους από την Τουλώνα ενός άεροπλανοφόρου, δύο φρεγατών και ενός άνεφοδιαστικού του στόλου, με προορισμό τη Μεσόγειο και τον Κόλπο.

Πλούσια λοιπόν η συνοδευτική όρολογία. Παρακολούθηση, συνόδευση, συνοδεία, νηοπομπή. «Ετσι ώστε να έπιτρέπει στους διπλωμάτες τα στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» που καλύπτουν άπλως την πολεμική προστασία.

ριών μας είναι έλεύθερη υπό την προϋπόθεση ότι θα αναφέρεται ρητά και χωρίς περικλάδες ή πηγή. Και τό έπαναλαμβάνουμε και σήμερα διότι όρισμένοι είτε δεν αναφέρουν την πηγή όταν χρησιμοποιούν τα στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών», είτε προσπαθούν να μειώσουν τη συστηματική μας προσπάθεια για την καταγραφή των εξέλιξεων που σημειώνονται στην 'Ελληνική Ναυτιλία. «Ετσι πρό ήμερών, μία «ναυτιλιακή» έφημερίδα αναδημοσίευσε τα στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» για τις άγορές των 'Ελλήνων στο πρώτο έξάμηνο του 1987 χρησιμοποιώντας την έκφραση «Σύμφωνα με στοιχεία που συνοψίζει το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» — τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν συνοψίζουν στοιχεία αλλά κατέγραψαν έπειτα από έπίμονη έρευνα μία - μία όλες τις άγορές των 'Ελλήνων στο πρώτο έξάμηνο και τα νηολόγια που προτίμησαν οι άγοραστές για να έντάξουν τα νέα πλοία τους και αξιώνουν από όλους να σέβονται την έργασία των ανθρώπων τους που είναι γεμάτη κόπο και μόχθο.

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Ζητούμε συγγνώμη από τους άναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» για την καθυστέρηση που σημειώθηκε στην κυκλοφορία του παρόντος και του προηγούμενου τεύχους, η οποία όφειλόταν στην έτήσια άδεια του τεχνικού μας προσωπικού.

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities—anywhere.

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp.
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTIMITIOU GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES 418-2551/7
TELEX 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES KYKNOSFISH PIRAEUS FAX (01)-4182388

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES 01-488 2171/4
TELEX 889378 TRANS G
FAX 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE (914) 592-8013
TELEX 226666 QUIV US
CABLES QUIVERCO NEW YORK
FAX (914) 5928015

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX 96490/96492 ITLM E
CABLES ITALMAR LASPALMAS
FAX (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES (40) 39 14 33
TELEX 2165378 FSC D
CABLES ALLFRIGO HAMBURG
FAX (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFIENORSA S.A.
C/ ARENAL 104 8D
36 201 VIGO/SPAIN
PHONES (986)-224657/7
TELEX 83674 SFNS E
FAX (986)-430001

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η ένταση που προκάλεσε η παρουσία πολεμικών πλοίων στον Περσικό Κόλπο δημιούργησε κινητικότητα των συναλλαγματικών ισοτιμιών, αλλά οι συχνές και επιτυχείς παρεμβάσεις των Κεντρικών Τραπεζών διατήρησαν την άνοδο των βασικών νομισμάτων σε λογικά επίπεδα.

Τά χρηματιστήρια Νέας Υόρκης, Λονδίνου, Τόκιο, Παρισιών και Φραγκφούρτης συνεχίζουν να παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση και υψηλές τιμές, ενώ στις χρηματαγορές το Λονδίνο διατηρεί την πρωτοπορία (μέση ημερήσια διακίνηση: Λονδίνο 103 δισεκ. δολλ., Τόκιο 100 δισεκ. και Ν. Υόρκη 95 δισεκ. δολλάρια).

Η τιμή του αργού βαίνει την κατιούσα μετά την έκτόνωση της εντάσεως που παρατηρήθηκε τις τελευταίες εβδομάδες του Αυγούστου, αποτέλεσμα επίσης και της άνοδου της παραγωγής πετρελαίου από τις χώρες του ΟΠΕΚ στα 19/20 έκ. βαρέλια την ημέρα, έναντι των 16,6 έκ. βαρελίων που είχε συμφωνηθεί.

Δολλάριο ΗΠΑ

Νέος ύπουργός Έμπορου εξέλεξε ο κ. Βερέτι πρώην πρόεδρος του Αμερικανικού Έμπορικού Επιμελητηρίου, ο οποίος προβλέπει για το 1988 σταθερή μείωση του εμπορικού ελλείμματος, άνοδο του Α.Ε.Π. κατά 3,2% -3,5% και ρυθμό πληθωρισμού περί τα 4,2% για το 1987 και 4% για το 1988.

Σχεδόν ταυτόχρονη με την αλλαγή του ύπουργού Έμπορου υπήρξε και η αλλαγή του προέδρου της Όμοσπονδιακής Τράπεζας κ. Π. Βόλκερ από τον κ. Γκρίνσπαν, του οποίου η ακολουθητέα πολιτική είναι προς το παρόν άγνωστη.

Τις ελπίδες όμως αυτές του νέου Υπουργού, ανέτρεψαν τα στοιχεία του εξωτερικού εμπορίου για τον Ιούνιο του 1987, που ανακοινώθηκαν στις 14 Αυγούστου και προκάλεσαν εκπλήξη κι απογοήτευση, καθώς από

14,1 δισεκ. δολλ. έλλειμμα τον Μάιο, ο Ιούνιος παρουσίασε ένα άλμα 10% και έφθασε τα 15,7 δισεκ. δολλ. (έναντι 13-13,5 δισεκ. που είχε προβλεφθεί).

Οι εισαγωγές τον Ιούνιο, έφθασαν το επίπεδο ρεκόρ των 36,8 δισεκ. δολλ. έναντι 34,8 δισεκ. δολλ. τον Μάιο, ενώ οι εξαγωγές αυξήθηκαν ελάχιστα και έφθασαν τα 21,1 δισεκ. δολλάρια.

Τα στοιχεία αυτά προκάλεσαν μία κατακόρυφη πτώση της τιμής του δολλαρίου, που παρέμεινε όμως σε σχετικώς υψηλά επίπεδα (στις 21.8.87 έπεσε στα 18.145 μάρκα και 142.10 γιέν).

Τουναντίον ο δείκτης DOW JONES καθημερινά φθάνει σε νέα επίπεδα ρεκόρ (ξεπέρασε τα 2.700 στις 17 Αυγούστου, έναντι 800 το 1982 όταν ανέλαβε η κυβέρνηση Ρήγκαν).

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρά την πτώση του έναντι του Έλβετικού φράγκου και τελευταίως έναντι του δολλαρίου, το μάρκο συνεχίζει να αποτελεί γνώμονα συγκρίσεως των διαφόρων νομισμάτων και το εύνοούμενο νόμισμα των επενδυτών.

Για το 1987 προβλέπεται εμπορικό πλεόνασμα της τάξεως των 110 με 120 δισεκ. μάρκων και πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών 38,5 δισεκ. μάρκων (35,1 δισεκ. το 1986). Ήδη το εμπορικό πλεόνασμα για το πρώτο εξάμηνο ξεπέρασε τα 55 δισεκ. μάρκα (50,7 δισεκ. το 1986).

Όσον αφορά τον πληθωρισμό, αυτός κινείται σε μηδενικό επίπεδο ενώ στον τομέα του Α.Ε.Π. παρατηρήθηκε μείωση κατά 0,5% το πρώτο τρίμηνο.

Πάντως το ακριβές μάρκο έπληξε ιδιαίτερα τις εταιρίες κατασκευής ηλεκτρικών ειδών όπως η SIEMENS, (καθαρά κέρδη 1,3 δισεκ. μάρκα, το πρώτο εξάμηνο, έναντι 1,47 δισεκ. την ίδια περίοδο του 1986, ενώ ο τζίρος αυξήθηκε).

Μειωμένα κέρδη παρουσιάζουν και οι Τράπεζες, με παράδειγμα τα κέρδη της DRESNER BANK που έπεσαν κατά 15,7% σε 378,4 εκατ. μάρκα έναντι 448,9 εκατομ. το 1986 (μείωση επιτοκίων, αύξηση μισθών).

Τό χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης πάντως παραμένει σε υψηλά επίπεδα, ενώ το μάρκο πιεζόμενο από την ρευστοποίηση μάρκων για επενδύσεις στην Ιαπωνία και από την άθροισμα πώληση μάρκων από τους Γερμανούς τουρίστες βρίσκεται στα χαμηλότερα από έτους επίπεδα.

Η Λίρα Άγγλιας

Στην αρχή του Αυγούστου η άνοδος των τιμών του αργού πετρελαίου και η σημαντική μείωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών από 527 εκατομ. λίρες τον Μάιο σε 165 εκατ. λίρες τον Ιούνιο, προκάλεσαν δικαιολογημένη εuforia στο χρηματιστήριο αξιών του Λονδίνου και ανέβασαν τον δείκτη των FINANCIAL TIMES στο ρεκόρ των 1852,5 μονάδων.

Η υπερθέρμανση της Βρετανικής οικονομίας με επιχειρηματικά κέρδη 10% και άνω και δείκτη ανάπτυξεως που αναμένεται να φθάσει τα 3,5% προκάλεσαν άνοδο του πληθωρισμού που κινείται περί το 4,5%.

Για τη συγκράτηση των πληθωριστικών πιέσεων αλλά και τη μείωση των συνεχώς αυξανόμενων εισαγωγών, η Τράπεζα της Άγγλιας αποφάσισε την αύξηση του επιτοκίου στις 5 Αυγούστου κατά μία ποσοστιαία μονάδα, από 8 7/8 σε 9 7/8 επιτόκιο.

Τό παράδειγμα της Τράπεζας της Άγγλιας ακολούθησαν την επομένη οι Τράπεζες Midland και Barclays, αυξάνοντας το βασικό επιτόκιο χορηγήσεων από 9% σε 10%.

Τό μέτρο αυτό είχε άμεσες επιπτώσεις στο χρηματιστήριο του Λονδίνου που παρουσίασε μία από τις πιο θεαματικές κατακόρυφες πτώσεις της ιστορίας του (50 μονάδες), φθάνοντας στο επίπεδο των 1742,6 στις 7 Αυγούστου.

Η άνοδος του δολλαρίου τον Αυγούστο έφερε την τιμή της λίρας στις 7 Αυγούστου στα 1.5635 δολλ. έναντι 1.6530 δολλ. πριν ένα μήνα, ενώ στις 21.8.87 με την πτώση του

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

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

δολλαρίου ή λίρα παρουσίασε άνοδο στα 1.6320 δολάρια.

Τό 'Ιαπωνικό Γιέν

Στήν συνάντηση του νέου ύπουργού 'Εμπορίου των ΗΠΑ με τον ύπουργό 'Εμπορίου καί Βιομηχανίας τής 'Ιαπωνίας συζητήθηκε ή μείωση του έμπορικου πλεονάσματος κατά 25% με αύξηση των εισαγωγών.

Γιά τό 1987 δέν προβλέπεται μείωση του πλεονάσματος κάτω από τά 94 δισεκ. δολλ. έναντι των 100 δισεκ. δολλαρίων του 1986.

Ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξεως άναμένεται νά φθάσει τά 3% έως 3,5% τό επόμενο έτος έναντι 2,6% τό 1987 καί σ' αυτό θά συμβάλει ή περιορισμένη άνεργία πού εξακολουθεί νά μή ξεπερνά τά 3%.

Στά πλαίσια αυτά ή τιμή του γιέν παρέμεινε σταθερή μεταξύ 146 καί 152 τό δολλάριο ενώ οι παρεμβάσεις τής Τράπεζας τής 'Ιαπωνίας γίνονται όλοένα καί πιό άραιές.

'Η Δραχμή

Ο πίνακας 3 πού άκολουθεί δείχνει ότι ή δραχμή παρά τήν διολίσθησή της, βρίσκεται όσον άφορά τό δολλάριο άκόμα πάνω από τήν ισοτιμία πού προήλθε από τήν ύποτίμηση στίς 11 'Οκτωβρίου 1985 (9,8%), αλλά κατ'ά μέσο όρο 17-25% κάτω από τίς τιμές των άλλων βασικών νομισμάτων.

Πάντως ή προβλεπόμενη άνταγωνιστικότητα τής δραχμής από τήν ύποτίμηση έχει διαβρωθεί από τήν ύποτίμηση του δολλαρίου, ιδιαίτερα όσον άφορά τίς έμπορικές σχέσεις της με τήν άμερικανική άγορά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλαρίου Νέας 'Υόρκης

	24.7.87	20.8.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8510	1.8315	- 1.1
Φρ. 'Ελβ.	1.5330	1.5190	- 1.0
Λιρ. 'Αγγλ.	1.6060	1.6220	- 1.0
Φρ. Γαλλ.	6.1595	6.1230	- 0.6
Λίρα. 'Ιταλ.	1339.0	1327.0	- 0.9
Γιέν 'Ιαπ.	149,45	144,15	- 3.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
'Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 21.8.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 3/4	7 1/16	7 5/16
Μάρκ. Γερμ.	3 13/16	3 15/16	4 1/4
Λιρ. 'Αγγλ.	9 9/16	9 3/4	9 15/16
Φρ. 'Ελβ.	3 7/16	3 13/16	4
Φρ. Γαλλ.	7 15/16	8 7/16	8 15/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή Τιμή FIXING (Τράπεζα 'Ελλάδος)

	24.7.87	20.8.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	140.170	139.300	+ 0.6
Μάρκ. Γερμ.	75.530	75.996	- 0.6
Φρ. 'Ελβ.	91.236	91.662	- 0.5
Λιρ. 'Αγγλ.	224.530	228.430	- 1.7
Φρ. Γαλλ.	22.715	22.758	- 0.2
Λίρα. 'Ιταλ. (100)	10.236	10.4370	- 0.5
Γιέν 'Ιαπ. (100)	93.438	96.510	- 3.2
E.C.U.	156.875	157.450	- 0.4

ποτέ τήν εξαφάνιση του κλάδου των Θαλαμηπόλων από τήν ποντοπόρο ναυτιλία, θά ύπερασπισθούμε με όλες μας τίς δυνάμεις τή διατήρηση τής θέσης του Θαλαμηπόλου καί άκόμη τήν παραπέρα βελτίωση των συνθηκών εργασίας του καί άς έχουμε τόν χαρακτηρισμό των «καρεκλοκένταυρων έκπροσώπων» γιά τό λόγο άκριβώς ότι θέλουμε νά προασπίσουμε τά συμφέροντα των συναδέλφων πού εκπροσωπούμε.

Εύχαριστούμε γιά τή φιλοξενία,

Γιά τή Διοίκηση

'Ο Πρόεδρος
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

'Ο Γεν. Γραμματέας
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΩΒΑΙΟΣ

Πειραιάς, 14.8.1987

Σημ. Συν.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι εκείνο πού προέχει όλων είναι ή ύπαρξη πλοίων με 'Ελληνική σημαία καί όχι ή ύποστήριξη κλαδικών συμφερόντων καί ή διοίκηση τής 'Ενώσεως Θαλαμηπόλων πρίν από τή διατύπωση μεγαλόστομων διακηρύξεων — «δέν θά δεχθούμε τήν εξαφάνιση του κλάδου των θαλαμηπόλων από τήν ποντοπόρο ναυτιλία» — όφειλε νά ρίξει μιά ματιά στό έθνικό νηολόγιο όπότε θά είχε διαπιστώσει ότι ατή ή ποντοπόρος ναυτιλία άριθμεί σήμερα μόνο περί τά 850 έν ενεργεία πλοία με 'Ελληνική σημαία, ενώ αντίστοιχα έλληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες είναι πολύ περισσότερα.

Πρέπει νά καταλάβουν όλοι ότι ή άνταγωνιστικότητα του υπό 'Ελληνική σημαία πλοίου είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων καί ότι έν πάση περιπτώσει εάν θέλουμε νά έχουμε πλοία με 'Ελληνική σημαία όφείλουμε νά συμβάλουμε όλοι — καί οι ίδιοι οι ναυτικοί — στή βελτίωση αυτής τής άνταγωνιστικότητας. 'Η έπιστολή όμως τής διοικήσεως των Θαλαμηπόλων μάς δίνει τήν εύκαιρία νά ξεκαθαρίσουμε ότι θεωρούμε καρεκλοκένταυρους τους «έκπροσώπους» εκείνους πού ριζώνουν στήν καρέκλα τους, σάν νά μήν ύπάρχουν άλλοι ίκανοί νά εκπροσωπήσουν τόν κλάδο τους καί άποχωρούν μόνον όταν συνταξιοδοτούνται γιά νά απολαύσουν καί τούς πλούσιους καρπούς των «μόχθων» τους — συό τουλάχιστον συντάξεις από τίς όποιες ή μία (του ΝΑΤ) είναι προσαυξημένη κατά 20%, όπότε παρουσιάζεται καί τό φαινόμενο «έκπρόσωποι» άνήκοντες στά κατώτερα πληρώματα νά παίρνουν μεγαλύτερη σύνταξη καί από τούς άξιωματικούς οι όποιοι καταβάλλουν κάθε μήνα τά μαλλιά τής κεφαλής τους γιά εισφορές.

ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ άφορμή σχόλιο του τελευταίου τεύχους «Νά μήν τά τινάξουμε όλα στόν 'Αέρα» καί έπειδή μάς ένδιαφέρει τουλάχιστον έξίσου με σάς ή τύχη τής 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας θά θέλαμε νά παρατηρήσουμε τά έξής:

Είμαστε από εκείνους πού έμμένουν στήν προώθηση του νέου 'Οργανισμού του 'Υπουργείου καί φυσικά όχι γιά νά έξυπηρετήσουμε κάποια προσωπικά καί συντεχνιακά συμφέροντα, αλλά γιά νά εφαρμοστούν νόμοι του Κράτους, όπως ό Ν. 1558/85 καί 1586/86 πού ρητά επιβάλλουν τή σύνταξη νέων 'Οργανισμών σέ όλα τά 'Υπουργεία άκόμα καί ΝΠΔΔ. 'Η διαδικασία αυτή θά έπρεπε νά είχε από καιρό ολοκληρωθεί (31.12.86) καί γιά τήν καθυστέρηση θά λέγαμε ότι ύπάρχει συνολική κυβερνητική εϋθύνη.

Πέρα όμως από τό λόγο αυτό πού θά μπο-

ρη τής άνταγωνιστικότητας του πλοίου» είναι αρκετά γνωστό, όπως άκόμη γνωστό είναι ότι θά συνεχισθεί μέχρι νά επιτευχθεί ό στόχος πού είναι ή εξαφάνιση του κατώτερου πληρώματος από τά έλληνικά πλοία. 'Εδώ λοιπόν οι «καρεκλοκένταυροι έκπρόσωποι» των ναυτικών θά ύπερασπισθούν τίς θέσεις εργασίας τους καί δέν θά συναινέσουν στήν εξαφάνιση του κλάδου τους, ενώ είναι σίγουρο ότι στό πλευρό τους θά είναι όλοι οι «Έλληνες ναυτικοί».

Τό σχόλιο παραβλέπει τό γεγονός ότι ό Θαλαμηπόλος ύπάρχει σέ όλες τίς ναυτίλες καί μάλιστα ύπηρετεί ως 'Αξιωματικός στό πλοίο. Πιστεύουμε ότι εάν είχε προηγηθεί κάποια σχετική έρευνα δέν θά έδειχνε τόσο άγνοια γιά τό τί προσφέρει ό Θαλαμηπόλος μέσα στό φορτηγό πλοίο καί ποιά είναι τά καθήκοντά του, γιατί τότε σίγουρα θά γνώριζε ότι ή άπουσία ενός μέρους τής προσφοράς εργασίας του, θά όδηγήσει όλοκληρωτό τό πληρώμα στήν όπισθοδρόμηση με άποτέλεσμα ό 'Αξιωματικός του πλοίου νά μπαίνει στή σειρά γιά νά πάρει συσσίτιο. Καί ρωτάμε: 'Η άνταγωνιστικότητα του έλληνικού πλοίου έξαρτάται από τήν ύποβάθμιση του τρόπου διαβίωσης όλόκληρου του πληρώματος; 'Ο βοηθός Θαλαμηπόλος τί θά γίνει μετά από λίγα χρόνια, μήπως «Πλοίαρχος»;

'Εμείς σάν Π.Ε.ΕΘ.Ε.Ν. δέν θά δεχθούμε

Η ΑΝΤΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΥ ΣΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Στό σχόλιο των «Ναυτικών Χρονικών» με ήμερομηνία 1.8.87 καί με τίτλο «ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ» ή Πανελλήνια 'Ενωση Θαλαμηπόλων έπιθυμεί νά κάνει τίς έξής παρατηρήσεις:

Πρώτον: 'Ο χαρακτηρισμός γιά τούς έκπρόσωπους των ναυτικών «καρεκλοκένταυροι έκπρόσωποι» είναι τό λιγώτερο άπάρδεκτος καί ό συντάκτης του σχολίου εάν δέν τό γνωρίζει θά έπρεπε νά ξέρει ότι αναφέρεται σέ έλεγμένους με δημοκρατικές διαδικασίες έκπρόσωπους, πού έχουν εκλέξει οι ίδιοι οι ναυτικοί, όπως έξάλλου γίνεται σέ όλα τά δημοκρατικά καθεστώτα γιά όλους τούς χώρους δουλειάς, με σκοπό τή διαφύλαξη των συμφερόντων τους.

Δεύτερο: 'Η γνώμη του σχολίου γιά κατάργηση τής θέσης του Θαλαμηπόλου με τό αυτοσερβίρισμα των 'Αξιωματικών του πλοίου, όδηγεί στά άυθαίρετα συμπεράσματα, ότι δηλαδή ή κατάργηση γίνεται πρόσχαρη τής άνταγωνιστικότητας του πλοίου. Πρέπει νά σημειώσουμε ότι, μείωση στή σύνθεση των πλοίων έχει γίνει καί μάλιστα τελευταία κατ' έπανάληψη σέ σημείο πού τό τροπάρι αυτό «μείωση τής σύνθεσης γιά χά-

ρούσε ίσως να χαρακτηριστεί τυπικός, υπάρχουν και ακόμα πιο ουσιαστικοί λόγοι.

Βρισκόμαστε στο κατώφλι του 21ου αιώνα με μία τεχνολογία που προχωράει με άλματα και παράλληλα έχουμε μία ριζική αναθεώρηση απόψεων στον τομέα της Διοίκησης, έχουμε μία άλλη αντίληψη για τον τρόπο Οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και μιά άλλη αντιμετώπιση του ζητήματος ανθρώπινο δυναμικό της Δημόσιας Διοίκησης.

Με αυτά τα δεδομένα, οργανισμοί που συντάχθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 80 με βασανιστική πορεία αναζήτησης, με εξαντλητικό διάλογο, με συναινετικές διαδικασίες και φόντο τις άπτες τεχνολογικές εξελίξεις, χρειάζονται ριζική αναδιάρθρωση.

Πόσο μάλλον ο Όργανισμός του ΥΕΝ που έχει στην πλάτη του μία δεκαετία και στη σύνταξη δεν τηρήθηκε καμμία από τις παραπάνω προθέσεις που αποτελούν τις ελάχιστες εγγυήσεις για δημιουργία ενός σωστού οργανωτικού σχήματος. Δεν λέει τίποτε άραγε ο Ιδιομορφος ρατσισμός που θεσπίζετε με το άρθρο 76 του ισχύοντος Όργανισμού και θεωρεί τη στολή προσόν για την κατάληψη θέσεων προϊσταμένου, απαγορεύοντας ταυτόχρονα σε όποιονδήποτε ... μη προσοντούχο (πολιτικό υπάλληλο) να άτενίσει πόστο προϊσταμένου και άς έχει πλείστα όσα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα; Κι αν αυτό είναι χαρακτηριστικό της αντίληψης του συντάκτη δεν είναι δυστυχώς το μόνο, δεν είναι υπερβολή αν πούμε ότι ο ισχύων Όργανισμός τεχνικά ανταποκρίνεται στην εποχή του άτμου και διοικητικά της φεουδαρχίας. "Αν λοιπόν για τις άλλες δημόσιες υπηρεσίες οι νέοι οργανισμοί είναι βήμα εκσυγχρονισμού, για το ΥΕΝ είναι «μέθοδος άναπνοής»...

"Ας μην ξεχνάμε εξάλλου ότι η κατρακύλα του έθνικού μας νηολογίου συντελέστηκε στις μέρες του παρόντος οργανωτικού σχήματος.

Η αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του ΥΕΝ δεν είναι θέμα συντεχνιακό μερίδων προσωπικού, αλλά θέμα ζωτικής σημασίας για την έθνική μας Οικονομία. Για τον διαχωρισμό των αντίκειμένων του Υπουργείου σε άστυνομικά και παραγωγικά υπάρχει η έπιστήμη της Διοίκησης, η κοινή λογική και η καθημερινή πρακτική και δεν έχει καμμία θέση η διαπραγματευτική δύναμη κάποιων ενδιαφερομένων μερίδων. Η ναυτιλία είναι έθνική υπόθεση και δεν άποτελεί προίκα κατενός.

Υπάρχουν τραγικές άδυναμίες σε όλο το φάσμα του πολύπλευρου έργου του ΥΕΝ με κορυφαίες την έλλειψη σύνδεσης της ναυτιλίας με την λοιπή Οικονομία, την άνυπαρξία σοβαρής ναυτιλιακής ύποδομής, την

πλημμελέστατη άστυνόμευση άκτών και θαλασσών. Αυτές τις άδυναμίες θά πρέπει τό νέο Όργανωτικό σχήμα να βοηθήσει να ξεπερασθούν και όχι να τις διαιωνίζει. Τό προτεινόμενο οργανωτικό σχήμα δεν είναι κατασκευάσμα κάποιων «θερμοκέφαλων πρασινοφρουρών», αλλά καρπός εξαντλητικού υπηρεσιακού διαλόγου με παρεμβάσεις ειδικών έπιστημόνων του τομέα όργάνωσης του Υπουργείου Προεδρίας της Κυβέρνησης και προσαρμοσμένο στις σύγχρονες αντίληψεις της έπιστήμης της Διοίκησης και γι' αυτό άκριβώς έγινε άποδεκτό από τον Υπουργό Ναυτιλίας και δύο Υπουργούς Προεδρίας (κ.κ. Τσοχατζόπουλο και Κακαμαννη) αλλά και από την τότε (και μερικά και τώρα) ηγεσία του Λιμενικού Σώματος. Δεν τολμούμε να σκεφτούμε ότι τούς συναλασσόμενους με τό ΥΕΝ τούς ενδιαφέρει αν θά φορούν γαλόνια τά στελέχη του Υπουργείου, αντίθετα μάλιστα σε κάποιους άπ' αυτούς π.χ. ναυτεργάτες μπορεί ή ταύτιση του ρόλου άστυνομέυοντος και ύπηρετη να δημιουργεί περιέργους συνειρμούς.

Οι άνάγκες της ναυτιλίας μας είναι τεράστιες και ύπάρχει χώρος για δουλειά για πολύ περισσότερο προσωπικό από τό σημεινόν, εξάλλου ο κόσμος των έλληνικών θαλασσών είναι πολύ μεγάλος και ύπάρχει πεδίο δόξας για όλους, άφού — δυστυχώς — και πολλές «Πατρίτσες» ύπάρχουν και πολλά όπλα που χρειάζονται φύλαξη και τόσα άλλα.

Δυστυχώς μακρυγορήσαμε, παρουσιάζοντας μερικές μόνον πτυχές ενός τόσο μεγάλου θέματος, αλλά πιστεύουμε ότι αξίζει τον κόπο.

Κλείνοντας και έπειδή βλέπουμε ότι οι άπόψεις σας ταυτίζονται με διατυπωμένες ήδη άπόψεις μιάς μερίδας προσωπικού — ίσως λόγω παραπληροφόρησης — σας γνωρίζουμε ότι είμαστε άνοιχτοι σε κάθε διάλογο που στόχο έχει τό καλό της Ναυτιλίας.

Εύχαριστώντας έκ των προτέρων για τη φιλοξενία.

Ό Πρόεδρος
Θ. ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ

Ό Γεν. Γραμματέας
Α. ΜΑΡΑΓΚΟΣ

Πειραιάς, 24.8.97

Σημ. Συντ.: Κανένας δεν άμφισβητεί την άνάγκη του εκσυγχρονισμού της δημόσιας διοίκησης, μάλιστα τά «Ναυτικά Χρονικά» σε έντελώς άνύποπτο χρόνο και πριν άκόμη ύπάρξει ή Όμοσπονδία που μäs έστειλε την άνωτέρω έπιστολή είχαν ύπογραμμίσει επανειλημμένα αυτή την άνάγκη. Και φυσικά πρέπει να ύπάρξει αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του ΥΕΝ αλλά αυτή ή αναδιάρθρωση πρέπει, κατά την αντίληψή μας, να γίνει σταδιακά και με προσεκτικά βήματα ώστε να μην έχουμε όπισθοδρομήσεις.

Στά πλαίσια αυτών των αντίληψεων τά «Ναυτικά Χρονικά» και γιά να ίκανοποιηθούν και τά αίτήματα των πολιτικών υπάλληλων του ΥΕΝ — και όχι του ΝΑΤ, του Οίκου Ναύτου και των άλλων υπηρεσιών που τό προσωπικό τους έχει ύπαρξει στή δύναμη της Π.Ο.Υ.Ε.Ν. — ύπογράφμίζαν στο προηγούμενο τεύχος ότι μπορούν να τούς παραχωρηθούν όρισμένες Διευθύνσεις και υπηρεσίες του ΥΕΝ και έπί πλέον να άποκτήσουν και δική τους Διεύθυνση Διοικητικού ώστε να καταστούν ανεξάρτητοι και να γίνουν αόθύπαρκτοι.

Στά περί παραπληροφόρησης των «Ναυτικών Χρονικών» δεν άπαντούμε — άλλοι είναι οι παραπληροφωρημένοι — θά επαναλάβουμε όμως ότι εκείνο που μäs ενδιαφέρει είναι ή σωτηρία του έθνικού νηολογίου, ή όποια βεβαίως δεν μπορεί να ύπάρξει ούτε μέσα στή θολούρα, ούτε στήν άναστάτωση.

ΤΟ «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» ΣΤΑ ΨΑΡΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τό Έκπαιδευτικό «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», τό όποιο έδώ και πολλά χρόνια έχει αναλάβει την πρακτική εκπαίδευση έν πλώ στις έλληνικές θάλασσες των μαθητών από τις σχολές Έμπορικού Ναυτικού, με την παρουσία του στο Αίγαίο και τις συχνές επισκέψεις στα νησιά μας, δίδει έναν ιδιαίτερο έθνικό παρόν.

Η παρουσία αυτή στον Αιγαίοπελαγίτικο θαλάσσιο χώρο, τονώνει τό ήθικό των μαθητών, μαθαίνουν την Ιστορία του τόπου μας και έμφυχώνεται ο κάθε νησιώτης βλέποντας ότι οι νέοι μας εξακολουθούν να προτιμούν τό έπάγγελμα του ναυτικού.

Έχομε ύπ' όψη μας ότι τό πλοίο αυτό έχει προσεγγίσει στην πολυετή πορεία του σχεδόν σε όλα τά νησιά μας και τά περισσότερα λιμάνια της ήπειρωτικής Ελλάδος, έχασαν όμως οι ύπεύθυνοι ένα νησί, τά Ψαρά, τό όποιο βρίσκεται όχι πολύ μακριά από την γεωτονική Χίο, την όποια πάρα πολλές φορές τό «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» έχει έπισκεφθή, όπως και την Έγνουςα.

Τά Ψαρά όμως είναι ένα από τά ένδοξότερα, άνευ ύπερβολών, νησιά του Αιγαίου με Ιστορία και παράδοση στή Ναυτιλία από τά προεπαναστατικά χρόνια και στον άπελευθερωτικό άγώνα του 1821-1827, έπομένως είναι λυπηρό να διαπιστώνουμε ότι άγνοείται ή συμβολή του στις θυσίες του Έθνους και μάλιστα με έπιδεικτικό τρόπο, διότι άπέχει από την Χίο μόνο 42 ναυτικά μίλια.

Θέλομε να πιστεύουμε ότι ή έξαιρεση αυτή, δεν άποτελεί έσκεμμένη πρόθεση, αλλά έχει διαφύγει για άγνωστους λόγους την προσοχή των άρμόδιων του ύπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας και πρέπει να προγραμματίσουν τό εκπαιδευτικό «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» να έπισκεφθή τον επόμενο χρόνο και τά άκριτικά Ψαρά.

Νομίζουμε ότι οι έπισκέψεις αυτές με τούς μαθητές των σχολών Έμπορικού Ναυτικού πρέπει να πραγματοποιούνται κάθε χρόνο, ώστε οι δόκιμοί μας να δούν και από κοντά την πατρίδα των Ναυμάχων του 1821

Οι δόκιμοι φεύγοντας από την Μαύρη Ράχη των Ψαρών θά έχουν διδαχθή πολλά, ο προβληματισμός τους από την Ιστορία των Ψαρών τά μέγιστα θά τούς ώφελήσει και θά άναπτειωθούν οι μνήμες, που ή Ιστορία με πείσμα της κρατά άνεξίτηλες στις σελίδες της.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΑΣ
Γ. πρόεδρος Άδελφότητος Ψαριανών

26 Ιουλίου 1987

Your supplier in Rotterdam
JOHN A. ZANNIS
Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ — ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ — Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ 1711/87 ΠΕΡΙ ΝΑΤ ΚΑΙ Η ΥΠ' ΑΡΙΘ. 58/28.7.87 ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ

ΤΟΥ Κ. Γ. Δ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ, Δικηγόρου

Από τη διακήρυξη των δικαιωμάτων του ανθρώπου και του πολίτη της Γαλλικής Επανάστασης του 1789, τη διακήρυξη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων του 1948, την Ευρωπαϊκή Σύμβαση του 1950 για την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών του, μέχρι τα σύγχρονα Έλληνικά και Ευρωπαϊκά Συντάγματα (άρθ. 4/1864, 1911, 1952) με αποκορύφωμα το άρθρο 5 σε συνδυασμό με το άρθρο 22 παρ. 1 του ισχύοντος Συντάγματος του 1975, καθιερώνεται από τον συντακτικό νομοθέτη, με τρόπο σαφή και κατηγορηματικό, ανάμεσα στις άλλες ατομικές ελευθερίες και η «ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ» (Liberté Publique) επιλογής και άσκησης της εργασίας.

Αποτελεί ένα από τα θεμελιώδη στοιχεία (Grund geset) ατομικά δικαιώματα — ελευθερίες του πολίτη. «Εκαστος δικαιούται να αναπτύσσει ελεύθερα την προσωπικότητά του και να συμμετέχει εις την κοινωνικήν - οικονομικήν και πολιτικήν ζωήν της Χώρας... κ.λπ.».

Η παραπάνω ελευθερία, βρίσκεται καθαρά διατυπωμένη σε αρκετές από τις «Διεθνείς Συμβάσεις Έργασίας» που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας και οι οποίες σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος μας αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Έλληνικού ουσιαστικού δικαίου και υπερισχύουν σε αντίθετες διατάξεις νόμων, αλλά και εγκυκλίων της Διοικήσεως (Ταμείων - Οργανισμών).

Η Συνθήκη της ΕΟΚ, (Σ.ΕΟΚ), (ιδίως άρθρα 7, 48, 52-57, 86 της Συνθήκης της Ρώμης 25.3.57 προστατεύει ορισμένες σπουδαίες πλευρές της οικονομικής ελευθερίας του Ευρωπαίου πολίτη ανάμεσα στις οποίες είναι και η ελευθερία της εργασίας (άρθρα 59-62, ελευθερία παροχής υπηρεσιών).

Τό Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) έχει τονίσει με αποφά-

σεις του Stauder Απόφ. 71/12.2.1969 Nold, Rutili και έπικαλείται τα θεμελιώδη δικαιώματα του Ανθρώπου σαν λόγο έλέγχου της νομιμότητας των πράξεων των οργάνων των κρατών μελών (Υπόθεση 36/75 Δημοσιευμένη στο European Court Report s.1219).

Μέ άλλα λόγια παρέχεται στον ιδιώτη ενός κράτους - μέλους έννομη προστασία ενώπιον των Έθνικών δικαστηρίων, όταν το κράτος μέλος καταστρατηγεί διατάξεις της Συνθήκης της Ε.Ο.Κ. και των δύο άλλων κοινοτήτων (ΕΚΑΧ, ΕΑΣ), εκδόθηκε μάλιστα τό 1972 ειδικά η «European Communities Act».

Σαν αποτέλεσμα των παραπάνω κάθε μέτρο, τό οποίο είναι αντίθετο προς τις διατάξεις των θεμελιωδών δικαιωμάτων σ' ένα κράτος μέλος της Ε.Ο.Κ., άρα και στην Ελλάδα, μπορεί ν' άκυρωθεί από τό Δ.Ε.Κ. (Υπόθεση 29/69 (1969) ECR 425 «... The fundamental human rights enshrined in the general principles of Community law and protected by the Court»).

Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα, όπως αναφέρει και ο Έλληνας καθηγητής του Ευρωπαϊκού Δικαίου Π. Δαλτόγλου ότι ή όδός της νομολογικής διαμορφώσεως της προστασίας των ατομικών δικαιωμάτων, μολοντί δέν είναι ταχεία και συστηματική, παρά μένει ή μόνη πολιτικά και πρακτικά βατή.

Σήμερα και ενώ διανύουμε τό τελευταίο τέταρτο του είκοστου αιώνα, σαν πλήρες πλέον μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και μετά από τόσους αγώνες των κατοίκων της γής για «Ελευθερία - Δημοκρατία», καλύτερευση της ζωής του ανθρώπου μέσα σε μιά εύνομούμενη και με αξιοκρατικά κριτήρια λειτουργούσα κοινωνία, σπεύδει άφ' ενός ό κοινός Νομοθέτης, με τό άρθρο 4 του άριθμ. 1711/87 νέου περί ΝΑΤ νόμου και άφ' έτέρου ό Πρόεδρος του παραπάνω

Ταμείου με την άριθμ. 58/28.7.87 εγκύκλιό του, την όποία άπευθύνει άπειλητικά και συγχρόνως με παρακλητικό τόνο προς όλες τις ναυτιλιακές έταιρείες, και ζητά, ούτε λίγο, ούτε πολύ, άσκώντας δήθεν «κοινωνική πολιτική» και εφαρμόζοντας τον πολυζητημένο νέο νόμο περί ΝΑΤ, με σκοπό πάντα «τήν πλήρη άπασχόληση των άνέργων ναυτικών» και ίσως την επίλυση των θεμελιωδών προβλημάτων της ναυτιλίας μας (συρρίκνωση του Έλληνικού Νηολογίου — Άνακοπή της διαρροής πλοίων προς τις σημαίες εύκολίας — Βελτίωση ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου στη διεθνή ναυλαγορά), από τον **ιδιωτικό τομέα** (Ναυτιλιακές και άλλες επιχειρήσεις) να άπαγορεύσουν την εργασία στα καταξιωμένα και πεπειραμένα στελέχη τους. Στούς όποιους επί χρόνια στηρίχθηκε και μεγαλούργησε ή Έλληνική ναυτιλία και προέρχονται, όπως είναι φυσικό κυρίως από τό Έμπορικό Ναυτικό (συνταξιούχοι, πλοίαρχοι, μηχανικοί κ.ά). Ζητά δέ ή ίδια εγκύκλιος άρχικά με έπιτακτικό τόνο, «έντέλλεσθε» και τελειώνει παρακλητικά, παρακαλεί τούς ίδιους, αν είναι δυνατόν, τούς άπογεγραμμένους **συνταξιούχους ναυτικούς** να ζητήσουν την άναστολή καταβολής της σύνταξής τους, για την όποία έχουν καταβάλλει ήδη κατά τό παρελθόν άνελλιπώς, αυτοί και οι έργοδότες τους, τις νόμιμες άσφαλιστικές εισφορές. Με αυτό τό τρόπο (δημιουργία δηλ. 1.000 - 2.000 νέων θέσεων) «θά λυθεί ή θά άμβλυνθεί ΔΗΘΕΝ, τό διογκούμενο καθημερινά πρόβλημα της άνεργίας των ναυτικών και της έλλείψεως πόρων (άσφαλιστικών εισφορών) του ΝΑΤ.

Αυτή ή πρόχειρα προτεινόμενη «Λύση - φενάκη» είναι άντισυνταγματική, άνεδαφική, άνακόλουθη προς τό κοινό βουλευτικό μας καθεστώς και αντίθετη προς κάθε έννοια λογικής και Δικαίου

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

και για τους παρακάτω λόγους:

1) Οι παραπάνω συνταξιούχοι, πρώην ναυτικοί και τώρα ίσως στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών έχουν καταβάλει, όπως προανέφερα, οι ίδιοι και οι εργοδότες τους (έφοπλιστικές εταιρείες) αδιάκοπα τις εισφορές τους στο NAT και σήμερα που δικαιούνται πλέον αυτή την πενιχρή έστω σύνταξη, είναι παράδοξο και καταπλεονεκτικό, το NAT να καρπούται, ίσως επ' άπειρον, τις σε συνάλλαγμα κυρίως προκαταβληθείσες ύψηλές ασφαλιστικές εισφορές αυτών των απομάχων του κύματος, οι οποίες εισφορές ως ληφθεί υπόψη είναι κατά πολύ μεγαλύτερες από εκείνες των άλλων αντίστοιχων χερσαίων επαγγελματιών.

2) Για πρώτη φορά στο Σύνταγμα του 1975 γίνεται ρητή μνεία, (άρθ. 106 παρ. 2) και κατοχυρώνεται κατά κάποιο τρόπο η έλευθερία της «Ιδιωτικής οικονομικής πρωτοβουλίας» και είναι παράδοξο σήμερα η πολιτεία (Διοίκηση του NAT) να έμμεβαίνει με τέτοιο άπροκαλυπτο και κοινωνικό - πολιτικό αδόκιμο τρόπο σε ιδιωτικές επιχειρήσεις (Ναυτιλιακές εταιρείες) ποινικοποιώντας την ελεύθερη επιλογή και πρόσληψη εργαζομένων (πεπειραμένων στελεχών) που προέρχονται μόνο από τις τάξεις του 'Εμπορικού Ναυτικού. Διότι έχουμε παραδείγματα συνταξιούχων του Δημόσιου Τομέα οι οποίοι συγχρόνως απασχολούνται και αμείβονται νομότυπα, με διάφορα Διοικητικά - φοροτεχνικά τεχνάσματα (ως Διευθύνοντες Σύμβουλοι, 'Εμπειρογνώμονες κ.λπ.) σε επιχειρήσεις του 'Ιδιωτικού Τομέα.

3) Μέ αυτή την άτυχέστατη και αληθινά «πρόχειρη λύση» που προτείνεται αποκεφαλίζεται και δυναμιτίζεται η ναυτιλία μας που επί χρόνια στηρίχθηκε και μεγαλούργησε χάρη στην πείρα, τις γνώσεις, την ευστροφία και τον πλούτο των ιδεών των ανθρώπων αυτών που επί δεκαετίες έζησαν το ύγρο στοιχείο και έγιναν «αληθινοί πρεσβευτές» της 'Ελλάδας σ' όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης, έμπεδώνοντας την 'Ελληνική ναυτοσύνη.

4) Το Σύνταγμα και ο νόμος πρέπει να βλέπουν έξ' ὅσου δηλαδή ενιαία, όλους του 'Ελληνες πολίτες και δέν είναι δυνατόν να προτείνονται τέτοιες μεθοδεύσεις, μόνον για τους συνταξιούχους του 'Εμπορικού Ναυτικού και να κατακλύζονται οι Ναυτιλιακές εταιρείες και οι διάφοροι 'Οργανισμοί της χώρας στην ανώτατη βαθμίδα τους (διευθυντές - προσωπάρες - Σύμβουλοι) από συνταξιούχους άλλων 'Ασφαλιστικών Ταμείων με τις γνωστές νομιμοφανείς μεθοδεύσεις.

5) Είναι λυπηρό αν όχι ανησυχητικό βήμα για μιὰ Σοσιαλιστική Κυβέρνηση να προσπαθεί να επιλύσει, ζωτικά οικονομικό - κοινωνικά προβλήματα που χρονίζουν επί δεκαετία και πλέον, με γιατροσόφια και κομπορημοσύνες 'Εγκυκλίων, οι οποίες απευθύνονται με έκφοβιστικό φευ! αλλά συνάμα και παρακλητικό χαρακτήρα προς τόν 'Ιδιωτικό Τομέα (Ναυτιλιακές εταιρείες), αντί να ενδιαφερθεί «πάση θυσία» να δημιουργήσει τις ευνόικες προϋποθέσεις για να καταστήσει διεθνώς ανταγωνιστικό τό

'Ελληνικό πλοίο και να λειτουργήσει αυτόματα με επιτυχία ο νόμος της αγοράς για όλους μας, έτσι ώστε να αμβλυνθεί τό όξύ πρόβλημα της Ναυτιλίας μας και του Ν.Α.Τ.

Μία τέτοια μακροπρόθεσμη πολιτική όσο επίπονη και χρονοβόρα αν φαίνεται είναι ασύγκριτα καλύτερη και περισσότερο αποτελεσματική για τη Ναυτιλία μας, αντιμετώπιζοντάς την πλέον σαν «ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ» και εξαιρώντας την από πολιτικο-ιδεολογικές σκοπιμότητες.

Γ.Δ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ/Δ.Σ.Π.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Τό Σύνταγμα της 'Ελλάδος 1975.
- 'Η 'Ελλάδα στην Εύρώπη, Γ. Κοντογεώργη 1985.
- 'Η Εύρώπη των ΔΕΚΑ, Α. Παπαληγούρα 1979.
- ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Α. Καρακατσάνη 1977.
- «Συνταγματικά Δικαιώματα», Α. Μάνεση 1981.
- 'Η Σύμβαση των Δικαιωμάτων του ανθρώπου και τό Σύνταγμα, Φ. Βεγλερή 1976.
- ΤΑ ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, Σ. Ταλιαδούρου Νο Β 1982.
- F.G. Jacobs "The European Convention of Human Rights" Oxford 1975.
- European Court Report, 1975.
- «ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ» 229/87.
- «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» "Άρθρο Χ. 'Αρκαλάκη 1249/87.

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 άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1985 ήταν
17.163.000.000 δολάρια.**

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν 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

ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΘΕΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΝΟΠΙΟΗΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Οι κανόνες της Λισσαβώνας

Τό 1983 η Comite Maritime international έστειλε σέ όλες τίς κατά χώρες θαυατρικές της Έθνικές Ένώσεις Ναυτικού Δικαίου μιά σειρά έρωτημάτων άναφερομένων στό σύστημα πού εφαρμόζει κάθε χώρα γιά τήν άποζημίωση άπώλειών όφειλομένων σέ σύγκρουση πλοίων. Λεπτομερείς άπαντήσεις έλήφθησαν από 21 έθνικές Ένώσεις. Έπί τή βάσει του συγκεντρωθέντος ύλικού ή CMI συγκρότησε μιά διεθνή ομάδα έργασίας ή όποία ανέλαβε νά καταρτίσει μιά σειρά Κανόνων πού νά καλύπτουν όλες τίς περιπτώσεις τών εκ συγκρούσεως ζημιών. Ένα πρώτο σχέδιο της Ομάδας άποτέλεσε άντικείμενο μελέτης άπό τούς άντιπροσώπους της Διασκεύεως της CMI πού συνήλθε στή Λισσαβώνα τό 1985. Μετά τή Διάσκεψη άκολούθησαν πολλές συσκέψεις της Ομάδας Έργασίας μέ τελικό άποτέλεσμα νά δούν τό φώς οι «Κανόνες της Λισσαβώνας».

Όπως όρίζει ό Κανών Α, οι Κανόνες «μπορούν νά υιοθετηθούν... ύστερα άπό μιά σύγκρουση». Δέν έχουν ισχύ νόμου καί δέν εφαρμόζονται γενικά.

Έλπίζεται πάντως ότι οι πλοιοκτήται καί οι άσφαλιστάί θα έκτιμήσουν ότι σέ μιά σύγκρουση τά συμφέροντα όλων τών μερών θα έξυπηρετηθούν ίκανοποιητικά μέ τήν υιοθέτηση τών Κανόνων καί ή ρύθμιση τών άπαιτήσεων της συγκρούσεως θα γίνει πάνω στήν ίδια βάση. Έξάλλου ή υιοθέτηση τών Κανόνων θα έπιτρέψει σοβαρή έξοικονόμηση χρόνου καί δαπανών.

Έκτός άπό τήν κατά περίπτωση υιοθέτηση τών Κανόνων έλπίζεται ότι μέ τόν καιρό οι Κανόνες θα κερδίσουν τήν άναγνώριση τών διεθνών ναυτιλιακών καί άσφαλιστικών κύκλων ώστε νά γίνουν γενικά δεκτοί ως βάση γιά τή ρύθμιση όλων τών σχετικών περιπτώσεων.

Μολοντί κατεβλήθη προσπάθεια ώστε οι Κανόνες νά είναι πλήρως κατανοητοί, παρέστη άνάγκη σέ άρκετούς άπό αυτούς νά γίνει άναφορά στήν έννοια του «εϋλόγου» γιά διάφορες περι-

πτώσεις. Σέ τελική άνάλυση έφόσον τά ενδιαφερόμενα μέρη δέν συμφωνήσουν έπί του εϋλόγου, θα καταστεί άναγκαία ή δικαστική ή διαιτητική προσφυγή. Καί στήν περίπτωση όμως αυτή έλπίζεται ότι οι Κανόνες θα βοηθήσουν τόν δικαστή ή τόν διαιτητή νά προσεγγίζουν τήν όρθότερη λύση.

Ό Κανών III άναφέρεται σέ ζημιές φορτίου ή άλλων αγαθών έπί του πλοίου. Οι πλοιοκτήται πού έπιθυμούν νά υιοθετήσουν τούς Κανόνες δέν μπορούν φυσικά νά τούς επιβάλουν καί στους ενδιαφερόμενους γιά τό φορτίο.

Γι' αυτό θα χρειασθεί νά γίνει καί πάλι συμφωνία μετά τό άτύχημα, έκτός άν έχει έπιτευχθεί γενικότερη άναγνώριση.

Καί μιά τελευταία παρατήρηση. Τά ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει νά προσέξουν τό ζήτημα του νομίσματος τών άπαιτήσεων. Τό σχετικό συμφωνητικό πού είναι προσαρτημένο στους Κανόνες καί τό όποιο θα πρέπει νά ύπογραφεϊ άπό τά μέρη, τά ύποχρεώνει νά έπιλέξουν αυτά τό νόμισμα στό όποιο θα διακανονισθούν οι άπαιτήσεις, έν έλλείψει του όποίου θα εφαρμοσθούν τά «special Drawing Rights» (SDR). Συνιστάται πάντως όπως τά ενδιαφερόμενα μέρη, πρό της ύπογραφής του συμφωνητικού, ενημερωθούν σαφώς έπί τών συνεπειών εφαρμογής του περί νομίσματος Κανόνος V.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΛΙΣΣΑΒΩΝΟΣ 1967 ΟΡΙΣΜΟΙ

Πλοίο σημαίνει κάθε σκάφος, ναυπηγηση, μηχανημα, γεωτρύπανο ή εξέδρα, άσχετα άν είναι ίκανό γιά ναυσιπλοία, τό όποιο μετέχει σέ σύγκρουση.

Σύγκρουση σημαίνει άτύχημα δύο ή περισσότερων πλοίων τό όποιο προκάλεσε άπώλεια ή ζημία, έστω καί άν δέν έπήλθε υλική έπαφή μεταξύ τών πλοίων.

Παθών σημαίνει τό πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, στό όποιο όφείλεται λόγω

συγκρούσεως άποζημίωση γιά άπώλεια ή ζημία, έξαιρουμένης της άπώλειας άνθρωπίνης ζωής ή σωματικών βλαβών.

Όλική άπώλεια σημαίνει τήν πραγματική όλική άπώλεια του πλοίου ή τήν περιαγωγή του σέ κατάσταση τέτοια ώστε ή δαπάνη της διασώσεως καί έπισκευής του νά ύπερβαίνει τήν τρέχουσα άξία του τήν ώρα του άτυχήματος.

Άποζημίωση σημαίνει τήν καταβλητέα στόν παθόντα χρηματική άποζημίωση.

Περιουσία σημαίνει τό φορτίο, τά έμπορεύματα ή άλλα πράγματα έπί του πλοίου.

Ναύλος σημαίνει τό πληρωτέο ποσόν γιά τήν ύπό του πλοίου μεταφορά περιουσίας ή έπιβατών ή γιά τή χρήση του πλοίου.

Άργία σημαίνει τή χρονική περίοδο κατά τήν όποία ό παθών στερήθηκε τή χρήση του πλοίου.

ΚΑΝΩΝ Α

Οι παρόντες Κανόνες μπορεί νά υιοθετηθούν σέ περίπτωση έγέρσεως άπαιτήσεων συνεπεία συγκρούσεως. Η υιοθέτησή τους δέν προϋποθέτει άποδοχή ευθύνης.

ΚΑΝΩΝ Β

Οι παρόντες Κανόνες εφαρμόζονται γιά τόν καθορισμό της άποζημιώσεως σέ περίπτωση συγκρούσεως πλοίων. Δέν άφορούν τόν προσδιορισμό της ευθύνης καί δέν έπηρεάζουν τά δικαιώματα περιορισμού της ευθύνης.

ΚΑΝΩΝ Γ

Υπό τήν επιφύλαξη της εφαρμογής τών έναριθμων Κανόνων, τό δικαίωμα άποζημιώσεως περιορίζεται σέ ζημιές οι όποιες μπορούν εϋλόγως νά θεωρηθούν ως άμεση ή έμμεση συνέπεια της συγκρούσεως.

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

ΚΑΝΩΝ Δ

Υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του Κανόνος Γ και των ενάριθμων Κανόνων ή αποζημίωση πρέπει να αποκαθιστά τον παθόντα στην ίδια οικονομική κατάσταση που θα κατείχε αν δεν είχε συμβεί ή σύγκρουση.

ΚΑΝΩΝ Ε

Τό βάρος της αποδείξεως των απωλειών ή ζημιών των υπαγομένων στους παρόντες Κανόνες φέρει ο παθών. Αποζημίωση δεν καταβάλλεται στο μέτρο που το πρόσωπο κατά του οποίου στρέφεται η απαίτηση αποδεικνύει ότι ο παθών θα μπορούσε να αποφύγει ή να μετριάσει την απώλεια ή ζημία, επιδεικνύοντας τη δέουσα επιμέλεια.

**ΚΑΝΩΝ
ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ**

1. Σέ περίπτωση ολικής απώλειας πλοίου, ο παθών δικαιούται αποζημίωσης ίσης προς τό κόστος αγοράς όμοιου πλοίου στις τιμές της αγοράς κατά την ημέρα της συγκρούσεως. Εάν όμοιο πλοίο δεν είναι διαθέσιμο ο παθών δικαιούται αποζημίωσης ίσης με την αξία του πλοίου κατά την ημέρα της συγκρούσεως, υπολογιζόμενη ανάλογα με την κατηγορία του, την ηλικία, την κατάσταση, τον τρόπο εκμεταλλεύσεως και άλλους σχετικούς παράγοντες.

2. Η αποζημίωση σέ περίπτωση ολικής απώλειας περιλαμβάνει επίσης:

α) την καταβολή της αμοιβής για θαλάσσια άρωγή, κοινές άβαριες και άλλες δαπάνες ή έξοδα εύλογως προκύψαντα από τη σύγκρουση,

β) την καταβολή των ποσών για τα όποια ο παθών κατέστη υπόχρεος και τα όποια επλήρωσε σέ τρίτους συνεπεία της ευθύνης που προέκυψε από την σύγκρουση είτε συμβατικά είτε από την

εφαρμογή νόμων ή κανονισμών,

γ) την καταβολή του απολεσθέντος καθαρού ναύλου και της αξίας των καυσίμων που χάθηκαν λόγω της συγκρούσεως και δεν περιλαμβάνονται στην αξία του πλοίου κατά την παράγρ. 1 του παρόντος Κανόνος,

δ) υπό την επιφύλαξη της καταβολής απαιτήσεων για απώλεια ναύλου κατά τό ανωτέρω εδάφιο γ, αποζημίωση για την απώλεια χρήσεως του πλοίου κατά τό χρονικό διάστημα που είναι εύλογως αναγκαίο για την αντικατάστασή του, άσχετα αν πράγματι αντικαταστάθηκε ή όχι. Η αποζημίωση αυτή υπολογίζεται κατά τον Κανόνα II, αφαιρουμένων των τόκων που ο παθών δικαιούται να λάβει γι' αυτή την περίοδο κατά τον Κανόνα IV.

**ΚΑΝΩΝ II
ΖΗΜΙΑΙ ΠΛΟΙΟΥ**

1. Σέ περίπτωση που τό πλοίο, χωρίς να είναι ολική απώλεια, ως ορίζεται κατά τους παρόντες Κανόνες, υπέστη ζημίες, ο παθών δικαιούται λόγω αποζημιώσεως:

α) τη δαπάνη των προσωρινών επισκευών που πραγματοποιήθηκαν δικαιολογημένα και την εύλογη δαπάνη των οριστικών επισκευών.

Η δαπάνη των επισκευών αυτών περιλαμβάνει τις δαπάνες των αναγκαίων δεξαμενισμών, καθαρισμού κυτών και δεξαμενών, λιμενικών δικαιωμάτων, επιθεωρήσεων έμπειρογνώμων και νηογνώμονος, καθώς και τά έξοδα της δεξαμενής και/ή τά τέλη πλευρίσεως για τό διάστημα που παρέμεινε προς έκταλση των επισκευών.

Πάντως όταν οι επισκευές των ζημιών της συγκρούσεως εκτελούνται συγχρόνως με έργασις του έφοπλιστού αναγκαίες για τη διατήρηση της αξιοπλοίας του σκάφους ή συγχρόνως με ουσιώδεις επισκευές όφειλόμενες σέ

άλλο ατύχημα ή με έργασις που άνεβλήθησαν και εκτελούνται με την εύκαιρία του περιοδικού δεξαμενισμού, ή αποζημίωση θά περιλαμβάνει τη δαπάνη του δεξαμενισμού, των τελών πλευρίσεως ή άλλων χρονικώς υπολογιζομένων δαπανών, μόνο κατά τό μέτρο που ή περίοδος ή σχετιζόμενη με αυτές τις δαπάνες αύξηθηκε ή παρατάθηκε λόγω των επισκευών των όφειλομένων στη σύγκρουση.

β) την καταβολή της αμοιβής για θαλάσσια άρωγή, γενικές άβαριες και άλλες δαπάνες ή έξοδα εύλογως προκύψαντα από την σύγκρουση,

γ) την καταβολή των ποσών για τά όποια ο παθών κατέστη υπόχρεος και τά όποια επλήρωσε προς τρίτους συνεπεία της ευθύνης που προέκυψε από την σύγκρουση είτε συμβατικά είτε από την εφαρμογή νόμων ή κανονισμών,

δ) την καταβολή του απολεσθέντος καθαρού ναύλου και τη δαπάνη αντικαταστάσεως των καυσίμων και του έξοπλισμού που χάθηκαν λόγω της συγκρούσεως και δεν περιλαμβάνονται στο κόστος των επισκευών κατά τον Κανόνα II, 1α.

2. Η καταβλητέα αποζημίωση πρέπει να περιλαμβάνει επίσης:

α) υπό την επιφύλαξη της καταβολής των απαιτήσεων για την απώλεια του ναύλου κατά τό εδάφιο δ της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος Κανόνος, αποζημίωση για την απώλεια του καθαρού κέρδους λόγω της συγκρούσεως. Η αποζημίωση αυτή καθορίζεται επί τη βάσει των άκαθαρίστων κερδών που έχασε τό πλοίο στην περίοδο της άργίας, υπολογιζόμενα με βάση τά έξοδα του πλοίου ή συγκρίσιμων πλοίων εκτελούντων τά ίδια ταξίδια και μετ' άφαίρεση από τά άκαθάριστα έσοδά των έξόδων έκμεταλλεύσεως που θά έπραγματοποιούντο κανονικά για την έπίτευξη των άκαθαρίστων έσόδων, όπως είναι τό όφειλόμένο ένοίκιο, τά έξο-

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.

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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

δα καυσίμων και πληρώματος, λιμενικές δαπάνες και ασφάλιση.

β) τα έξοδα εκμεταλλεύσεως και τις άλλες δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν κατά το διάστημα της άργιας, εκτός των προβλεπόμενων στην παράγρ. 1 του παρόντος Κανόνος.

3. Για την έρμηνεία του Κανόνος II, δέον να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες ειδικές διατάξεις:

α) Όταν η άργια συμβαίνει κατά την εκτέλεση ναυλοσυμφώνου κατά ταξίδιο και η άργια δεν συνεπάγεται ακύρωση του ναυλοσυμφώνου, η αποζημίωση θα υπολογίζεται με βάση τα καθαρά κέρδη των δύο προηγούμενων της άργιας ταξιδιών και των δύο επομένων αυτής.

Όταν η αναφορά στα δύο προηγούμενα και τα δύο επόμενα ταξίδια δεν είναι δυνατή, ο υπολογισμός της αποζημίωσης θα γίνεται βάσει άλλων σχετικών ταξιδιών ή αν τέτοια δεν υπάρχουν, βάσει του ταξιδιού κατά το οποίο συνέβη η σύγκρουση.

Εάν συνεπεία της άργιας επήλθε ακύρωση του ναυλοσυμφώνου και ο ναύλος δεν επληρώθη, η αποζημίωση θα περιλαμβάνει τον απολεσθέντα καθαρό ναύλο.

β) Όταν η άργια συμβαίνει ενώ το πλοίο τελεί σε υπηρεσία τακτικής γραμμής, η αποζημίωση για την άργια καθορίζεται ως εξής:

ι) όταν η άργια συμβαίνει στη διάρκεια του ταξιδιού που το πλοίο εκτελούσε κατά το χρόνο της συγκρούσεως, με την εφαρμογή στην άργια του ημερησίου καθαρού κέρδους γι' αυτό το ταξίδι υπολογιζομένου γι' αυτό χρόνο που το ταξίδι θα διαρκούσε αν δεν συνέβαινε η σύγκρουση.

ii) όταν η άργια συμβαίνει σε άλλο χρόνο εκτός του ταξιδιού που το πλοίο εκτελούσε κατά το χρόνο της συγκρούσεως, με την εφαρμογή στην άργια του μέσου καθαρού κέρδους των δύο προηγούμενων της άργιας ταξιδιών και των δύο επομένων αυτής. Εάν η αναφορά στα δύο προηγούμενα και τα δύο επόμενα ταξίδια δεν είναι δυνατή, τη βάση του υπολογισμού αποτελούν τα καθαρά κέρδη άλλων σχετικών ταξιδιών και εάν τέτοια δεν υπάρχουν, τα καθαρά κέρδη ομοίου πλοίου εκτελούντος παρόμοια γραμμή.

γ) Όταν η άργια συμβαίνει ενώ το πλοίο τελεί σε χρονοναύλωση, η αποζημίωση περιλαμβάνει το απολεσθέν ένοικιο κατά τη διάρκεια της άργιας. Εάν συνεπεία της άργιας το ναυλοσύμφωνο ακυρωθεί, η αποζημίωση περιλαμβάνει το καθαρό ένοικιο που θα πληρωνόταν στη διάρκεια του ανεκτέλεστου τμήματος του συμφώνου, εκπιπτομένου κάθε καθαρού κέρδους που πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια αυτού του τμήματος.

4. Όταν οι επισκευές των ζημιών της συγκρούσεως εκτελούνται συγχρόνως με εργασίες του έφοπλιστού αναγκαίες για τη διατήρηση της αξιοπλοίας του

πλοίου ή συγχρόνως με ουσιώδεις επισκευές όφειλόμενες σε άλλο ατύχημα ή με εργασίες που αναβλήθηκαν και εκτελούνται με την ευκαιρία του περιοδικού δεξαμενισμού, η αποζημίωση θα περιλαμβάνει αποζημίωση για άργια μόνο στο μέτρο που η περίοδος των επισκευών παρατάθηκε λόγω των επισκευών των όφειλομένων στη σύγκρουση.

ΚΑΝΩΝ III ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1. Ο παθών δικαιούται αποκαταστάσεως της ζημίας την οποία υπέστη από απώλεια ή βλάβη συνεπεία της συγκρούσεως.

2. Στην περίπτωση περιουσίας που έχει εμπορική αξία, η αποζημίωση υπολογίζεται ως ακολούθως:

α) Εάν η περιουσία χάθηκε, ο παθών δικαιούται να λάβει την αξία που είχε στην αγορά την ημέρα που θα έφτανε το πλοίο, εκπιπτομένων των δαπανών στις οποίες δεν υπεβλήθη.

Εάν η αξία της αγοράς δεν μπορεί να προσδιορισθεί, ως αξία της περιουσίας θεωρείται η αξία της κατά τη φόρτωση αυξημένη με το ναύλο και την ασφάλιση, εφόσον υπεβλήθη σ' αυτά ο παθών και επιπλέον ένα περιθώριο εκτιμώμενου κέρδους τό πολύ 10% επί της αξίας της, όπως υπολογίσθηκε ανωτέρω.

β) Εάν η περιουσία εβλάβη ο παθών δικαιούται αποζημιώσεως ίσης με τη διαφορά μεταξύ της αξίας της σε καλή κατάσταση στον προορισμό της και της αξίας της στη βεβλαμμένη κατάσταση.

Εάν η υλική ζημία της περιουσίας προέρχεται από την παράταση του ταξιδιού λόγω της συγκρούσεως, η αποζημίωση θα υπολογίζεται πάνω στην ίδια βάση.

Πάντως εάν η ζημία προέρχεται από την πτώση της τιμής στην αγορά κατά τη διάρκεια της παρατάσεως, δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως.

3. Στην περίπτωση κάθε άλλης περιουσίας ο παθών δικαιούται να λάβει:

α) Εάν η περιουσία χάθηκε ή εβλάβη ανεπανόρθωτα, δικαιούται την αξία της

ή την εύλογη δαπάνη της αντικαταστάσεώς της.

β) Εάν η περιουσία εβλάβη και μπορεί να επισκευασθεί, δικαιούται το εύλογο κόστος της επισκευής, μη υπερβαίνον όμως την αξία της ή το εύλογο κόστος της αντικαταστάσεώς της.

ΚΑΝΩΝ IV ΤΟΚΟΙ

1. Επιπλέον του αρχικού κεφαλαίου όφειλονται τόκοι επί του ποσού της αποζημιώσεως.

2. Για τις απαιτήσεις του Κανόνος I, 1 οι τόκοι τρέχουν από την ημέρα της συγκρούσεως μέχρι την ημέρα της πληρωμής.

Για όλες τις άλλες απαιτήσεις οι τόκοι τρέχουν από την ημέρα της απώλειας ή της γενόμενης δαπάνης μέχρι την ημέρα της πληρωμής.

3. Όπου κατά τον Κανόνα V η αποζημίωση υπολογίζεται σε Special Drawing Rights (SDR) ως επιτόκιο ορίζεται το μέσο επιτόκιο του Λονδίνου για τις καταθέσεις 3 μηνών σε SDR στη περίοδο που τρέχουν οι τόκοι, άλλως το επιτόκιο ορίζεται σε 10% το χρόνο.

ΚΑΝΩΝ V ΝΟΜΙΣΜΑ

Εκτός αν τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνήσουν να εφαρμόσουν ένα όρισμένο νόμισμα στον υπολογισμό των όφειλομένων αποζημιώσεων, οι λογαριασμοί γίνονται ως ακολούθως:

— Απώλειες ή δαπάνες μετατρέπονται από το νόμισμα στο οποίο έγιναν σε Special Drawing Rights (SDR) με την ισοτιμία της ημέρας που συνέβησαν.

— Το τελικό όφειλόμενο ποσό υπολογίζεται σε SDR και η εξόφληση του όφειλόμενου ποσού στον παθόντα γίνεται σε νόμισμα της επίλογής του με την ισοτιμία της ημέρας της εξοφλήσεως.

— Εάν δεν υπάρχει επίσημη ισοτιμία του SDR με το επιλεγέν νόμισμα, η μετατροπή από ή σε SDR γίνεται με αναφορά στο δολλάριο ΗΠΑ.



Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.

(Looking after your business is our business)

**TRAMP & LINERAGENTS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE**

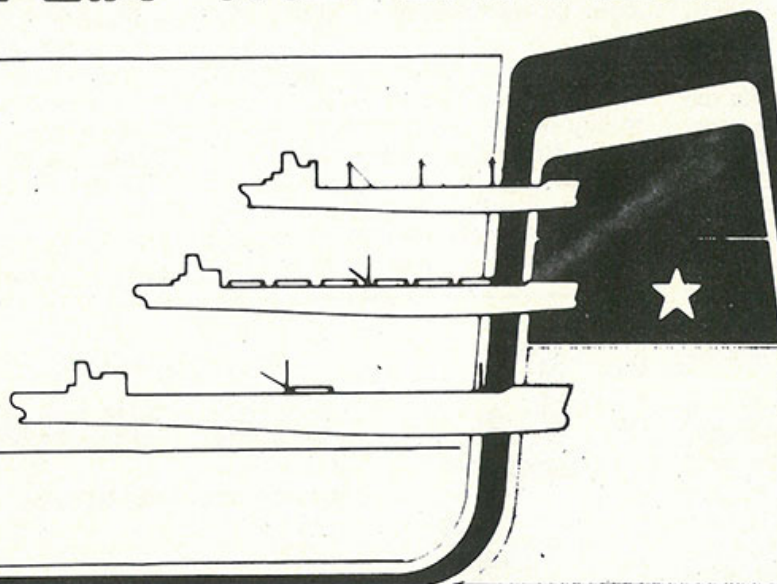
Basalstraat 41
3072 AA Rotterdam
P.O. Box 51177
3007 GD Rotterdam
Tel. 485 80 33
Telex 62209
Telefax 423 18 03
Telegrams: Loyal Rotterdam

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx. 212904 Tel. (1) 451 9553

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνικά πλοία άπωλεσθέντα κατά τόν πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο

Του άντιναυάρχου κ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ, Άρχηγού Λ.Σ.

Τά Έλληνικά πλοία πού άπωλέσθηκαν λόγω πολςμικής ένέργειας κατά τόν Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο, άποτελούν μιά άγνωστη σελίδα τής ναυτικής μας Ιστορίας.

Άτυχώς οι άνθρωποι πού τάξησαν έφυγαν από τή ζωή και οι ζωντανές μνήμες χάθηκαν και αυτές ώστε σήμερα ή καταγραφή τών άπολεσθέντων πλοίων νά είναι πολύ δύσκολη, αλλά κυρίως δλες οι γραπτές μαρτυρίες γιά τις συνθήκες άπώλειάς τους νά είναι δυσεύρετες.

Μέ τό πνεύμα αυτό ή έπιχειρούμενη καταγραφή τών πλοίων πού άπωλέσθηκαν κατά τόν Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο άποτελεί τό πρώτο βήμα γιά μια μεταγενέστερη συστηματική προσπάθεια πρός τήν κατεύθυνση αυτή.

ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, ναυπηγήσεως του 1890, κοχ. 2.795, του Σ. Κουτσόδοντη και Παπαναστασάπουλου. Τορπιλλίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 24 Ιουνίου 1917 στον Βισκαϊκό κόλπο.

ΑΝΔΡΟΣ, ναυπηγήσεως του 1890, κοχ. 3.038, μεταφορικής Ικανότητας 4.500 τον., του Νικ. Αλ. Καίτη. Άπωλέσθηκε λόγω πολεμικής αίτίας τό 1916.

ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ, ναυπηγήσεως του 1878, κοχ. 1.618, του Ί. Ρούσσου και υιών. Τορπιλλίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 12 Φεβρουαρίου 1917 στο Bristol channel.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ, ναυπηγήσεως του 1891, του Δ. Κυρτάτα. Βυθίστηκε λόγω πολεμικής αίτίας τό 1916.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.Δ., μεταφορικής Ικανότητας 5.200 τον., του Ζαννής Καμπάνη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1917.

ΑΝΘΙΠΠΗ, ναυπηγήσεως του 1872, κοχ. 1.166, του Μ. Μίχαλου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 29 Δεκεμβρίου 1915 στην Άδριατική.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ, νηολογίου Ίθάκης 18, ναυπηγήσεως του 1906, κοχ. 3.838, του Γ.Α. Δρακούλη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε στις 24 Ιανουαρίου 1918 στη Μεσόγειο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Μ. ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΣ, ναυπηγήσεως του 1901, κοχ. 3.771, του Α.Μ. Μαυροκορδάτου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στις 17 Ιουνίου 1917 στα άνοικτά τών Scilly Islands.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ν. ΘΕΟΦΙΛΑΤΟΣ, νηολογίου Ίθάκης 1, ναυπηγήσεως του 1890, κοχ. 2.282, του Κ.Α. Θεοφιλάτου. Τορπιλ-

λίστηκε και βυθίστηκε τήν 20 Μαρτίου 1918 στη Μεσόγειο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ, νηολογίου Ίθάκης 8, ναυπηγήσεως του 1901, κοχ. 2.762, του Κ. Σταθάτου. Προσέκρουσε σέ νάρκη και βυθίστηκε τήν 1 Δεκεμβρίου 1917 στον Βισκαϊκό κόλπο.

ΑΣΣΗΜΑΚΟΣ, ναυπηγήσεως του 1890, κοχ. 2.890, του Μιλτ. Άσσημάκου και Διαπούλη. Βυθίστηκε λόγω πολεμικής αίτίας τό 1916.

ΑΣΣΗΜΙΝΑ, ναυπηγήσεως του 1894, κοχ. 2.878, του Μιχ. Α. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε στο ύποβρύχιο στις 26 Ιανουαρίου 1918 στη Μεσόγειο.

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ναυπηγήσεως του 1904, κοχ. 3.650, του Δ. Μωραίτη - Τετνέ. Βυθίστηκε λόγω πολεμικής ένέργειας τό 1918.

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ναυπηγήσεως του 1913, κοχ. 4.070 του Σ.Γ. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από ύποβρύχιο στις 3 Άπριλίου 1917.

ΒΙΚΤΩΡΙΑ, ναυπηγήσεως του 1881, κοχ. 1.388, του Γ. Άγγελίδη. Βυθίστηκε από ύποβρύχιο στις 26 Φεβρουαρίου 1917 στη Μεσόγειο.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ, ναυπηγήσεως του 1874, κοχ. 1.159 του Α. Φωκά. Προσέκρουσε σέ νάρκη και βυθίστηκε στη Μεσόγειο τόν Ιούνιο του 1915.

ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ, ναυπηγήσεως του 1891, κοχ. 2.598, του Γ. Φ. Άνδρεάδη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από ύποβρύχιο στη Μεσόγειο τήν 30 Ιουνίου 1917.

Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ, ναυπηγήσεως του 1904, κοχ. 3.040, τής ναυτιλιακής εταιρίας «ΧΙΟΣ». Τορπιλλίστηκε και βυθί-

ΗΤΑΝ ΜΟΝΟ ΤΑ ΚΡΗΤΙΚΑ

Γιά τήν άποφυγή όποιασδήποτε παρερμηνείας διευκρινίζομε ότι ό πίνακας μέ τά άλιευτικά σκάφη πού βυθίσθηκαν από πολεμική αίτία στη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου άφορούσε μόνο τά Κρητικά άλιευτικά. Ύπενθυμίζομε ότι τά Κρητικά άλιευτικά πού βυθίσθηκαν κατά τόν Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο καταγράφηκαν από τόν κ. Κώστα Κρητικό ό όποιος είχε τήν καλωσύνη νά στείλει στα «Ναυτικά Χρονικά» τόν πίνακα μέ τά όνόματα τών έν λόγω σκαφών, πού δημοσιεύθηκε στο τεύχος τής 1ης Αυγούστου σάν συμπλήρωση στην έργασία του Άρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Χρήστου Ντούνη γιά τά πετρελαιοκίνητα πού βυθίσθηκαν από πολεμική αίτία στη διάρκεια τής ίδιας περιόδου.

στηκε από ύποβρύχιο στη Μεσόγειο τήν 16 Σεπτεμβρίου 1918.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ, ναυπηγήσεως του 1913, κοχ. 3.124, του Ν. Γ. Κυριακίδη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στα άνοικτά του Ushant στις 20 Άπριλίου 1917.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΕΤΟΣ, ναυπηγήσεως του 1890, κοχ. 2.269, του Κ. Π. Μαρκέτου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στο Bristol channel στις 12 Οκτωβρίου 1917.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ, ναυπηγήσεως του 1913, κοχ. 3.835, του Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από ύποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 4 Δεκεμβρίου 1917.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΝΓΓΕΛΑΤΟΣ, ναυπηγήσεως του 1897, κοχ. 3.635, του Δ. Άγγελάτου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από ύποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 5 Δεκεμβρίου 1916.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ, ναυπηγήσεως του 1904, κοχ. 3.636, του Σ.Γ. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1916.

ΓΩΗΣΣΑ, τών υιών του Άνδρέα Έμπειρικού. Άπωλέσθηκε λόγω πολεμικής αίτίας 1918.

ΔΑΦΝΙ, ναυπηγήσεως του 1881, κοχ. 1.190, τών Άφών Παντελή. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο στη Βόρειο Θάλασσα στις 15 Δεκεμβρίου 1917.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ, ναυπηγήσεως του 1907, κοχ. 2.851 τής εταιρίας Μιχαλινός Μαρिताίμ. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από ύποβρύχιο στις 6 Οκτωβρίου 1915.

ΔΩΡΟΘΕΑ, του Σταμάτη Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1917.

ΕΛΕΝΗ, ναυπηγήσεως του 1889, κοχ. 2.323, του Β. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε το 1917.

ΕΙΡΗΝΗ, ναυπηγήσεως του 1903, κοχ. 2.662, του Ν.Γ. Κυριακίδη. Προσέκορυσσε σέ νάρκη τήν 26 Αυγούστου 1917 και βυθίστηκε στο Bristol channel.

ΕΛΙΚΩΝ, ναυπηγήσεως του 1883, κοχ. 1.166, τής ναυτιλιακής εταιρίας «ΑΧΑΪΑ». Βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο τήν 1 Φεβρουαρίου 1917 στο Βισκαϊκό κόλπο.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ, ναυπηγήσεως του 1906, κοχ. 2.989, τών Άφών Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό ύποβρύχιο τήν 17 Άπριλίου 1915 στη Βόρειο Θάλασσα.

ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ, ναυπηγήσεως του

1902, κοχ. 2.769, των υιών του Άνδρ. Έμπειρικού. Βυθίστηκε λόγω πολεμικής αιτίας την 1' Απριλίου 1918.

ΕΥΓΕΝΙΑ, ναυπηγήσεως του 1902, κοχ. 3.029, του Μ. Λιβανού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο την 14 Αυγούστου 1917.

ΕΥΓΕΝΙΑ, ναυπηγήσεως του 1898, κοχ. 3.974, του Α. Βασίλη. Κατά τό ταξίδι από Huelva για Hamburg με μέταλλευμα προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε στα ανοικτά του Burlings στις 16' Απριλίου 1921.

ΕΥΣΕΙΝΟΣ, ναυπηγήσεως του 1901, κοχ. 2.891, του Α. Νικολαΐδη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 2 Μαρτίου 1918.

ΖΑΡΙΦΗΣ, ναυπηγήσεως του 1901, κοχ. 2.904, του Ι. Ζαρίφη (Μιχαλινός). Βομβαρδίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο την 29 Νοεμβρίου 1915 στη Μεσόγειο.

ΗΡΑΚΛΕΙΟΣ, ναυπηγήσεως του 1896, κοχ. 2.878, του Ι. Άρβανιτίδη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 26 Σεπτεμβρίου 1917.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ, ναυπηγήσεως του 1897, κοχ. 3.153, του Ι. Π. Γουλανδρή. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στη Μεσόγειο την 4 Μαΐου 1917.

ΙΕΤΡΟΣ, νηολογίου 'Ιθάκης 11, ναυπηγήσεως του 1903, κοχ. 229, του Θεοφιλάτου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1916.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, ναυπηγήσεως του 1880, κοχ. 1.895, του Σ. Σπυρίδωνος. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στις 9' Απριλίου 1917 στο Βισκαϊκό κόλπο.

ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ, ναυπηγήσεως του 1888, κοχ. 2.372, του Α. Βογιατίδη. Κατεστράφη λόγω πολεμικής αιτίας τό 1917 στην Καζαμπλάνκα.

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ, ναυπηγήσεως του 1889, κοχ. 2.461 του Α.Μ. Κούλουθρου και Ι. Κεράση. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στη Μαύρη Θάλασσα την 5 Φεβρουαρίου 1916.

ΚΡΙΟΣ, ναυπηγήσεως του 1912, κοχ. 4.116 των υιών του Άνδρ. Έμπειρικού.

Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1917.

ΙΩΑΝΝΙΝΑ (Ύπερωκέανειο), της Έθνικής Άτμοπλοΐας της Ελλάδας. Βυθίστηκε λόγω πολεμικής αιτίας τό 1918.

ΚΑΣΤΡΟ, ναυπηγήσεως του 1897, κοχ. 1.994, του Ν.Δ. Κουρουσιάνου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στις 4' Οκτωβρίου 1917.

ΚΙΛΚΙΣ, των Μ. Μπίστη — Θεοφιλάτου. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1917.

ΚΩΣΤΑΣ (ΑΥΓΟΥΣΤΗΣ), ναυπηγήσεως του 1896, κοχ. 3.278, του Α.Α. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 9' Δεκεμβρίου 1917.

ΚΑΝΑΡΗΣ, ναυπηγήσεως του 1901, κοχ. 3.793, του Ν. Έμπειρικού και υιών. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο την 6' Ιανουαρίου 1918 στο Βισκαϊκό κόλπο.

ΚΑΤΙΝΑ, ναυπηγήσεως του 1891, κοχ. 2.462, του Π. και Π. Λαιμού. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά του Ushant στις 28 Μαρτίου 1917.

ΚΙΚΗ ΙΣΣΑΪΑ, ναυπηγήσεως του 1894, κοχ. 2.993, του Κ.Ε. Ζαλοκώστα και Γ.Α. Ίσσαΐα. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 31' Οκτωβρίου 1916.

ΚΥΘΗΡΑ, ναυπηγήσεως του 1890, κοχ. 2.240, του Σακελλαρόπουλου και Σπαθῆ. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στις Δυτικές άκτές της Άφρικής στις 16 Φεβρουαρίου 1918.

ΚΥΜΑ, ναυπηγήσεως του 1898, κοχ. 3.420, των Άφών Μαρούλη. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στα ανοικτά των δυτικών άκτών της Άφρικής στις 21' Ιουνίου 1917.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, των υιών Κ. Α. Έμπειρικού, μεταφορικής Ικανότητας 5.200 τον. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1917.

ΛΑΕΡΤΗΣ, νηολογίου 'Ιθάκης 20, ναυπηγήσεως του 1913, κοχ. 3.824, του Γ.Α. Δρακούλη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1918.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ, ναυπηγήσεως του 1888, κοχ. 1.658 του Κ. Χατζηπατέρα. Τορπι-

λίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 25 Αυγούστου 1916.

ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ναυπηγήσεως του 1872, κοχ. 1.087 του Δ. Παυλάτου. Βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 1 Μαΐου 1917.

Λ. Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ, ναυπηγήσεως του 1896, κοχ. 2.123, των υιών του Λεονάρδου Γουλανδρή. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1918.

ΜΙΝΑ, ναυπηγήσεως του 1908, κοχ. 2.345, του Γεωργίου Μάντακα. Βυθίστηκε λόγω πολεμικής αιτίας τό 1916.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ, μεταφορικής Ικανότητας 4.300 τον., του Γ.Μ. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1917.

ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ, ναυπηγήσεως του 1905, κοχ. 3.191, του Ι. Π. Γουλανδρή. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο στις 5' Ιουνίου 1917.

ΜΑΡΚΕΛΛΑ, ναυπηγήσεως του 1881, κοχ. 1.124 του Ι. Ε. Ξενιού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο στο Βισκαϊκό κόλπο στις 23 Νοεμβρίου 1917.

ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ναυπηγήσεως του 1888, κοχ. 2.186, του Ε. Πετρίτση. Βυθίστηκε από Γερμανικό υποβρύχιο δυτικά του Γιβραλτάρ στις 29' Οκτωβρίου 1916.

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ, ναυπηγήσεως του 1878, κοχ. 1.084, του Π. Μ. Λαιμού. Προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε στα ανοικτά του cape Baba στις 10 Μαρτίου 1921.

ΜΙΑΟΥΛΗΣ, ναυπηγήσεως του 1893, κοχ. 2.918 του Γεωργίου Κουλούρα. Βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο την 24 Φεβρουαρίου 1917.

ΜΗΝΑΣ, ναυπηγήσεως του 1892, κοχ. 2.506 του Δ. Διακάκη. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε από υποβρύχιο στη Μεσόγειο την 2 Δεκεμβρίου 1917.

ΜΙΧΑΗΛ, ναυπηγήσεως του 1889, κοχ. 2.410, του Γ. Μ. Έμπειρικού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε τό 1916.

Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ, ναυπηγήσεως του 1904, κοχ. 3.533, του Γ. Χατζηκυριακού. Τορπιλλίστηκε και βυθίστηκε στον



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

Ἀτλαντικό από Γερμανικό υποβρύχιο στις 31 Μαΐου 1917.

ΝΕΦΕΛΗ, ναυπηγήσεως τοῦ 1912, κοχ. 3.868, τῶν Ἀφῶν Ἐμπειρικοῦ. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό ὑποβρύχιο στή Μεσόγειο τήν 3 Νοεμβρίου 1917.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1882, κοχ. 1.215 τῶν υἱῶν Γ.Ν. Πίττα. Βυθίστηκε ἀπό ὑποβρύχιο στή Μεσόγειο τήν 1 Μαρτίου 1917.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1890, κοχ. 2.421, τοῦ Ι. Ρούσσου καί υἱῶν. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό ὑποβρύχιο στή Μεσόγειο στις 4 Ὀκτωβρίου 1917.

ΝΙΡΗΤΟΣ, νηολογίου Ἰθάκης 27, ναυπηγήσεως τοῦ 1906, κοχ. 3.756 τοῦ Γ. Κ. Δρακούλη. βυθίστηκε ἀπό ὑποβρύχιο στή Μεσόγειο στις 12 Ἀπριλίου 1917.

ΝΗΡΕΥΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1915, κοχ. 4.080 τῆς εταιρίας Ἑλληνική Ἐταιρία Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων. Κτύπησε σέ νάρκη καί βυθίστηκε στά ἀνοικτά τοῦ Ushant τήν 14 Ἰουνίου 1917.

ΝΕΣΤΟΣ, τῆς Ἑθνικῆς Ἀτμοπλοῖας τῆς Ἑλλάδας. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε τό 1917.

ΟΔΥΣΣΕΥΣ, νηολογίου Ἰθάκης 33, ναυπηγήσεως τοῦ 1915, κοχ. 3.463. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε τό 1918.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1900, κοχ. 3.193, τοῦ Ν.Δ. Λυκιαρδόπουλου. Βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στό English channel

στις 15 Μαΐου 1917.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ, νηολογίου Ἰθάκης 14, ναυπηγήσεως τοῦ 1904, κοχ. 2.934 τοῦ Δ.Α. Σταθάτου. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στή Νοτιοδυτική ἀκτὴ τῆς Ἰρλανδίας στις 30 Ἀπριλίου 1917.

ΠΕΤΡΙΤΣΗΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1905, κοχ. 3.692, τοῦ Ε. Πετρίτση. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στό Βισκαϊκό κόλπο στις 25 Ἰουνίου 1917.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1913, κοχ. 4.049, τῆς Ἑθνικῆς Ἀτμοπλοικῆς Ἐταιρίας τῆς Ἑλλάδας. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στό Βισκαϊκό κόλπο στις 17 Αὐγούστου 1917.

ΣΑΠΦΩ, ναυπηγήσεως τοῦ 1891, κοχ. 2.087, τοῦ Κ. Χατζηπατέρα καί Ν.Δ. Πατέρα. Βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στό Βισκαϊκό κόλπο στις 17 Αὐγούστου 1917.

ΣΑΠΦΩ, ναυπηγήσεως τοῦ 1891, κοχ. 2.087, τοῦ Κ. Χατζηπατέρα καί Ν.Δ. Πατέρα. Βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στά ἀνοικτά τοῦ Ushant στις 30 Δεκεμβρίου 1916.

ΣΠΕΤΣΑΙ, ναυπηγήσεως τοῦ 1891, κοχ. 1.904, τῶν Ἀφῶν Κούτση. Στις 8 Σεπτεμβρίου 1916 βυθίστηκε ἀπό ὑποβρύχιο στή Μεσόγειο.

ΣΤΥΛΙΑΝΝΗ ΜΠΕΜΠΗ, ναυπηγήσεως τοῦ 1915, κοχ. 3.900, τοῦ Καμπάνη - Μπέμπη. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε

τό 1916.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ, ναυπηγήσεως τοῦ 1897, κοχ. 3.112, τοῦ Ἐμπειρικοῦ - Κ. Δροσόπουλου. Βυθίστηκε τό 1918 λόγω πολεμικῆς αἰτίας.

ΣΑΛΑΜΙΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1905, νηολογίου Ἰθάκης 24, κοχ. 3.927. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε τό 1916.

ΤΑΨΓΕΤΟΣ, ναυπηγήσεως τοῦ 1903, κοχ. 2.961, τοῦ Α.Μ. Κούλουθρου. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο τήν 24 Ἰουνίου 1917 στό Βισκαϊκό κόλπο.

ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ, νηολογίου Ἰθάκης 28, ναυπηγήσεως τοῦ 1915, κοχ. 2.388, τοῦ Π.Γ. Σικέλη. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε τό 1916.

ΦΩΦΩ, ναυπηγήσεως τοῦ 1892, κοχ. 2.615, τοῦ Π. Μακρῆ καί Ε.Δ. Χατζηκωνσταντῆ. Βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στά ἀνοικτά τοῦ Ushant στις 4 Δεκεμβρίου 1916.

ΧΑΡΙΤΩΝ, ναυπηγήσεως τοῦ 1904, κοχ. 3.024, τοῦ Γ.Μ. Ἐμπειρικοῦ. Βυθίστηκε λόγω πολεμικῆς αἰτίας τοῦ 1917.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ, νηολογίου Ἰθάκης 2, ναυπηγήσεως τοῦ 1892, κοχ. 2.475, τῶν Ἀφῶν Ἐμπειρικοῦ - Ὁθωνος Σταθάτου. Τορπιλλίστηκε καί βυθίστηκε ἀπό Γερμανικό ὑποβρύχιο στά ἀνοικτά τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Ἰρλανδίας τις 13 Ἰουλίου 1917. Τό σκάφος εἶχε προηγουμένως μεταφραφεί στά νηολόγια Ἀνδρου.

ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗΣ

Seatrader Maritime Inc.

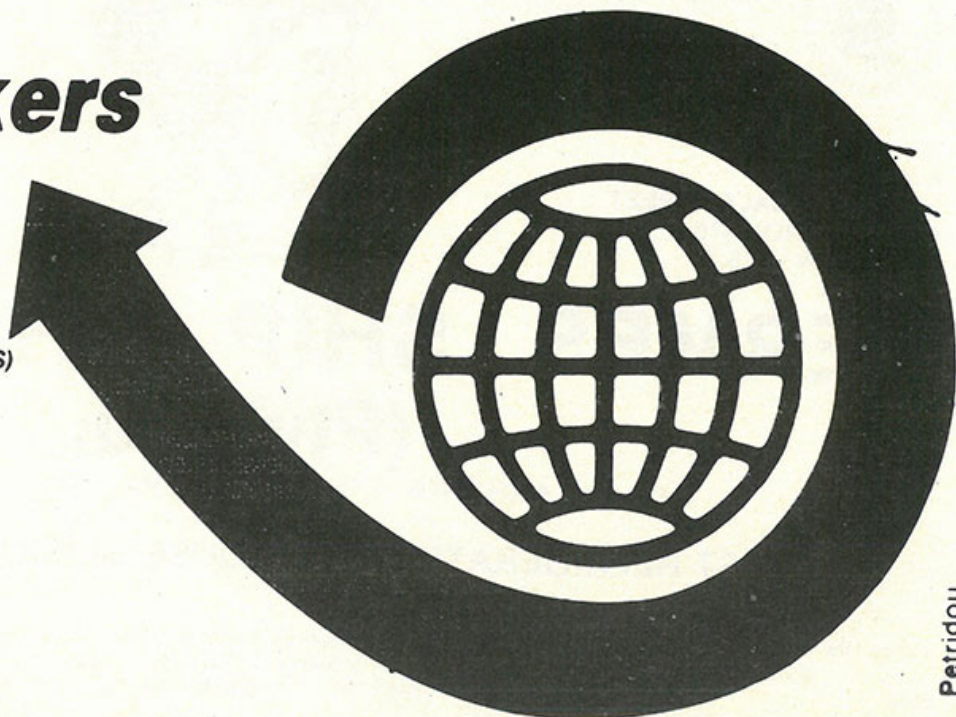
Shipbrokers

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ (Τμ. Α)
Αριθ. 1058/1987

Πρόεδρος: Ν. Σακελλαρόπουλος
Εισηγητής: Γ. Παυλέας
Δικηγόροι: Ε. Λεβαντής, Ν. Κλαμαρής,
Γ. Κουμάντος — Ζ. Ήλιακόπουλος, Α.
Αργυριάδης — Στ. Δεβεράκης —
Ν. Παπαπολίτης.

**Ναυτιλιακή ανώνυμη εταιρία — Έμπο-
ρική ιδιότητα και πτωχευτική ικανότη-
τα — κυρίου του συνόλου ή μεγαλύτε-
ρου μέρους των μετοχών.**

Είναι έμπορος και επομένως έχει πτω-
χευτική ικανότητα ο μέτοχος ναυτιλια-
κής ανώνυμης εταιρίας που έχει το σύ-
νολο ή το μεγαλύτερο μέρος των μετο-
χών της και της οποίας ή εξακολούθη-
ση των εργασιών εξαρτάται από τη
συμμετοχή του στην επιχείρηση.

Επειδή ή κρίνόμενη αίτηση αναιρέ-
σεως κατά του δευτέρου αναιρεσιβλη-
του, ως προσωρινού συνδίκου της πτώ-
χευσης πρώτου αναιρεσιβλητού, δεδο-
μένου ότι διορίστηκε οριστικός σύνδι-
κος της ίδιας πτώχευσης, ο τρίτος αναι-
ρεσιβλητός (Ν.Π.) ο οποίος έγινε διάδι-
κος κατά τη δίκη στην οποία εκδόθηκε ή
προσβαλλόμενη απόφαση, με τό να έμ-
φανισθεί κατ' αυτή και να καταθέσει
προτάσεις, ως εκπρόσωπος της ομάδας
των πιστωτών της πτώχευσης, πρέπει
νά απορριφθεί ως παθητικώς ανομιμο-
ποίητη ως προς τον δεύτερο αναιρεσι-
βλητό.

Επειδή από τις διατάξεις των αρ-
θρων 1 του Εμπ.Ν. και 2 του Β.Δ. της
2/14 Μαΐου 1835 «περί αρμοδιότητας
των Έμποροδικείων» που όρίζουν ή
πρώτη ότι «έμποροι είναι όσοι μετέρ-
χονται πράξεις έμπορικές και κύριο (σύ-
νηθες) επάγγελμα έχουν την
έμπορική», και ή δεύτερη ότι «ο νόμος
θεωρεί επίσης πράξεις έμπορικές», πά-
σαν επιχείρησιν μετακομίσεως διά γής
ή ύδατος...» προκύπτει, ότι τόσο ο

πλοιοκτήτης που εκμεταλλεύεται ο Ι-
διος τό πλοίο του, όσο και ο μέτοχος
ναυτιλιακής επιχείρησης, ή οικονομική
δραστηριότητα της οποίας συνίσταται
στην εκμετάλλευση και έν γένει διαχεί-
ριση πλοίων, όταν κατέχει τό σύνολο
των μετοχών της επιχείρησης, ή τό με-
γαλύτερο μέρους τους, ώστε από τη
συμμετοχή του στην επιχείρηση νά έ-
ξαρτάται ή εξακολούθηση των έργα-
σιών της, ή αυτή ή ύπαρξή της, είναι έμ-
πορος κατά την έννοια των διατάξεων
που προεκτέθηκαν, και άν παύσει τις
πληρωμές των έμπορικών του χρεών, ή
ένός χρέους του τέτοιας σημασίας, ώ-
στε νά συνεπαγεται τον κλονισμό της
έμπορικής του πίστωσης, συντρέχουν οι
προϋποθέσεις των άρθρων 525 και 528
Ε.Ν. γιά την κήρυξή του σέ κατάσταση
πτώχευσης.

Στήν προκειμένη περίπτωση όπως προ-
κύπτει από την προσβαλλόμενη απόφα-
ση, τό Έφετείο δέχθηκε ότι στις ναυτι-
λιακές εταιρίες, με τις επωνυμίες «G»,
«R», «G», «R», που έδρεύουν στή Λι-
βερία, ανήκουν, στην πρώτη τό υπό Έλ-
ληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Σ» και
στή δεύτερη και τρίτη, τά υπό Έλληνική
σημαία φορτηγά πλοία «N» και «Ε.Μ.»
και τέλος στή ναυτιλιακή εταιρία με την
επωνυμία «D.N.», που έδρεύει στον Πα-
ναμά, ανήκει τό υπό Έλληνική σημαία
πλοίο «Γ». Ότι ο πρώτος αναιρεσιβλη-
τός είναι μέτοχος των πιό πάνω ναυτι-
λιακών πλοιοκτητριών εταιριών και πε-
ραιτέρω ότι ή αναιρεσείουσα την
12.5.1983, χορήγησε στην Παναμαϊκή έ-
ταιρία με την επωνυμία «S», δάνειο
7.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α., τό οποίο έ-
λαβαν οι πιό πάνω ναυτιλιακές έται-
ρίες, γιά τά πλοία τους «Σ», «Γ» και «N»,
ο δε πρώτος αναιρεσιβλητός ο οποίος
συμμετέχει με 20 μετοχές και στην πιό
πάνω δανειολήπτρια εταιρία, εγγυήθη-
κε ως αυτοφειλέτης την εξόφληση του
δανείου, από τό οποίο οφείλεται ακόμη
τό ποσό των 5.585.930 δολλαρίων Η.Π.Α.
Στή συνέχεια δε τό Έφετείο έκρινε, ότι
ο πιό πάνω αναιρεσιβλητός δεν είναι

έμπορος, και μετά από εξαφάνιση της
πρωτόδικης απόφασης, απέρριψε την
ένδικη αίτηση της αναιρεσείουσας γιά
τή κήρυξη του σέ κατάσταση πτώχευ-
σης, ως έμπορου που έπαυσε τις πλη-
ρωμές των έμπορικών του χρεών, μετα-
ξύ των οποίων και τό επίδικο, τό οποίο
απορρέει από την πιό πάνω εγγύηση
που χορήγησε και τό οποίο συνδέεται
με έμπορική αίτια. Έτσι που σκέφθηκε
τό Έφετείο, διέλαβε στην προσβαλλό-
μενη απόφασή του ανεπαρκείς αιτιολο-
γίες, οι οποίες καθιστούν ανέφικτο τον
αναιρετικό έλεγχο της όρθης εφαρμο-
γής των παραπάνω ουσιαστικών διατά-
ξεων, γιάτί ένών δέχεται ότι ο πρώτος ά-
ναιρεσιβλητός είναι μέτοχος των πιό
πάνω ναυτιλιακών εταιριών που είναι
και πλοιοκτήτριες των πιό πάνω
πλοίων, των οποίων έχουν τη διαχείρι-
ση και εκμετάλλευση, δεν διευκρινίζει
ποιο μέρος έναντι του συνόλου των με-
τοχών κάθε εταιρίας, ανήκει σ' αυτόν,
και ποιο τό σύνολο των μετοχών της πιό
πάνω Παναμαϊκής εταιρίας με την έπω-
νυμία «S», 20 από τις οποίες ανήκουν ως
δέχεται στον πρώτο αναιρεσιβλητό, ώ-
στε από τά πραγματικά αυτά στοιχεία
νά κριθεί, άν τό μέγεθος της οικονομι-
κής συμμετοχής τούτου στην χαρακτη-
ριζόμενη από τό άρθρο 2 του Ν.Δ. της
2/14 Μαΐου 1835, διαχείριση και εκμε-
τάλλευση πλοίων από τις πιό πάνω
πλοιοκτήτριες εταιρίες, κατ' αντικείμε-
νο έμπορική πράξη, προσδίδει, σ' αυ-
τόν, συντελούμενη κατά σύνηθες επάγ-
γελμα, την ιδιότητα του έμπορου. Έπο-
μένως πρέπει νά αναιρεθεί ή προσβαλ-
λόμενη απόφασή του κατά τον από τό
εδ. 19 του άρθρου 559 Κ. Πολ. Δ. σχετι-
κό όγδοο λόγο αναιρέσεως, προτεινό-
μενο κατά τά λοιπά (του λόγου αναιρέ-
σεως από τό έδ. 19) με την εισήγησή του
από τον Εισηγητή της ύποθέσεως, κατά
τό άρθρο 562 παρ. 4 Κ.Πολ.Δ. Αφού δε
αναιρείται ή προσβαλλόμενη απόφαση,
ή υπόθεση που έχει ανάγκη από περαι-
τέρω διευκρίνηση, πρέπει νά παραπεμ-
φθεί, σύμφωνα με τό άρθρο 580 παρ. 3
Κ.Πολ.Δ., όπως αντικαταστάθηκε με τό
άρθρο 10 του ν.δ. 490/1974, στο όριζό-
μενο από τον Κανονισμό Δ' τμήμα.

Επειδή ή δικαστική δαπάνη της αναι-
ρεσείουσας και του τρίτου αναιρεσιβλη-
του (Ν. Παπαπολίτη, οριστικού συνδί-
κου) και αφετέρου του δεύτερου αναι-
ρεσιβλητού (Στέλιου Δεβεράκη, προσω-
ρινού συνδίκου) και της αναιρεσείου-
σας, πρέπει νά συμψηφισθεί, λόγω της
εύλογης αμφιβολίας στην έκβαση της
δίκης, κατά την κρίση του Δικαστηρίου,
των διαδίκων που ήττήθηκαν.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Μειώθηκε ο προϋπολογισμός

Με σύνολο 5.445 εκατομ. φράγκων για τακτικές δαπάνες και διάφορες πιστώσεις, παρουσιάζεται το σχέδιο του προϋπολογισμού του Γαλλικού Υφυπουργείου Θαλάσσης για το 1988. Το σύνολο αυτό είναι κατά 2% μειωμένο έναντι του προϋπολογισμού του φετινού έτους.

Τη σοβαρότερη μείωση υπέστησαν οι επιχορηγήσεις προς το Ταμείο Συντάξεων των Ναυτικών (το γνωστό ENIM, αντίστοιχο με το δικό μας ΝΑΤ) οι οποίες περικόπτονται κατά 4,4% φθάνοντας τα 3.581 εκατ. φράγκων. Σημειωτέον ότι οι επιχορηγήσεις αυτές απορροφούν σχεδόν τα δύο τρίτα του δόλου προϋπολογισμού του Υπουργείου. Αντίθετα οι άλλες δαπάνες του προγράμματος είναι αυξημένες κατά 10,25% περνώντας από τα 593 εκατ. φράγκων του 1987 στα 654 εκατ. για το 1988. Επίσης οι πιστώσεις αυξάνονται κατά 16% περνώντας από τα 480 στα 559 εκατ. φράγκων. Τέλος οι πιστώσεις των διοικητικών δαπανών, εκτός ENIM, θα αυξηθούν κατά 2,6% περνώντας από τα 492 στα 505 εκατ. φράγκων.

ΙΤΑΛΙΑ

Τά τέλη άγκυροβολίας

Σε άστρονομικά ύψη θα αυξηθούν τα τέλη άγκυροβολίας πλοίων σε Ιταλικούς λιμένες, εάν γίνει δεκτή η εισήγηση των αρμοδίων ύ-

πηρεσιών για αύξηση των τελών κατά 700%.

Ήδη το Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο ζήτησε με επείγον τέλος του προς τις Ιταλικές αρχές την αναθεώρηση της προτάσεως για τόσο σημαντική άνοδο των τελών, υπογραμμίζοντας τις γενικότερες επιπτώσεις ενός τέτοιου μέτρου για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Κιούναρντ και Έλερμαν

Οι έφοπλιστικές εταιρίες πλοίων κοντέινερ της Cunard και Ellerman πρόκειται να συγχωνευθούν κατά πάσα πιθανότητα για την επέκταση των αγορών τους της Μέσης Ανατολής και του Ειρηνικού.

Όπως έγινε γνωστό η μητρική εταιρία της Cunard, η Trafalgar House, θα καταβάλει ποσόν 24,1 εκατ. λιρών για την αγορά του συγκροτήματος Ellerman. Η αγορά αυτή υπολογίζεται ότι θα βελτιώσει σημαντικά τις θέσεις της Cunard στη Μέση Ανατολή και στην Αυστραλία με τη δυνατότητα δημιουργίας νέων γραμμών προς την Απω Ανατολή και προς τη Νότια Αφρική. Η Cunard μετά τη συγχώνευση θα αντιπροσωπεύεται στις αγορές της Ν. Αφρικής από τον οίκο Ellerman Harrison Container Line και στις αγορές της Απω Ανατολής με τη συμμετοχή της Ellerman στο συγκρότημα Ben Liner Containers το οποίο αποτελεί μέλος του κονσόρτιου Trio, το οποίο δρα στην Εύρωπη και την Απω Ανατολή.

Όπως ανακοινώθηκε η συγχώνευση αυτή

δεν πρόκειται να δημιουργήσει θέμα απόλυσεως ναυτικού προσωπικού.

Τά πετρελαιοφόρα του Κουβέιτ

Η άποφασιστικότητα των Δυτικών συμμάχων για τη διασφάλιση πλέον της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο επιβεβαιώνεται με την απόφαση της Βρετανίας να «δανείσει» τη σημαία της σε ένα δεξαμενόπλοιο του Κουβέιτ.

Σύμφωνα με στοιχεία της κρατικής εταιρίας KOTC του Κουβέιτ, το υπερδεξαμενόπλοιο «Al Faiha» 263.679 τόν. d.w., θα περάσει στη διαχείριση βρετανικής εταιρίας στις άμεσες προσεχείς εβδομάδες και θα υποβάλει την απαραίτητη αίτηση στο Υπουργείο Μεταφορών για την ύψωση βρετανικής σημαίας.

Το «Al Faiha» είναι το ενδέκατο δεξαμενόπλοιο του Κουβέιτ που οδηγείται στη λύση της επανομολογήσεως ακολουθώντας το παράδειγμα των δέκα σκαφών που φέρουν ήδη τη σημαία των Ήνωμένων Πολιτειών, για την ασφαλή εξαγωγή του κουβετιανού πετρελαίου.

ΝΙΓΗΡΙΑ

Έπληρωσε στην ενέργεια

Η Έθνική Ναυτιλιακή Εταιρία της Νιγηρίας μετά ενός έτους διακοπή άρχισε και πάλι να εκτελεί τη γραμμή Μεγάλης Βρετανίας και Δυτικής Αφρικής. Την έναρξη σημείωσε η αναχώρηση από το Λίβερπουλ του πλοίου κοντέινερ «River Adada».

Πέρασε πολλά σκάφη της εταιρίας είχαν κατασχεθεί σε διάφορα ευρωπαϊκά λιμάνια λόγω μη πληρωμής των υποχρεώσεών τους. Σύμφωνα με την εταιρία οι Τράπεζες είχαν άρνησει να κανονίσουν τους λογαριασμούς των καυσίμων, των προμηθειών και των επισκευών, ενώ παράλληλα ο αυστηρός συναλλαγματικός έλεγχος της Νιγηρίας και η απαγόρευση εξαγωγής εθνικού νομίσματος δυσχέρανε πάρα πολύ τις συναλλαγές της εταιρίας στο εξωτερικό. Σήμερα βεβαιώνει τους πελάτες της ότι όλα τα χρέη ή εξωφλήθηκαν ή κλιμακώθηκαν.

Η κοινοπραξία UK West Africa Lines της οποίας η Νιγηριανή εταιρία είναι ένα από τα κύρια μέλη, ανήγγειλε ότι η εταιρία μπο-



"NUOVA" TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΥΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
TLX: 241545 NOVA GR A.O.H.: 4135573

ρεί να ξαναπάρει τη θέση της με τρία πλοία. Κατά την απουσία της ή εξυπηρέτηση της εβδομαδιαίας γραμμής της Δυτ. Αφρικής έγινε με πρόσθετα πλοία των άλλων μελών, δηλαδή της Elder Dempster Lines, της Palm Line, της Nigerian Green Line και της Black Star Line.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό Διεθνές Νηολόγιο NIS

Συνεχίζεται η είσοδος πλοίων στο NIS, το άνοιχτο νηολόγιο που ίδρυσε η Νορβηγία σε μία προσπάθεια να αποτρέψει τους Νορβηγούς πλοιοκτήτες να καταφύγουν σε άλλες σημαίες. "Ήδη το συγκρότημα Wilh. Wilhelmsen μετέφερε τρία από τα πλοία του στόλου του στο NIS και ετοιμάζει άλλα τρία σκάφη για μεταφορά πριν το τέλος του έτους. Η κίνηση αυτή θα αυξήσει την χωρητικότητα του νορβηγικού ανοικτού νηολογίου κατά 25%. Σύμφωνα με την πλοιοκτήτρια εταιρία η νηολόγηση στο NIS θα επιφέρει οικονομία στα έξοδα του κάθε πλοίου 597.014 δολάρια το χρόνο, καθώς θα παραμεινουν οι τέσσερις Νορβηγοί αξιωματικοί, αλλά τα πλοία θα επανδρωθούν με κατώτερο πλήρωμα από την Ίνδία και τις Φιλιππίνες. Με την έγγραφη των έξι νέων πλοίων, ο αριθμός των εγγεγραμμένων πλοίων στο NIS θα φτάσει τα 31. Άλλες νορβηγικές πλοιοκτήτριες εταιρίες που ετοιμάζονται να μεταφέρουν πλοία τους από το κύριο νορβηγικό νηολόγιο στο NIS, είναι οι οίκοι Odffjell, Jensens, Helge Myhre και Bergesen.

Παραγγελίες στην Ίταλία

Τό νορβηγικό συγκρότημα Fearnley and Eger του Όσλο, διαπραγματεύεται την κατασκευή οκτώ μικρών κρουαζιεροπλοίων στα Ίταλικά ναυπηγεία Cantieri Navale Ferrarini της Σπέτσια.

Από τα παραπάνω οκτώ πλοία η παραγγελία για τα τέσσερα έχει ήδη κλειστεί, ενώ για τα υπόλοιπα μελετάται ακόμα το θέμα της χρηματοδότησης. Τό πρώτο από τα πλοία αυτά θα παραδοθεί εντός 18 μηνών και τα άλλα αργότερα σε τακτά χρονικά διαστήματα. Με τα πλοία αυτά ο νορβηγικός οίκος θα επιδιώξει να συμπληρώσει διάφορα κενά στον κύκλο των κρουαζιερωτών, αναζητώντας πελατεία από όλον τον κόσμο και εγκαινιάζοντας γραμμές προς μη πολυσύχναστα μέρη.

Τό πρόγραμμα είναι άνοιχτο και για ξένους επενδυτές, κυρίως Ευρωπαίους. Τό Ίταλικό κράτος θα παράσχει τά δάνεια, οι δε σχετικές διαπραγματεύσεις έχουν αρχίσει από διετίς.

Πριν πληγεί σκληρά από την κρίση ο οίκος Fearnley and Eger κατείχε έναν από τους μεγαλύτερους στόλους της Νορβηγίας. Σήμερα ξεπερνά τις δυσκολίες με τη βοήθεια της οικογενείας Astrup και του συγκροτήματος Fidelity, που κατά παράδοση είναι πάντα παρόντες στις μεγάλες εμπορικές δραστηριότητες της χώρας.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Κύμα άπεργιών

Οι άπεργες και οι πολιτικές ταραχές που ξέσπασαν πρόσφατα στην Ν. Κορέα μετά από τις ύποσχέσεις της κυβερνήσεως για ά-

ναδιάρθρωση του συντάγματος, έπληξαν τον ναυτιλιακό τομέα που είναι από τους κυριότερους της βιομηχανικής παραγωγής της χώρας. Καθώς οι άπεργες πλήττουν τό εξαγωγικό έμποριο της χώρας τά πλοία που τό εξυπηρετούν παραμένουν άργούντα στά λιμάνια. Άλλα πλοία που επιστρέφουν στην χώρα από τις ΗΠΑ πλέουν με οικονομική ταχύτητα μέχρι να λήξουν οι ταραχές.

Συνολικά 1.100 Κορεατικές επιχειρήσεις έχουν πληγεί από άπεργες με μισθολογικά αίτήματα, καλύτερες συνθήκες εργασίας και άνεξαρτησία των εργατικών ενώσεων.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Ή βοήθεια προς τον έφοπλισμό

Πριν άποφασίσει τελικά τη χορήγηση της κρατικής βοήθειας προς τον έφοπλισμό, η Κυβέρνηση άξιώνει τό πάγωμα των ναυτεργατικών άποδοχών. Η κρατική βοήθεια προβλέπεται να άνέλθει σε 20 έκατομ. φινλανδικά μάρκα κάθε χρόνο από τό 1988 και έφεξης. Η κυβέρνηση εξάλλου δέχθηκε κατ' άρχην την παροχή έπιχορηγήσεως παρά την άρνηση του ύπουργείου Βιομηχανίας καί Έμπορίου να μειώσει τον φόρο επί των εισοδημάτων των ναυτικών. Οι έφοπλιστάι θα μπορούν να πάρουν μέχρι 1 έκατομ. μάρκα κατά πλοίο έφόσον δικαιολογήσουν οικονομίες του ίδιου ύψους.

Η Ένωση των Φινλανδών Έφοπιστών είδοποίησε τά τέσσερα κύρια ναυτεργατικά σωματεία της χώρας ότι θα άναγκασθεί να

προβεί σε νέες άπολύσεις άν η Κυβέρνηση δέν παράσχει τελικά τη βοήθεια.

Στό διάστημα των 12 τελευταίων μηνών ό υπό Φινλανδική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 30 μονάδες και άριθμεί σήμερα μόνο 50 ποντοπόρα πλοία. Οι δύο κύριες έφοπλιστικές εταιρίες, η Finlines και η Finnccarriers πωλούν τά πλοία τους ή τά μεταφέρουν υπό ξένη σημαία. Πράγματι, πρόσφατα η Finlines νηολόγησε στον Παναμά δύο πολλαπλής χρήσεως φορτηγά χωρητικότητας 4.000 και 9.000 τον. d.w. αντίστοιχα.

Νέες ναυπηγήσεις κρουαζιεροπλοίων

Στά φινλανδικά ναυπηγεία της Wartsila άνατέθηκε από την Carnival Cruise Lines η ναυπήγηση των δύο μεγάλων κρουαζιεροπλοίων, άδελφών σκαφών του χωρητικότητας 70.000 τον. γκρός «Fantasy». Τά δύο πλοία, μεταφορικής ικανότητας 2.600 έπιβατών, θα κοστίσουν στην πλοιοκτήτρια περί τά 400 έκατομ. δολάρια συνολικά, ή δε παράδοσή τους άναμένεται περί τό φθινόπωρο του 1990. Από τό σύνολο των έπιβατών, θα διαμένουν σε καμπίνες δίκλινες 2.050 έπιβάτες. Τά δύο κρουαζιερόπλοια θα έφοδιαστούν με νηζελομηχανές που θα προσδίδουν ύψηρεσιακή ταχύτητα 21 κόμβων.

Επί του παρόντος η Wartsila κατέχει παραγγελίες για έπτά είδικά σχεδιασμένα κρουαζιερόπλοια και όχηματαγωγά πολυτελείας για τις εταιρίες Norwegian Caribbean Line, Royal Viking Line και AB Slite.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο έφοδιασμός και οι συναλλαγματικές υποχρεώσεις των πλοίων

Με τήν υπ' αριθ. 493 εγκύκλιο της Τραπεζής της Ελλάδος, τό πλήρης κείμενο της οποίας δημοσιεύθηκε στις 25 Αυγούστου στην εφημερίδα «Ναυτεμπορική» ορίζεται ότι όλα τα πλοία με ελληνική και ξένη σημαία που εκτελούν ταξίδια εξωτερικού οφείλουν να καταβάλλουν όλα τα έξοδα τους στα ελληνικά λιμένα καθώς και τα έξοδα που δημιουργούνται στην Ελλάδα ανεξάρτητα από την προσέγγιση του πλοίου σε δαχμύες καλυπτόμενες από εκχώρηση αντίστοιχου συναλλάγματος.

Αυξήθηκαν οι εισφορές προς το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.

Με κοινή απόφαση των υπουργών Έθνικης Οικονομίας Οικονομικών και Ναυτιλίας αυξήθηκαν αναδρομικά από 1ης Ιουλίου κατά 20%, δηλαδή από 4.272 σε 5.126 δραχμές, οι τακτικές μηνιαίες εισφορές των ασφαλισμένων στο Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Έμπορικου Ναυτικού (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.).

Ο έλεγχος για έντοπισμό εργαζομένων συνταξιούχων

Διευκρινίσεις για τον έντοπισμό των συνταξιούχων ναυτικών που εργάζονται στα πλοία δόθηκαν από την Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Πειραιώς στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, τό οποίο και τίς κοινοποίησε προς έκτελεση στα αρμόδια λιμενικά τμήματα της δικαιοδοσίας του.

Στό έγγραφο τό οποίο υπογράφει ο κεντρικός λιμεναρχής πλοίαρχος κ. Έμμ. Πελοποννήσιος, αναφέρονται τά εξής:

«Παραθέτουμε διευκρινίσεις σχετικά με τό θέμα έλέγχου συνταξιούχων ναυτικών, όπως μάς δόθηκαν από την Εισαγγελία Πλημμελειοδικών Πειραιώς:

α) Σέ περίπτωση έντοπισμού συνταξιούχου NAT που επιβαίνει ή είναι μέλος πληρώματος πλοίου με ξένη σημαία συμβεβλημένο στό NAT σχηματίζεται δικογραφία από τό αρμόδιο Λιμενικό Τμήμα προς διακρίβωση

του αδικήματος και υποβάλλεται στην Εισαγγελία κατά τά κεκανονισμένα.

β) Εάν ο συνταξιούχος είναι μέλος πληρώματος και από τό δικογραφία προκύπτει ότι πράγματι εργάζεται στό πλοίο, τότε θα ακολουθείται ή συνοπτική διαδικασία του ατόφωρου. Εάν ο συνταξιούχος, ναυτικός επιβαίνει του πλοίου κατά μακρό χρονικό διάστημα, ή σχηματισθείσα δικογραφία υποβάλλεται κατά την τακτική διαδικασία.

Τά ΚΛΠ/Λ.Α. /ΓΕΠΕ και ΚΛΠ/ΤΕΝΕΛ σε περίπτωση έντοπισμού συνταξιούχου NAT (άρθρο 4 Νόμου 1711/87) που εργάζεται σε συμβεβλημένο με τό NAT πλοίο, παρακαλούνται νά ενημερώνουν με εξαίρετικά επείγον σήμα τό αρμόδιο Λιμενικό Τμήμα, τό οποίο θα σχηματίζει δικογραφία κατά τά άνωτέρω.

Τήν 1η κάθε μήνα τά Λιμενικά Τμήματα θα αποστέλλουν συγκεντρωτική αναφορά προς ΚΛΠ/ Ναυτολογία, αναφέροντας συγκεκριμένες περιπτώσεις σχηματισμού δικογραφιών παρελθόντος μηνός».

Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αίτησεις για την έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω πλοίων:

— «Ρήφερ Τούρμπο», φορτηγό, πρώην παναμαϊκό υπό τό αυτό όνομα, 8.021 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1965, που ανήκει στην εταιρία «Gemini Maritime International S.A.» (κ. Κων/νος Τσόκρης).

— «Ίκάριον», αλιευτικό εργοστάσιο, πρώην «Getus» υπό σημαία Περού, 2.326 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει στην εταιρία «Northport Navigation Co.» (κ. Έλ. Σαρόγλου).

— «Ίόνιον», αλιευτικό εργοστάσιο, πρώην «Centaurus» υπό σημαία Περού, 2.355 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1967, που ανήκει στην εταιρία «Malabar Navigation Co.» (κ. Έλ. Σαρόγλου).

— «Αίγαϊον», αλιευτικό εργοστάσιο, πρώην «Aries» υπό σημαία Περού, 2.301 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1966, που ανήκει στην εταιρία «Elmira Maritime Company Inc.» (κ. Έλ. Σαρόγλου).

— «Ολύμπικ Λήντερ», μπάλκερ, πρώην

παναμαϊκό υπό τό αυτό όνομα, 14.722 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Rosario Shipping and Trading S.A.» (Sprinfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Παρθενών» μπάλκερ, πρώην «General Guisan» υπό έλβετική σημαία, 33.991 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Lantana Shipping Corporation» (κ. Παν. Σινόπουλος).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μεγάλο μπάλκερ «Mega Star» 106.850 τον. d.w., 58.893 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στό Βορ. Ίρλανδία τό 1969, χωρίς νά γνωσθεί ή τιμή άγοράς.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκερ «Θέτις» 72.063 τον. d.w. 35.540 τον. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 4,75 εκατ. δολλαρίων, ως έχει και εύρίσκεται. Τό πλοίο μετονομάσθηκε «Θεανούλα» και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό κινεζικό μπάλκερ «Feng Hui» 34.792 τον. d.w., 17.975 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

Νέο επιβατηγό όχημαγωγό της ANEK

Στίς 27 Αυγούστου κατέπλευσε στό λιμάνι της Σούδας, προερχόμενο από την Ίαπωνία, τό νεοαποκτηθέν Ε/Γ — Ο/Γ πλοίο «Λατώ» της ANEK, τό οποίο πρόκειται νά δρομολογηθεί στό γραμμή Πάτρας — Ίταλίας, από τον Μάιο του 1988, μαζί με τό επίσης νεοαποκτηθέν Ε/Γ — Ο/Γ «Λισσός».

Τό «Λατώ» αναμένεται νά καταπλεύσει σε λίγες μέρες στόν Πειραιά, προκειμένου νά ύποστεί διάφορες μετατροπές και προσθήκες.

Ναυτιλιακή οδηγία του YEN για τη μεταφορά στερεών χύμα φορτίων

Στά πλαίσια της προσπάθειας για τί συνειδητή ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων προσώπων ή φορέων της Ναυτιλίας, πάνω στό ναυτικοτεχνική νομοθεσία και πρακτική εκδόθηκε από τό YEN ή 4η «Ναυτιλιακή Όδηγία» ή οποία άφορά την άσφαλή μεταφορά των στερεών χύμα φορτίων.

Τό σύστημα εκδόσεων «Ναυτιλιακών Όδηγιών» που όπως είναι γνωστό έχει καθιερωθεί από τίς άρχές του 1986, αποβλέπει στην πλήρη και σωστή ενημέρωση των στελεχών της έμπορικης ναυτιλίας στίς εξέλιξεις και τίς απαιτήσεις της ναυτικοτεχνικής νομοθεσίας και πρακτικής, στόν έθνικό και διεθνή χώρο, που αναφέρονται σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, προστασίας της ύγείας των επιβαινόντων στό πλοία, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κλπ.

Έπίσης στίς οδηγίες αυτές περιλαμβάνονται ανακοινώσεις, οδηγίες ή διευκρινί-

COULOUTHROS LTD.

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

σεις του YEN για την όρθη εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας.

Ήδη, έχουν εκδοθεί οι τρεις πρώτες οδηγίες που αναφέρονται στο σύστημα αυτό πληροφόρησης που καθιερώνεται μαζί με διευκρινιστικές πληροφορίες για τη λειτουργία του, τις αναφορές των δεξαμενοπλοίων προς τις λιμενικές αρχές, όταν καταπλέουν ή αποπλέουν από ελληνικά λιμάνια καθώς και στις τροποποιήσεις 1983 της Δ.Σ. «SOLAS 1974».

Η 4η «Ναυτιλιακή-Οδηγία» όπως έγινε και στις υπόλοιπες τρεις, προωθείται ήδη στις λιμενικές αρχές και στις ναυτεργατικές και έφοπλιστικές ενώσεις.

Βράβευση ναυτικού από την Ε.Ε.Ε.

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών συνεχίζοντας μία παράδοση 11 χρόνων θα βραβεύσει σε ειδική τελετή τον ναυτικό κ. Δημ. Γεροντή που συνταξιοδοτήθηκε από το NAT το 1985 με την μακρότερη και ευδόκιμη θαλάσσια υπηρέσια σε ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 dwt.

Τό βραβείο που αποτελείται από τιμητικό δίπλωμα και συνοδεύεται με τό ποσό των 200.000 δρχ. θα απονεμίει στον κ. Γεροντή ο οποίος είναι μάγειρος από τον Άρτεμώνα Σίφνου, ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομιάλης.

Η τελετή βραβεύσεως θα γίνει στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. αύριο 2 Σεπτεμβρίου και ώρα 12.30 μ.μ.

Η έκκαθάριση λογαριασμών τηλεπικοινωνιών των πλοίων

Ανακοινώθηκε από τον ΟΤΕ ότι ο Όργανισμός αναλαμβάνει την έκκαθάριση των λογαριασμών ραδιοεπικοινωνιών πλοίων ελληνικών συμφερόντων που φέρουν σημαία Έλλάδος, Κύπρου, Παναμά, Μάλτας, Σαουδικής Αραβίας, Μπαχάμες και Μαλντίβες. Επίσης σε σύντομο χρονικό διάστημα θα υπάρχει η ίδια δυνατότητα και για πλοία με σημαία Λιβερίας και Όνδούρας.

Πληροφορίες παρέχονται από τό γραφείο έκκαθαρίσεως λογαριασμών ραδιοεπικοινωνιών Αθηνών (όδός Σταδίου 5) καθώς και από τό γραφείο Πειραιώς (Ακτή Ποσειδώνος 14-16).

Οι συναλλαγματικές υποχρεώσεις των τουριστικών

Γιά τό θέματα της όριστικής ρύθμισης της έκκρεμότητας των συναλλαγματικών υποχρεώσεων των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών τό ύπουργείο Ναυτιλίας γνώρισε στις λιμενικές αρχές ότι:

- Όσοι έχουν καταθέσει τό δικαιολογητικά δραχμοποίησης στό ύπουργείο θεωρούνται ότι έχουν τακτοποιηθεί.
- Γιά τις περιπτώσεις που έχουν κατατεθεί τό δικαιολογητικά δραχμοποίησης και ή διχογραφία έχει ύποβληθεί στόν εισαγγελέα νά ενημερωθεί γιά την τακτοποίηση αυτή ό αρμόδιος εισαγγελέας.
- Πρός διευκόλυνση του έργου στην τακτοποίηση κάθε ύποθέσεως όι κατά τόπους λιμενικές αρχές πρέπει νά ζητούν την παροχή των αναγκαίων στοιχείων από την αρμόδια ύπηρεσία του Ύπουργείου.

Η πειρατεία στη Νιγηρία

Η λιμενική αρχή του Πόρτ Χαρκούρτ της Νιγηρίας, ανακοίνωσε ότι σε συνδυασμό με τις προσπάθειες του Πολεμικού Ναυτικού

Οί ύποψήφιοι της Ένώσεως Πλοίαρχων

Έξήντα έπτά πλοίαρχοι θά μετάσχουν στις άρχαιρεσίες της Ένώσεως Πλοίαρχων διεκδικώντας μία θέση τακτικού ή αναπληρωματικού συμβούλου στό νέο διοικητικό συμβούλιο που θά διοικήσει την ΠΕΠΕΝ τό τέσσερα προσεχή χρόνια, μεταξύ αυτών δέ περιλαμβάνονται όλα τά μέλη του σημερινού προεδρείου — Γιάννης Ψαρράς πρόεδρος, Γιώργος Κατσιμπίρης και Ίωάν. Λιόκουρας, Α΄ και Β΄ αντιπρόεδροι αντίστοιχα, Θαν. Βαρίνος γεν. γραμματέας, Βαγ. Σκανδάλης Β΄ γεν. γραμματέας και Ίωάν. Χαλάς ταμίας — καθώς και όλα τά μέλη του σημερινού διοικητικού συμβουλίου.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της έφορευτικής επιτροπής, οι άρχαιρεσίες θά άρχίσουν την 1 Οκτωβρίου και θά λήξουν στις 10 Δεκεμβρίου, οι ύποψήφιοι δέ είναι (κατ' άλφαβητική σειρά) οι έξης:

Άβδελάς Γρηγ., Άγγελάκης Γεώργ., Άλαφράγκης Άντ., Άεζαρής Γεώργ., Άρκαλάκης Χαρ., Βαρίνος Άθαν., Βασιλειάδης Ίωάν., Βελισσαράτος Γεώργ., Βλυσίδης Στυλ., Γεωργαντής Ίωάν., Γεωργίου Σπ., Γκίκας Ά-

θαν., Γκριτζάλας Κων., Γρυπαίος Γεώργ., Γυφτάκης Ίωάν., Δαδινός Παντ., Δανέζης Έμμ., Δασκαλέας Κων., Δεμερτζής Άποσ., Δούκας Γεώργ., Δούμας Παν., Δρακουλάκος Παν., Κανδύλης Νίκος, Κραγιαννάκης Θωμάς, Κασιδιάρης Μαρ., Κατσιμπίρης Γεώργ., Κερομύτης Διον., Κοκκινάκης Γεώργ., Κοκοσούλης Ίωάν., Κουνούπας Γεώργ., Κουράκος Σταμ., Κρεμυζάς Εύαγ., Κώτσαλης Ήλίας, Λαμπρινός Έμμ., Λημνιός Άριστ., Λιόκουρας Ίωάν., Λυμπερης Γεώργ., Μαλεύρης Νικ., Μανωλάτος Δημ., Μαρέντης Κοσμάς, Μαρκογιάννης Γεώργ., Μητσιός Γεώργ., Μπουρζίκος Κων., Μπουτσιαβάρας Γεώργ., Νικολεουσάκος Πέτρ., Ντούνης Άναστ., Πανέρης Στελ., Παπαγγελής Ίωάν., Παπαϊωάννου Θεόδ., Παπούλιας Σπύρος, Πατσαλιάς Γερ., Πυρόβολος Δημ., Ριζάκος Ίωάν., Σελεμετάς Βύρων, Σκανδάλης Εύαγ., Σοφικίτης Νικ., Σφαέλλος Νικ., Σωτηρίου Χρ., Τομαράς Νικ., Τσιτσιλιάς Παν., Τσιφάκης Γεώργ., Τσούρας Ίωάν., Φασιλές Βασ., Φαφαλιός Εύαγ., Φύσσας Μιχ., Χαλάς Ίωάν., Ψαρράς Ίωάννη.

της χώρας γιά την καταπολέμηση της πειρατείας και των ένόπλων ληστειών έναντίον των πλοίων που αναμένουν σ-ή ράδα του Μπόννου, οι πλοίαρχοι αυτών των πλοίων πρέπει νά πάρουν όρισμένα προφυλακτικά μέτρα. Συνιστάται ή έξέταση όλων των έπισκεπτών που συνοδεύουν τούς τελωνειακούς πράκτορες καθώς και ή άνύψωση της άνεμόσκαλας του πιλότου, μετά την χρησιμοποίησή της.

Λιγότερα από 100 τά παροπλισμένα

Κατά τό διάστημα μεταξύ 13 Μαΐου και 31 Αύγουςτου, ή άργούσα χωρητικότητα αύξήθηκε κατά 65.307 τον. γκρός, ενώ αντίθετα ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στό άγκυροβόλαιο του έσωτερικού μειώθηκε κατά 24 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 31 Αύγουςτου σέ 91, συνολικής χωρητικότητας 1.973.228 τον. γκρός, έναντι 115, συνολικής χωρητικότητας 1.907.921 τον. γκρός στις 13 Μαΐου. Από αυτά 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.327.888 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 63 πλοία 563.050 τον. γκρός φορτηγά διαφόρων τύ-

πων και 14 πλοία 82.290 τον. γκρός ήταν έπιβατηγά. Έξάλλου από τά πλοία αυτά 69 συνολικής χωρητικότητας 1.507.616 τον. γκρός (11 δεξαμενόπλοια 1.985.432 τον. γκρός, 47 φορτηγά 370.906 τον. γκρός και 11 έπιβατηγά 51.278 τον. γκρός) ήταν με ελληνική σημαία και 22 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 465.612 τον. γκρός (3 δεξαμενόπλοια 242.456 τον. γκρός, 16 φορτηγά 192.144 τον. γκρός και 3 έπιβατηγά 31.012 τον. γκρός) ήταν με ξένες σημαίες.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 14 Μαΐου και 28 Αύγουςτου άπέπλευσαν τά έξης πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου).

- Έλευσίνα, θέση Α΄: τό φορτηγά «Μίνι Λίφτ» (22.7.87), «Μίνα Λατρία» (7.8.87), «Μίνι Λάπ» (7.7.87), «Μίνι Λίμπρα» (14.8.87) και «Μίνι Λάϊον» (14.8.87) και τό δεξαμενόπλοια «Όλύμπικ Άρμουν II» (29.7.87) και «Τίνα» (12.6.87).
- Έλευσίνα, θέση Β΄: τό φορτηγά «Ατλάντικ Σκάυ» (22.5.87), «Σάουθγουϊντ» (27.5.87), «Νόρθ Γουϊντ» (19.6.87), «Βέρα» (10.8.87), «Γλυφάδα» (14.5.87), «Λίψ» (21.5.87), «Που-

PAGER HELLAS

ΤΗΛΕΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

- ΔΕΧΟΜΑΣΤΕ ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΗΜΑΤΑ ΣΑΣ ΟΤΑΝ ΒΡΙΣΚΕΣΤΕ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
- ΚΡΑΤΑΜΕ ΤΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΣΑΣ ΚΑΙ ΣΑΣ ΕΙΔΟΠΟΙΟΥΜΕ ΑΜΕΣΩΣ ΓΙΑ ΚΑΤΙ ΕΠΕΙΓΟΝ

* 3647294 - 3647021

24HR ANSWERING · SERVICE AND PAGING

ΟΙ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

ΟΙ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στὶς 26 Αὐγούστου 1987. Τιμή σὲ δολλάρια ΗΠΑ ἀνά τόννο. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	115/116	118/121	161/166
N. Ὑόρκης	107/112	109/112	163/167
Φιλαδέλφειας	108/113	111/115	165/169
Βαλτιμόρης	109/113	112/115	165/169
Νόρφολκ	107/113	110/115	165/168
Σαβάννας	118.50/119.50	119.50/120/75	167/168
Τζάκσονβιλ	114/116	118/120	169.75/170.75
Π. Ἑβερκλέιτς	119/120	121/122	174/175
Τάμπα	118/120	120/121	165.65/167
Μόμπιλ	105/114	106/117	160/168
Νέας Ὁρλεάνης	102/108	103/110	158/164
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	107/108	108/109	160/162
Χιούστον	102/105	103/106	160/163
Κόρπους Κρίστι	113/114	115/117	161/168
Λός Ἀντζελες	92.50/98	94.50/98	170/175
Σάν Φραντζίσκο	93/98	95/100	170/175
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	106/114	107/114	175
Σηάττλ	100/104	102/106	170/175
Μόντρεαλ	118/119	120/121	176/179
Βανκούβερ	120/130	130/135	185/187
Ἁγ. Εὐσταθίου	118/121	121/124	175/179
Φρήπορτ	111/112	116/117	170/172
Τρίνιταντ	125/126	131/132	180/182
Σαίντ Κρουά	19.00	19.10	24.35
Βενεζουέλας	18.28	18.53	23.92
Βραζιλίας	110	113	270MTD
Ρόττερταμ	96/97	98/99	142/143MTD
Ἀμβέρσας	96/97	98/99	144/145MTD
Ἀμβούργου	102/103	104/105	152/154MTD
Γαλλίας	104/106	109/110	165/166MTD
Ἰσπανίας	115/117	118/120	190/195
Θέουτας	111/112	113/116	161/162
Γένοβας	106/107	110/111	172/174MTD
Αὐγούστας	105/106	109/110	171/173MTD
Πειραιᾶ	—	101/103	164/167MTD
Σουέζ Κανάλ	116/118	116/118	196/198MTD
Τζέντα	—	109/115	159/165MTD
Νταμμάμ	—	106/115.50	158.50/165MTD
Ράς Τανούρα	—	111.50	165MTD
Φουτζέιρα	104/105	105/106	164/166MTD
Κουβέιτ	106/110	110/115	170
Ντακάρ	—	145/146	192/195
Ντῶρμπαν	—	109.50/111	220/225
Μομπάσας	—	117/119	187/188
Τζιμπουτί	—	126/128	176/178
Σιγκαπούρης	100/101	104/105	162/154
Κορέας	122/123	125/126	170/175
Ἰαπωνίας	131/133	135/137	181/185

νέντες» (24.5.87), «Γουίνερ» (17.7.87), «Σήγκαλ» (4.6.87), «Λάκμος» (18.6.87), «Κραφτςμαν» (12.8.87) καὶ «Φλάγκ Τίνα» (24.8.87) καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Φάροσιπ Λ» (1.7.87), «Φλάγκσιπ Λ.» (25.5.87) καὶ «Κόνκαρ Ντίνος» (11.7.87).

● Ἐλευσίνα θέση Γ': τὰ φορτηγὰ «Κοσμάς Κ» (9.6.87), «Ἐλ Γκαούτσο» (14.8.87), «Ἀλεξάνδρα Κ. III» (13.8.87), «Χρῆστος Κ. II» (13.8.87), «Τζώρτζ» (15.5.87), «Λεμάν» (14.7.87), «Λάκων» (18.5.87), «Ὀλύμπικ Λήντερ» (12.6.87), «Ἀριστεύς» (27.5.87), «Ἀδάμας» (15.6.87), «Ἀργοναύτης» (26.5.87), «Ὀλύμπικ Πρόμις» (6.6.87), «Ἴος I.» (30.6.87), «Ρήτζεντ Σκάυ» (29.5.87) καὶ «Φαίρ Μαϊῦ» (5.8.87), τὰ δεξαμενόπλοια «Μάρκ VIII» (26.5.87) καὶ «Ὀλύμπικ Μπρήζ» (29.7.87) καὶ τὰ ἐπιβατηγὰ «Σίτυ ὅφ Μύκονος» (12.6.87) καὶ «Μεντιτεράνιαν Στάρ» (9.6.87).

● Χαλκίδα: τὰ φορτηγὰ «Ἀτζιλίτυ» (18.5.87) καὶ «Νίκος Α.» (22.6.87).

● Γαλαξειδί: τὸ φορτηγὸ «Ἀστερίων» (3.8.87).

● Ἀστακός: τὸ φορτηγὸ «Τενάσιτυ» (4.6.87).

● Στυλίδα: τὸ φορτηγὸ «Μάουντ Ὀθρυς» (28.5.87).

Οἱ παροπλισμοί

Τὸ ἴδιο χρονικὸ διάστημα παροπλίσθηκαν στὰ κατωτέρω ἀγκυροβόλια τὰ ἐξῆς πλοία (ἐντὸς παρενθέσεως ἀναγράφεται ἡ ἡμερομηνία παροπλισμοῦ).

● Ἐλευσίνα, θέση Β': τὰ φορτηγὰ «Πετρόλα 40» (1.7.87), «Πετρόλα 30» (23.6.87) καὶ «Φλάγκ Τίνα» 610.7.87, καὶ τὰ δεξαμενόπλοια «Ὀλύμπιαν Σπίριτ» (5.6.87), «Ἀκρόπολις» (5.6.87), «Πάρης» (23.6.87), «Λυδία Π.» (20.7.87), «Ἑλλάς Φῶς» (30.7.87) καὶ «Μαρινίκη» (28.7.87).

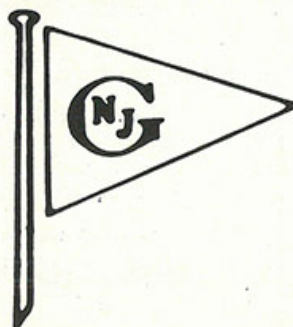
● Ἐλευσίνα, θέση Γ': τὰ φορτηγὰ «Φαίρ Μαϊῦ» (13.6.87), «Κέα Ρήφερ» (7.7.87), «Χίος Πράνιτ» (6.7.87), «Γλαυκός» (2.7.87), «Ρήτζεντ Σκάυ» (26.6.87), καὶ «Τρανσκοντέινερ» (17.7.87) καὶ τὰ ἐπιβατηγὰ «Κασταλία» (20.5.87), «Ἀκουάριους» (19.5.87) καὶ «Ἐγνατία» (20.5.87).

Αὐξημένη ἡ κίνηση τοῦ λιμανιοῦ τῆς Πάτρας

Αὐξηση κατὰ 20% παρουσίασε ἡ ἐπιβατική τουριστική κίνηση στὸ λιμάνι τῆς Πάτρας τοὺς πρώτους ἑπτὰ μῆνες τοῦ τρέχοντος ἐτους σὲ σύγκριση μὲ τὸ ἀντίστοιχο 7μηνό τοῦ προηγούμενου ἐτους.

Συγκεκριμένα ἐφέτος διακινήθηκαν κατὰ τὸ χρονικὸ διάστημα Ἰανουαρίου — Ἰουλίου

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 863157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

445.512 επιβάτες έναντι 375.635 επιβατών που διακινήθηκαν την αντίστοιχη περιουσία (αύξηση 20% περίπου).

Επίσης το ίδιο χρονικό διάστημα διακινήθηκαν 31.702 φορτηγά όχημα (T.I.R.) κλπ. έναντι 23.190 της αντίστοιχης περυσινής περιόδου (αύξηση σε ποσοστό 37%).

Εν τώ μεταξύ ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε σε χρήση τμήμα της Βόρειας προβλήτας του λιμανιού, έργο προϋπολογισμού 350.000.000 δρχ. που αφορά μήκος κρηπιδώματος 400 περίπου μέτρων και χερσαία επιφάνεια 50 στρεμμάτων. Το νέο έργο θα χρησιμοποιηθεί για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι από το λιμάνι της Πάτρας έχουν δρομολογηθεί για φέτος 33 επιβατήρια - όχηματαγωγά στη γραμμή Πάτρας - Ιταλίας, ενώ πέρυσι ήταν 22, δηλαδή, αύξηθηκε ο αριθμός τους κατά 50%.

Συνεχής ανοδική πορεία της ROYAL CRUISE LINE

Η Royal Cruise Line αποφάσισε να προχωρήσει στη ναυπήγηση και δεύτερου μεγάλου κρουαζιερόπλοιου 40.000 τόννων, 990 επιβατών, σκάφη ναυπηγεία του Papenburg της Δυτικής Γερμανίας το οποίο θα παραλάβει το 1989. Στο μεταξύ, σκάφη ναυπηγεία προχωρεί η κατασκευή του πρώτου κρουαζιερόπλοιου της παραγγελίας, του «Crown Odyssey», το οποίο θα αρχίσει τις κρουαζιέρες τον Ιούνιο του 1988 και του οποίου το κόστος κατασκευής ανέρχεται σε δολάρια 150.000.000.

Το δεύτερο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο, του οποίου ακόμα δεν έχει αποφασιστεί το όνομα, προορίζεται να αντικαταστήσει το κρουαζιερόπλοιο «Royal Odyssey» που πουλήθηκε πρόσφατα σε άλλους Έλληνες πλοιοκτήτες και πρόκειται να παραδοθεί στους νέους πλοιοκτήτες του στα τέλη του 1988.

Παράλληλα, η Royal Cruise Line θα εκτελέσει εύρεση εκτάσεων μετασκευές στο δημοφιλές πλοίο της «Golden Odyssey» μεταξύ Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου 1987. Οι μετασκευές θα αφορούν κυρίως μετατροπές και αναμόρφωση κοινοχρήστων χώρων και διαμερισμάτων επιβατών.

Η Royal Cruise Line έχει ποικίλο πρόγραμμα κρουαζιερών με τα πλοία της που τα κύρια σημεία του είναι τα εξής:

— Το «Royal Odyssey» μέχρι το φθινόπωρο του 1988 θα πραγματοποιήσει σειρά περιηγήσεων στον Νότιο Ειρηνικό, στον Παναμά, τη Μεσόγειο και τα Νορβηγικά Φιόρδ.

— Το «Golden Odyssey» θα πραγματοποιήσει τρεις τύπους κρουαζιερών στην Άπω Ανατολή και στην Αλάσκα.

— Το «Crown Odyssey» κάνοντας έναρξη των περιηγήσεων του τον Ιούνιο του 1988 θα εκτελέσει τα παρθενικά του ταξίδια στη Σκανδιναβία για να συνεχίσει με μία κρουαζιέρα στον Ατλαντικό και στη συνέχεια κρουαζιέρες μεταξύ Νέας Υόρκης και Μόντρεαλ. Το φθινόπωρο του ίδιου έτους θα ολοκληρώσει το πρόγραμμά του με περιηγήσεις στον Παναμά.

Τά ρυμουλκικά δικαιώματα στο λιμάνι της Ήλεουσινας

Μέ τον αριθ. 25 Ειδικό Κανονισμό που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 416B/10.8.87) αναπροσαρμόστηκαν τα ρυμουλκικά δικαιώματα του λιμένος Ήλεουσινας και Κόλπου Μεγάρων.

Η «Όλυμπιάς» σύμβολο Ναυτικής Δόξας 2.500 χρόνων

Πολλοί επίσημοι και πλήθος κόσμου παρακολούθησαν την Τετάρτη 26 Αυγούστου την ειδική τελετή ονομασίας της Αθηνάϊκής Τριήρους, έξω από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας του Φαλήρου.

Τό σκάφος, σύμβολο της ναυτικής δόξας των Ελλήνων, ονομάστηκε «Όλυμπιάς» από την ύπουργό Πολιτισμού κ. Μελίνα Μερκούρη και ανήκει πλέον στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού.

Την τελετή της ονομασίας παρακολούθησαν ο αντιπρόεδρος της κυβέρνησης και ύπουργός Έθνικης Άμυνας κ. Ι. Χαραλαμπίδης, οι αντιπρόεδροι της Βουλής, κ.κ. Μ. Στεφανίδης και Ι. Κρητικός, ο αρχηγός ΓΕΕΘΑ πτέραρχος Ν. Κουρής, πολλοί ύπουργοί και ύφυπουργοί, ανώτατοι αξιωματικοί των Ένόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Άσφαλείας, εκπρόσωποι κομμάτων, Έλληνες και ξένοι επιστήμονες και ακόλουθοι ξένων διπλωματικών αποστολών.

Ο αρχηγός του Γενικού Έπιτελείου Ναυτικού εκφώνησε λόγο σχετικά με τη συμβολή της τριήρους στην εξέλιξη της Δημοκρατίας και στη διατήρηση της ειρήνης και έξηρε το ρόλο του Πολεμικού Ναυτικού στην υπεράσπιση των ελληνικών αξιών και της εδαφικής μας άκεραιότητας. Ο κ. Βασιλικόπουλος ευχαρίστησε όλους τους φορείς και τους ανθρώπους που συνέβαλαν στη δημιουργία αυτού του σκάφους.

Σεμινάριο διαχείρισης καυσίμων

Τό έτησιο πενθήμερο εκπαιδευτικό σεμινάριο της Cockett Marine Oil Limited θά διεξαχθεί φέτος στην Όξφορντ από 5-9 Όκτωβρίου 1987. Τό πρόγραμμα παρέχει διεθνή κάλυψη σε θέματα οικονομίας καυσίμων και λιπαντικών, καθώς και στην θεωρία και πρακτική του έφοδιασμού με καύσιμα. Έξετάζει αναλυτικά τό σύστημα έφοδιασμού καυσίμων πλοίων, την ποιότητα των καυσίμων, τις διεθνείς προδιαγραφές, ύπηρεσίες έλέγχου καυσίμων και τους κανονισμούς ασφάλειας και πρόληψης της ρυπάνσεως. Τό σεμινάριο

Ο Άρχηγός του Ναυτικού άπένειμε ειδικά άναμνηστικά βραβεία στους 170 Έλληνες και Βρεταννούς κωπηλάτες και κωπηλάτισσες και άργότερα παρέθεσε δεξίωση προς τους έπισήμους στο θωρηκτό «Άβέρωφ».

Στό λόγο της ή ύπουργός Πολιτισμού έπισήμανε και αυτή την παγκόσμια συμβολική άξία της τριήρους και την ιδιαίτερη πνευματική και ιστορική σημασία που έχει γιά μάς τους Έλληνες ή άναβίωσή της.

Χαιρετισμό έπίσης άπηύθυνε και ό ένας άπό τους δύο «πατέρες» της «Όλυμπιάδας», ό ιστορικός Τζόν Μόρισον, ό όποιος τόνισε ότι άνέκαθεν οι Βρεταννοί ύπηρεξαν φιλέλληνες και λάτρεις του άρχαίου ελληνικού πνεύματος. Έξεφρασε τη συγκίνηση και περηφάνειά του που βοήθησε στην κατασκευή ενός σκάφους που βέβαια δέν είναι πανομοιότυπο μέ την ένδοξη πρόγόνό της, αλλά όπωσδήποτε άποτελεί μεγάλο έπιστημονικό και πνευματικό έπίτευγμα.

Κατασκευασμένη όσο τό δυνατόν κατ' είκόνα και όμοίωσιν του θρυλικού άρχαίου σκάφους που στήριξε τη Δημοκρατία και ύπεράσπισε τά ιδανικά της έλευθερίας και του πολιτισμού, ή «Όλυμπιάς» περιέπλευσε τόν γαλήνιο Όρμο του Φαλήρου και άραξε στην τιμητική της θέση, δίπλα στον άλλο θρύλο του Πολεμικού Ναυτικού, τό θωρηκτό «Άβέρωφ».

περιλαμβάνει μία μελέτη μέ τη βοήθεια ήλεκτρονικού ύπολογιστή μίας τακτικής διαδρομής, στην όποία συμμετέχουν σε όμάδες οι μαθητές.

Τά διδάκτρα γιά την συμμετοχή είναι 850 λίρες πλέον ΦΠΑ και οι ένδιαφερόμενοι πρέπει νά στείλουν τις αίτήσεις τους στη διεύθυνση: The College of Petroleum Studies, Sun Alliance House, New Inn Hall Str Oxford, OX1 2 QD

Λαθρεπιβάτες

Δυό λαθρεπιβάτες κάτοικοι των νησιών Φίτζι βρέθηκαν στο ελληνικό φορτηγό «Τε-

TITAN

INSURANCE SERVICES LTD.

General & Marine Insurance Brokers

Your Greek contact to the London and Lloyd's Insurance Markets

Please contact: B. TSAPRALIS

Euston House

81/103 Euston Street

London NW1 2ET

Tel: 388-3111 - 388.0315

Tlx: 262562

Fax: 388-1380

Ο 20ος Ιστιοπλοϊκός Αγώνας του Ναυτικού Ομίλου "Ανδρου"

Οργανώθηκε για 20η συνεχή χρονιά ο ιστιοπλοϊκός Αγώνας "Ανδρου" για σκάφη "Ανοικτής θαλάσσης" και διεξήχθη σε δύο σκέλη αποστάσεων 84 και 85 ναυτικών μιλίων.

Η εκκίνηση για τα 17 σκάφη δόθηκε στις 27 Αυγούστου, στις 2 το μεσημέρι από το Φάληρο για "Ανδρο" και στις 30 Αυγούστου στις 9 το πρωί, ξεκίνησε η δεύτερη διαδρομή από "Ανδρο" προς Φάληρο.

Οι δύο αγώνες είχαν ξεχωριστή βαθμολογία και το σύνολο των βαθμών μετά τον τερματισμό στο Φάληρο έδωσε την τελική κατάταξη, την οποία θα δημοσιεύσουμε.

Ο πρώτος αγώνας ακολούθησε τη διαδρομή περιπλέοντας τον Κάβο Ντόρο από την βόρεια πλευρά της "Ανδρου" με κατεύθυνση από την Χώρα της "Ανδρου" αφήνοντας κατά τη διαδρομή από το Φάληρο, αριστερά όλες τις βραχονησίδες της "Αττικής".

Τα σκάφη στο δεύτερο σκέλος μετά την εκκίνηση από "Ανδρο" παρέκαμψαν τη σηματοδότη που ήταν ποντισμένη από την "Ομίλο" στον Κάβο της Γριάς και στην συνέχεια, αφήνοντας την "Ανδρο" δεξιά έπλεαν μέσω του στενού Τήνου — "Ανδρου" με κατεύθυνση το Φάληρο, περνώντας δεξιά το Γαϊδουρονήσι και τις Φλέβες.

Η άπονομή των επάθλων θα γίνει στο Ναυτικό Όμιλο "Ελλάδος" την Τετάρτη 2 Σεπτεμβρίου στις 8,30 το βράδυ.

Ο Ναυτικός Όμιλος "Ανδρου", ένας από τους πιο παλιούς ναυτικούς όμιλους στον τόπο μας, ξεκίνησε το 1952 σαν ένα παιχνίδι μιας ομάδας παιδιών της "Ανδρου", για να φθάσει σήμερα να έχει αξιόλογα οργανωμένα τμήματα κωπηλασίας, κολύμβησης, γουότερ-πόλο και ιστιοπλοίας.

Η ίδια παιδική παρέα που «ναυπήγησε» το 1952 το κανό, συμμετείχε ενεργά — ακόμα

και με προσωπική εργασία — στο χτίσιμο του κτιρίου του Ομίλου που άρχισε το 1955 πάνω σε σχέδια του "Αντώνη Κριεζή" και με γενναιόδωρες προσφορές ξενητεμένων και μη "Ανδριωτών".

Το 1957 τελείωσε το καταστατικό του Ομίλου και αφού πέρασε μία δεκαετία σημαντικής προόδου σ' όλα τα τμήματα, το 1967 οργανώνεται με πρωτοβουλία του Γιάννη Β. Γουλανδρή ο πρώτος ιστιοπλοϊκός Αγώνας "Ανδρου", ο πιο σκληρός μετά την "Εβδομάδα Αιγαίου".

Σ' αυτή τη σύντομη ιστορική αναδρομή θα πρέπει να αναφερθούν τα ονόματα εκείνων που έβαλαν μέσα στα παιδικά τους παιχνίδια τη δημιουργία ενός Ομίλου και την έναν πραγματικότητα. Κι αυτοί είναι οι Σπύρος Μ. Πολέμης, Στάθης Σπ. Πορφυράτος, Σπύρος Α. Πολέμης, Μιχάλης Α. Κουτσούκος, Λεωνίδας Γ. Καλιβρούσης, Γιώργος Γερωντίσης και Νίκος Μπιλιζιώτης. Έφοπλιστές σήμερα οι τρεις πρώτοι, αρχιπλοίαρχοι και καπετάνοι οι υπόλοιποι κατάφεραν όχι μόνο να δημιουργήσουν αλλά και να ανδρώσουν έναν Όμιλο κι ακόμα να προσελκύσουν σ' αυτόν πολλούς και γνωστούς άλλους όπως ο Γιάννης Β. Γουλανδρής, ο Έπαμεινώνδας Γ. Έμπειρικός, ο Νίκος Κούλουθρος Έμπειρικός κ.ά.

Αν όμως αυτοί συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τον Όμιλο και τις δραστηριότητές του δεν είναι λίγοι εκείνοι — δεινοί ιστιοπλόοι και με πολλές πρωτιές σε αγώνες — που έχουν πάρει μέρος στους ιστιοπλοϊκούς αγώνες του. Ανάμεσα τους οι κ.κ. Νομικός, Άνδρεάδης, Μαρής, Βάττης, Θεοδωράκης, Λυκαρδόπουλος, Κόσκορος, Κισσόγλου. Ακόμα και ο Σταύρος Νιάρχος με τη θρυλική "Κρεολή" του, και μάλιστα σε δύο αγώνες το 1967 και 1968.

Πρόστιμα αυτά 10.307.200 δρχ. έπεβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 5.124.500 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 1.905.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 570.000 δρχ. για οδηγία ταχυπλόων σκαφών χωρίς τις απαραίτητες άδειες, 560.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοίας και 393.220 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικά Διατάγματα που δημοσιεύ-

θηκαν στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στον βαθμό του υποπλοίαρχου Λ.Σ. οι ανθυποπλοίαρχοι Δ. Καπελάρης, Σ. Τσενέμης, Γ. Καλλής, Ε. Γκίκας και Μ. Φορράς στον βαθμό του ανθυποπλοίαρχου Λ.Σ., οι σημαιοφόροι Γ. Βελιαντής και Γ. Μπασδέκος και στον βαθμό του σημαιοφόρου Λ.Σ., οι ανθυπασπιστές Μ. Πετρακάκης, Μ. Φρονιμάκης και Ν. Γκούσιας.

Οι εγκαταστάσεις προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος

Από το υπουργείο Ναυτιλίας εκδόθηκε και στάλθηκε στις λιμενικές αρχές και στους άλλους αρμόδιους φορείς μόνιμη εγκύκλιος που αναφέρεται στον εξοπλισμό και σχεδίαση των εγκαταστάσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Πρωτοφανές πρόστιμο σε Έλληνικό πλοίο στη Βαλτιμόρη

Σύμφωνα με στοιχεία που υπέβαλε ναυτιλιακό γραφείο μέλος του Greek Shipping Committee του Λονδίνου, η Λιμενική Αρχή της Βαλτιμόρης επέβαλε πρόστιμο 250 δολαρίων σε Έλληνικό πλοίο με το πρωτοφανές αιτιολογικό ότι: «Apple and orange on deck in open cardboard box; one plastic bag of garbage found broken open !!!

Τό Όξειδιο του Μαγνησίου

Σύμφωνα με πληροφορίες του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου (ICS), κατά την φόρτωση και μεταφορά φορτίου όξειδιου του μαγνησίου, παρατηρήθηκαν ζημιές στα καλύμματα του κύτους. Συγκεκριμένα, το φορτίο μάλλον φορτώθηκε ζεστό και κατόπιν διεστάλη από την θερμότητα, με συνέπεια την αύξηση του όγκου του κατά 25%.

Τά πρακτορειακά δικαιώματα στη Θεσσαλονίκη

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 426Β/13.8.87) κοινή απόφαση των υπουργών Έργας και Ναυτιλίας με την οποία αναπροσαρμόζονται τα τιμολόγια πρακτορειακών δικαιωμάτων του λιμένος Θεσσαλονίκης και ένοποιούνται ορισμένες τιμολογιακές κατηγορίες. Η ισχύς της απόφασης άρχισε στις 13 Αυγούστου.

Εύχαριστούν τον Έπουργό

Με επιστολή του προς τον Έπουργό Ναυτιλίας, ο πρόεδρος του Σωματείου Ίδιοκτητών Έπαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών (ΣΙΕΤΣ) κ. Βασ. Λεφκίνης εκφράζει τις ευχαριστίες του Σωματείου για την επίλυση σει-

τιέν» μετά τον απόπλου του σκάφους από το λιμάνι Συνα των εν λόγω νησιών. Το σκάφος επρόκειτο να προσεγγίσει στη Μεμβούρνη της Αυστραλίας όπου θα έζητειτο να αποβιβάσουν οι λαθρεπιβάτες για να επαναπαρτισθούν με έξοδα της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 18.859.920 δρχ. επέβαλαν τον περασμένο Ιούνιο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. Από τα

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 - 4516088
TLX: 21 1339 FLOT GR.

ρὰς θεμάτων του κλάδου, ύστερα από προσωπικό ενδιαφέρον του κ. 'Αλεξάνδρη.

Οι ενέργειες του υπουργείου Ναυτιλίας, τονίζεται στην επιστολή, ενισχύουν το επαγγελματικό τουριστικό σκάφος στην προσπάθειά του να επιβιώσει.

Η Σχολή σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων αποφοίτησαν τον Ιούλιο 195 ναυτικοί.

Νέα αντιπροσωπεία της MACOR MARINE

Η εταιρία Abax Ltd. με έδρα στην Ακτή Μιαούλη 93, ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσωπεία της Γερμανικής εταιρίας Macor Marine Systems International (πρώην Deutsche MacGregor), γνωστή εταιρία κατασκευής καλυμμάτων κυτών και εξοπλισμών πλοίων Ro/Ro.

Η εταιρία διευθύνεται από τον ναυπηγό κ. Σταύρο Γ. Κούκιανη, ο οποίος διευθύνει επίσης το γραφείο στην Ελλάδα, της γνωστής Ιαπωνικής εταιρίας MacGregor Far East, η οποία έχει από πολλά χρόνια μεγάλη δραστηριότητα στον τομέα των καλυμμάτων κυτών και εξοπλισμού για πλοία Ro/Ro στον χώρο της Απώ Ανατολής.

Ναυπήγηση σκάφους στο Πέραμα

Στά ναυπηγεία «ΣΙΔΗΡΟΣ ΕΠΕ» στο Πέραμα τοποθετήθηκε στις 20 Αυγούστου η τρόπιδα του επιβατηγού - οχηματαγωγού ανοικτού τύπου «Ολύμπιος Απλόων» ιδιοκτησίας της Α.Ν.Ε. Μαστιχάρι που έδρευει στην Κω.

Τό υπό ναυπήγηση σκάφος συνολικής δαπάνης 140 εκατ. δραχμών θά επιχορηγηθεί από τό Δημόσιο κατά 46% και θά δανειοδοτηθεί κατά 38% από την ΕΤΒΑ και θά δρομολογηθεί, μετά την αποπεράτωση τόν Μάρτιο του 1988, στη γραμμή Μαστιχάρι Κω - Κάλυμνος.

Τά γαμήλια δώρα σέ κόρες ναυτικών

Μέ απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας

(ΦΕΚ 411/3/10/10.8.87) εγκρίθηκε τροποποίηση του Κανονισμού «παροχής γαμήλιου δώρου σέ κόρες τών ναυτικών» υπό της Έστιας Ναυτικών.

Γιά τη χορήγηση του γαμήλιου δώρου πρέπει ο πατέρας ή η μητέρα της δικαιούχου νά είναι ναυτικός (σέ ενέργεια ή συνταξιούχος).

Έξ άλλου οι κόρες ναυτικών που διακαίονται τό γαμήλιο δώρο και από τούς δύο γονείς, τό παίρνουν μόνο μία φορά.

Σχολικά τετράδια της Unicef

Η UNICEF στην προσπάθειά της γιά τήν επιβίωση τών 4,5 εκατομμυρίων παιδιών που πεθαίνουν από έλλειψη έμβολίων ενάντια στίς παιδικές ασθένειες (κοκίτης - τέτανος - πολιομυελίτιδα - διφθερίτιδα - φυματίωση) εκδίδει κάθε χρόνια τετράδια γιά σχολική χρήση.

Είναι 48φυλλα, μέ έγχρωμο πλαστικοποιημένο εξώφυλλο, κοστίζουν 80 δρχ. τό ένα γιά όλη τήν Ελλάδα και διατίθενται σ' όλη τήν Ελλάδα από τά Καταστήματα της Τράπεζας Πίστωσης.

Διεθνής Άγώνας Γουίντσερφινγκ στην Πάρο

Μέ επιτυχία διεξήχθη τό «Paros Fun Cup 1987» στην Παραλία της Σάντα Μαρία στην Νάουσα της Πάρου. Ο άγώνας προκηρυγμένος από τη Διεθνή Όμοσπονδία «WBA - POOL» παρουσίαζε μεγάλο ενδιαφέρον μιά και αποτελούσε κριτήριο γιά τήν πρόκριση τών Έλλήνων αθλητών στό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα που θά γίνει στίς 12-20 Σεπτεμβρίου στό Μάλμο της Σουηδίας.

Έκτός από τούς Έλληνες συμμετέχοντες στούς άγώνες έλαβαν μέρος - εκτός συναγωνισμού - αθλητές από τήν Αυστρία, Γερμανία, Μεγ. Βρετανία, Τουρκία, Ιταλία και Γαλλία.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΛΕΥΚΩΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ

Ο ΕΟΜΜΕΧ κυκλοφόρησε πρόσφατα ένα

καλαίσθητο λεύκωμα γιά τά ελληνικά τρεχαντήρια, μέ πολλές έγχρωμες φωτογραφίες από ταρσανάδες και καρνάγια της Ελλάδος, κατασκευαστικά σχέδια και λεπτομέρειες, άκουαρέλες καϊκιών, πίνακα τεχνικών όρων και εύρεία περίληψη στην άγγλική γλώσσα.

Τό λεύκωμα αποτελεί μία έκτεταμένη μελέτη, μέ στόχο τή διερεύνηση της κατασκευής του τρεχαντηρίου. Τήν έρευνα ολοκληρώνουν ιστορικά στοιχεία και πληροφορίες γιά τή χρήση και τήν ειδική ιστορία του σκάφους αυτού.

TO OIL

Κυκλοφόρησε τό τεύχος 'Απριλίου - Μαΐου - Ιουνίου 1987, της ένημερωτικής έκδοσης OIL, που εκδίδει η εταιρία Motor Oil Ελλάς. Στό τελευταίο τεύχος του OIL, περιλαμβάνονται ενδιαφέροντα άρθρα γιά τά μελλοντικά μαχητικά άεροσκάφη, η ιστορία της ανακάλυψης και χρησιμοποίησης του πετρελαίου, μία μελέτη γιά τήν έθνική σημαία και ένα έκλαϊκευμένο άρθρο γιά τήν δημιουργία του πετρελαίου από τά απολιθώματα.

Τό περιοδικό OIL κυκλοφορεί συνήθως μέ 70 σελίδες, πολλές από τίς όποιες είναι έγχρωμες και διατίθεται δωρεάν στό προσωπικό τών έταιριών του Όμίλου Βαρδινογιάννη και σέ όρισμένους ιδιώτες.

ΠΕΝΘΗ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ

Περιβαλλόμενος μέ τήν στοργή της οικογενείας του, έφυγε πρόσφατα από τή ζωή ο καπετάν Μιχάλης Χριστοφορίδης, ένας άκόμη της παλαιάς Χιώτικης φρουράς.

Γεννήθηκε στό Βροντάδο τό 1897, όπου και τελείωσε τό Γυμνάσιο. Άμέσως μετά ταξίδεψε μέ τά καράβια του θείου του Χατζηφραγκούλη. Νεότατος πλοίαρχευσε και τό 1933 μέ τά αδελφία του αγόρασε τό φορτηγό πλοίο «Ομόνοια».

Ο καπετάν Μιχάλης ήταν ιδιαίτερα αγαπητός και απολάμβανε της εκτιμήσεως τών συμπατριωτών του, οι όποιοι θά τόν θυμούνται μέ άνάπη.



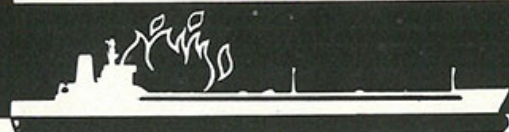
Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 453691/2 - 4523444
Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR
(Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	Κυπριακή	12.598	1978	Υπέστη ζημία στην μηχανή, στο Πόρτ όφ Σπαίην, στις 30/7.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	Έλληνική	12.772	1977	Κάντα για Βόλο, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 19/7. Αναλήφθηκαν επισκευές στην Αμβέρσα.
ΤΣΙΛΛΥ	Έλληνική	6.680	1973	Ντάρμπαν για Αμβέρσα, συγκρούστηκε στις 13/8, με το φορτηγό «Bazias 5», ανοικτά του Κ. Φινιστέρε, και υπέστη ρήγμα και είσοδο ύδατων. Το πλήρωμα παραλήφθηκε από το «Bazias 5».
ΠΕΛΦΛΑΪΈΡ	Έλληνική	2.477	1982	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στο Ίόνιο στις 23/8 και ρυμουλκήθηκε στην Πάτρα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΤΟΜ	Έλληνική	13.348	1974	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Sharpnes», στην Κούλνα στις 12/8.
ΔΙΑΣ	Έλληνική	16.379	1981	Υπέστη ζημία στην ηλεκτρογεννήτρια στη Γένοβα στις 6/8.
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	12.705	1969	Κατά την άγκυροβόληση στη Νταρίκα στις 13/8, προσάραξε και προσέκρουσε σε αποβάθρα.
ΗΡΩ	Λιβεριανή	17.129	1976	Κατά τον απόπλου από την Βαλτιμόρη, στις 10/8, προσάραξε και υπέστη ζημίες στο πηδάλιο.
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Έλληνική	17.210	1984	Κατά τον διάπλου του Αγίου Λαυρεντίου, εμφορτο, προσέκρουσε σε αποβάθρα στις 22/8 και υπέστη ελασματοουργικές ζημίες.
TANKER:				
ΕΛΕΝΗ Β.	Έλληνική	1.927	1964	Σελβίμπουρνου για Ίταλία, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Selim Cavusoglu», στη Θάλασσα του Μαρμαρά, στις 21/8.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ**

Γιὰ σὲς πού ὁ νόμος παρέχει τὸ δικαίωμα εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτου μὲ μειωμένο δασμὸ ἢ ἀδασμολόγητο διαθέτουμε ὅλους τοὺς τύπους τῶν αὐτοκινήτων. **ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ**

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322

ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέσα σε συνθήκες σταθερότητας, με έλαφρές αποκλίσεις κατά περίπτωση, κινήθηκε η αγορά ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια του β' δεκαπενθήμερου του Αυγούστου.

Για μία ακόμα φορά, κινητήριος δύναμις υπήρξαν τα σιτηρά, όχι όμως χωρίς κάποιες παλινωδίες που αναφάνηκαν ακόμα και στην κύρια περιοχή φορτώσεως, τον Κόλπο ΗΠΑ, που έδειξε κάποια αδυναμία για τα άμεσα ανοίγματα μέχρι και μέσων Σεπτεμβρίου.

Συγκριτικά, η "Απώ Ανατολή διατήρησε ζωηρότερη τη ζήτηση χωρητικότητας, ιδίως για πολύ μεγάλα ή/και πάναμαξ μπάλκ κάρριερς, γεγονός που εύκολα προδίδεται από τα πληρωθέντα μισθώματα. Προς την ίδια διαπίστωση συγκλίνει και η διαμόρφωση των ναύλων από Βόρειο Ειρηνικό που φαίνεται αισίως να έφθασε τα δολ. 12,70 ανά τόννο για 52.000 τόννους φορτίου για Ιαπωνία.

Ο χαρακτηριστικός ναύλος πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία άγγιξε τα δολ. 17,50 για να επιστρέψει περί το τέλος της περιόδου στα δολ. 16 - 16,50 για άμεσες όμως φορτώσεις ενώ, για απώτερες ημερομηνίες, διατηρείται στα επίπεδα των δολ. 18. Ο προς Κόντινεντ αντίστοιχος ναύλος διαμορφώθηκε στα μάλλον βελτιωμένα επίπεδα των δολ. 9,90 - 10 ανά τόννο.

Αριθμός φορτώσεων για σιτηρά σημειώθηκε από Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα όπου οι 12.000 τόννοι πλήρωναν δολ. 15 ενώ Ικανοποιητική ήταν η ζήτηση στην Ανατολική Ακτή της Νότιας Αμερικής, κυρίως Βραζιλία, όπου κυριαρχούσαν τα handy size.

Κάτω από τις περιγραφόμενες συνθήκες, τόσο οι γαιάνθρακες όσο και τα σιδηρομεταλλεύματα έπαιζαν ένα μέτριας σημασίας ρόλο, αξίζει όμως να σημειώσουμε ένα σεβαστό αριθμό ναυλώσεων για γαιάνθρακα από τον Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν σε μεγέθη 50/60.000 τόννων στα δολ. 14-14,50 φίο με 5 συνολικά ημέρες. Δεν υπολείπεται, βεβαίως, σε σημασία αριθμός ναυλώσεων για μεταλλεύματα από Άγιο Λαυρέντιο, Ν. Αφρική, Δυτική Αφρική και Βενεζουέλα.

Τα λιπάσματα και η ζάχαρη κινήθηκαν στους γνωστούς ρυθμούς, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις, με την Ινδία πρωταγωνιστή, ως συνήθως, στα πρώτα, και ποικίλους τόπους φορτώσεων και προορισμών στη δεύτερη.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με ζωηρότατη τη ζήτηση για μεγάλα πλοία μέχρι και του πάναμαξ, τα μισθώματα διαμορφώθηκαν σε υψηλά επίπεδα. Η "Απώ

Ανατολή διατήρησε την πρωτοπορία με δολ. 10.000 περίπου για πάναμαξ, κυκλικό Ειρηνικού/ Αυστραλίας ή ταξίδια προς δυσμάς, ενώ μέχρι δολ. 2.80 πληρώνονταν για cape size πλοία, από ταξίδια 2-3 μηνών μέχρι και 12 μηνών μισθώση περιόδου. Τα αντίστοιχα στον Ατλαντικό μισθώματα κινήθηκαν μεταξύ δολ. 7.500 - 8.500 με εξάρσεις κατά περίπτωση που έφθαναν τα επίπεδα της Ανατολής.

Τό handy size (40.000 TDW) έφθασε τα δολ. 6.000 ημερησίως ενώ τα μικρότερα πλοία κινήθηκαν σε άργότερους ρυθμούς με τους 22.000 τόν. d.w. στα δολ. 4.500 - 4.750 και τους 15.000 τόν. d.w. από 2.750 μέχρι 4.200 αναλόγως της θέσεως, τύπου και ηλικίας πλοίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Όχι χωρίς κάποιους διαταγμούς, η ναυλαγορά του Περσικού κινήθηκε σε Ικανοποιητικά επίπεδα για να σημειώσει μία όχι απάντερη πτώση περί το τέλος της περιόδου.

Ναυλώσεις VLCC προς ανατολάς κλείστηκαν στα WS 95 για να κατέλθουν αργότερα στα WS 85 ενώ σε παρόμοια του τελευταίου επίπεδα έγιναν οι γνωστές προς δυσμάς ναυλώσεις. Περί τα 15 U/VLCC ήταν ανοικτά

στην περιοχή κατά τις λίγες τελευταίες ημέρες, χωρίς τουτό να προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία δεδομένου ότι αναμενόταν σειρά εντολών που πιθανόν έκάλυπτε την προσφορά.

Αριθμός φορτίων μικρότερου μεγέθους κλείσθηκε από την περιοχή σε Ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.

Αντίθετα, πτωτικές ήταν οι τάσεις στις λοιπές βασικές περιοχές όπως η Μεσόγειος, η Δυτική Αφρική και η Βόρειος Θάλασσα όπου παρατηρήθηκε κάμψη των ναύλων που αργότερα μετετράπη σε σαφή πτώση. Χαρακτηριστικά, οι 120.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 65, ενώ από τη Δυτική Αφρική οι 80.000 τόννοι για Κόντινεντ λιγότερο από WS 65. Τις αυτές τάσεις, με χαμηλότερους ρυθμούς, παρουσίαζε και η Καραϊβική.

Μία σύντομη αναθερμάνση της ζήτησης, τουλάχιστον σε βραχυπρόθεσμη βάση, ήταν η πιθανότερη προοπτική.

Στά καθαρά φορτία παρατηρήθηκε απότομη πτώση της ζήτησης που ταχέως οδήγησε σε πτώση των ναύλων. Η προοπτική όμως μιας αποκαταστάσεως της Ισορροπίας, κυρίως λόγω αύξησης της ζήτησης από Ιαπωνία, συντελούσε στη διατήρηση της ψυχραιμίας.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Τολέδο 18.000 τόν. σιτηρά Αλγερία, δολ. 21,50 φίο, 1.500 τόν. εκφόρτωση, Αύγουστο.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Ντουλούθ 18.000 τόν. σιτηρά Αλγερία, δολ. 26,25 φίο, 3 ημέρες / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 2-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα δυτική ακτή Μεξικού δολ. 16 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστο.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ: Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 9,825 φίο, 10 ημέρες, Αύγουστου 24-30.

ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤΣ: Ποταμό Μισισσιππί 12.300 τόν. γεννήματα Μαράκκιπο, δολ. 15 φίο, 4.000/600 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Βραζιλία, 43.500 τόν. γεννήματα Γερμανικό λιμάνι Βορ. Θάλασσας, δολ. 675.000 κατ' αποκοπή φίο, 13 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-15.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.: Βορ. Ειρηνικό 25.000 τόν. σιτηρά Χοντίντα, δολ. 29,50, 4.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-27.

ΣΟΥΕΡΤΕ: Αμερ. Κόλπο 42.000 τόν. σιτηρά Ακαμπα, δολ. 18,95 φίο, 5 ημέρες/5.000 τόν., άμεση. ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. περίπου γεννήματα Ιντσόν, δολ. 16,30 φίο, 4/7 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντε 70.000 τόν. περίπου Υμουίντεν δολ. 5,35 φίο, 5 ημέρες, Σεπτεμβρίου 9-15.

ΕΥΜΑΡ: Ντουλούθ 18.000 τόν. σιτηρά Αλγερία, δολ. 27,50 φίο, 4 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές Σεπτεμβρίου.

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: Μεγάλες Λίμνες 16.500 τόν. με συμπλήρωση Σαίντ Λόρενς έως 24.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 15,50 Λίμνες καί δολ. 8,50 Σ. Λόρενς φίο, 4 ημέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 27-31.

ΑΝΝΗ ΠΕΤΡΑΚΗ: Σικάγο ή Μιλγουόκι 15.000 τόν. γεννήματα Άμστερνταμ / Ρότερνταμ / Γκέντ, δολ. 18 φίο, 6 ημέρες, Αύγουστου 31 — Σεπτεμβρίου 3.

ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 15 φίο, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 2-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ: Πόρτ Χέλταν 129.000 τόν.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

σιδηρομετάλλευμα Κεμπέκ, δολ. 11 φίο, 60.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.: "Ακαμπα 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 26-30.

ΦΑΙΘΕ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 13 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΕΝΒ: Κπέμε 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 26 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. έλ. εκφόρτωση Αύγουστου 24-21.

ΑΣΤΕΡΙΕ: "Αμποτ Πόιντ 60.000 τον. γαιάνθρακες Μπατάγκας, δολ. 9,25 φίο, 20.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι 5 Σεπτεμβρίου.

ΜΠΡΗΜ: Γκρούτε "Εϊλαντ 40-42.000 τον. manganese ορε Ρότερνταμ, δολ. 14 φίο, 9 ημέρες, Σεπτεμβρίου 8-20.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Ρίτσαρντς Μπαίη 110.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7,65 φίο, φόρτωση κλίμακας/25.000 τον. εκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 61.613 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδια 5/6 μηνών προς δολ. 7.250 την ημέρα.

ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ: 60.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Παρντίπ "άμεση, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαίη με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΕΥΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 17.195 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιαπωνία Αύγουστου 25-31, επαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο δολ. 4.850, όψιόν 'Ανατολ. Μεσόγειο δολ. 5.150 την ημέρα, όψιόν 'Ερυθρά δολ. 5.750 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ: 38.830 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Αύγουστου 20-27, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΤΙΓΡΗΣ: 122.647 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδια 2/4 μηνών, δολ. 8.950 την ημέρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: 32.278 τον. d.w. του 1971, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Αύγουστου 25-31, ταξίδι μέσω Κόντινεντ ή 'Ανατολ. ακτή ΗΠΑ με επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.600 την ημέρα, όψιόν παράδοση 'Ανατολ. ακτή ΗΠΑ δολ. 4.000, όψιόν παράδοση Κόντινεντ δολ. 5.000 την ημέρα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Γ.Κ.: 37.611 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. ακτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΜΑΖΟΝ: 16.916 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστου 28 — Σεπτεμβρίου 1, επαναπαράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΝΕΤΥ: 15.174 τον. d.w. του 1971, πα-

ράδοση Ρίβερ Πλέϊτ τέλη Αύγουστου, επαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ: 16.073 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ολλανδία άμεση, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 4.450 την ημέρα.

ΕΛΠΙΣ: 62.343 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ άρχές Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΝΙΚΟΣ Ν.: 18.875 τον. d.w. του 1969, παράδοση "Ακαμπα άρχές Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Μαλαισία, δολ. 2.750 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ: 41.734 τον. d.w. του 1987 παράδοση 'Ιαπωνία μέσα Σεπτεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ: 72.069 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σιγκαππούρ άρχές Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ: 103.632 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κό Σιχάγκ Αύγουστου 25 — Σεπτεμβρίου 5, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.400 την ημέρα.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 28.166 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μεγ. Λίμνες Αύγουστου 24 — Σεπτεμβρίου 5, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΝΑ: 26.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο πρώτο 150ήμερο Σεπτεμβρίου επαναπαράδοση Πακιστάν, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΧΟΜΠΙΤ: 26.646 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Σεπτέμβριο, επαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 42.964 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 7-8, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΝΕΝΑ: 71.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτιμόρης με επαναπαράδοση "Αναμπα, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΙΝΕΣΣ: 22.629 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 1-5, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη — 'Ιαπωνία, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ: 20.482 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Αμβούργο άρχές Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Καραϊβική δολ. 5.450 την ημέρα.

ΤΕΛΑΜΩΝ: 17.985 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ταμπόκο Αύγουστου 16-17, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΚΟΡΟΝΕΤ: 15.785 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία Αύγουστου 15-28, επαναπαράδοση Νέα Ζηλανδία, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ: 71.703 τον. d.w. παράδοση Κέϊπ Πάσσερο Αύγουστου 15-20, ταξίδια 2/4 μηνών προς δολ. 7.500 την ημέρα.

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: 27.490 τον. d.w. του 1977, παράδο-

ση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Σαιντ Λόρενς με επαναπαράδοση Κούβα, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 26.970 τον. d.w. του 1970, παράδοση Παρνάγκουα Αύγουστου 14-17, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 3.500 την ημέρα, πλέον δολ. 35.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΘΝΟΣ: 28.503 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ Αύγουστου 22-28, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Κολόμπο συμπερ. 'Ινδονησίας, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 112.500 για πλού υπό έρμα.

ΑΠΙΛΙΩΤΗΣ: 60.920 τον. d.w. του 1975, παράδοση "Αναμπα Αύγουστο, κυκλικό ταξίδι μέσω Ποταμού 'Ορινόκο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΝΙΚ: 25.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Δαρδανέλλια Αύγουστου 28-24, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΝΙΚΑΙΑ: 34.174 τον. d.w. του 1973, παράδοση Νιούαρκ Αύγουστου 27 — Σεπτεμβρίου 2, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 5.250 την ημέρα πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 72.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βαρκελώνη Αύγουστου 20-25, ταξίδι μέσω Σαιντ Λόρενς με επαναπαράδοση Μαύρη Θάλασσα, δολ. 8.750 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΑΒΑΝΤΑΡ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 125.000 τον. 'Ιαπωνία, δολ. 1.150.000 κατ' άποκοπή, Αύγουστου 28.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Πουέρτο Λά Κρούζ 85.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 52,5, Αύγουστου 24.

ΣΤΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. μέρος φορτίου 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 97,5, Αύγουστο.

ΚΑΛΙΟΠΗ: Περσικό Κόλπο 27.500 τον. καθαρά Δυτική ακτή 'Ινδίας, WS 235 Αύγουστο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν WS 60, Αύγουστο.

ΟΡΕΝΜΠΑΕ: Καραϊβική 57.000 τον. ταξίδι 'Ατλαντικού WS 77,5, Αύγουστου 15.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Μπαχάμας 82.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 105, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 102,5, Αύγουστου 15.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Μπαχάμας 92.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ / 'Αμερ. Κόλπο WS 88,75, Αύγουστου 15.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. Χάλιφα, WS 73,25, Αύγουστου 27.

ΧΙΟΣ: Αύγουστα 25.000 τον. μέρος φορτίου νάφθας Ταργκόντα WS 160, Αύγουστου 25.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Κωνσταντία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΠΑ WS 130, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ Μεσόγειο WS 135, Αύγουστου 18.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερικ.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonios Street Piraeus Greece

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

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Κόλπο WS 61,5, Αύγουστου 20.
ΟΛΥΜΠΟΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Δυτικές
 όψιν, WS 60, Αύγουστο.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 70.000
 τον. Σιγκαπούρη, WS 125, Αύγουστο.
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Ταρτούς 45.000 τον. μέρος φορ-
 τίου Τρίστη, WS 135, Αύγουστου 26.
ΦΙΛΙΚΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντι-
 κού ΗΠΑ / 'Αμερ. Κόλπο WS 77,5, Αύγουστου 21.
ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. μέρος φορ-
 τίου Ταϊβάν, WS 85, Αύγουστο.
ΚΟΡΟΛΛΑ: Μπαχάμας 64.000 τον. μέρος φορ-
 τίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 110, Αύγουστου
 24.
ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τον. μέρος φορ-
 τίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 110 τέλη Αύγουστου.
ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορ-
 τίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 87,5, όψιν 'Ακτή 'Ατλαντι-
 κού ΗΠΑ WS 80, όψιν ΗΒ/Κόντινεντ WS 82,5, Αύ-
 γουστο.
ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Α-
 τλαντικού ΗΠΑ / 'Αμερ. Κόλπο, WS 130, Αύγουστου
 24.
ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά, μέρος
 φορτίου, Δυτικές όψιν WS 120, Αύγουστο.
ΚΡΗΤΗ: Περσικό Κόλπο 69.000 τον. μέρος φορ-
 τίου Μομπάσα, WS 135, Αύγουστο.
ΚΥΜΟ: Περσικό Κόλπο 119.000 τον. μέρος φορ-
 τίου Μπατάν, WS 84,5, Αύγουστο.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Κολέ 110.000 τον. μέρος φορτίου
 'Αμερ. Κόλπο WS 62,5, όψιν 'Ακτή 'Ατλαντικού
 ΗΠΑ WS 65, όψιν ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, Αύγου-

στου 23.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Περσικό Κόλπο 28.000 τον. καθαρά
 'Ιαπωνία, WS 200, Αύγουστο.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή
 'Ατλαντικού ΗΠΑ / 'Αμερ. Κόλπο WS 137, όψιν
 Δυτ. 'Αφρική WS 157,5, Αύγουστου 31.
- ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον με-
 ρος φορτίου Σιγκαπούρη WS 117,5, Αύγουστο.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Ντζένο 80.000 τον. μέρος
 φορτίου Γένοβα WS 69, Αύγουστου 28.
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Καραϊβική 70.000 τον. Μεσό-
 γειο, WS 55, Αύγουστου 25.
ΕΛΕΝΗ: Ρός Μπουντράν 65.000 τον. μέρος φορ-
 τίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 92,5, όψιν Μεσόγειο WS
 87,5, Αύγουστου 29.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: Βενεζουέλα 66.500 τον.
 Μεσόγειο, WS 58,75, Αύγουστου 27.
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ: Περσικό Κόλπο 200.000 τον. με-
 ρος φορτίου Βορ. Κορέα δολ. 11,50 ανά τόννο d.w.
 Αύγουστο.
ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Κεϋχάν 60.000 τον. μέρος φορτίου
 Καζαμπλάνκα WS 132,5 Σεπτεμβρίου 1.
ΣΗΜΠΟΡΝ: 'Αγιοι Θεόδωροι 25.180 τον. καθα-
 ρά, μέρος φορτίου, Ντοντζέ WS 140, Σεπτεμβρίου.
ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Ταπίς και Μιρί 70.000 τον. μέρος
 φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 285.000 κατ' άποκοπή,
 Αύγουστου 29
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ: Κουά 'Ιμπέ 100.000 τον. με-
 ρος φορτίου Τέξας Σίτυ, WS 52,5, Αύγουστο.
ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 190.000 τον. Νότιο
 Κορέα, WS 60, Αύγουστο.

— M/V DOCEDELTA (51.100/74) δολ.
 3.500.000 σέ 'Ελληνες.
 — M/V GRESCO (38.000/75) δολ. 4.200.000.
 — M/V FENG HUI (34.800/71) δολ.
 2.400.000.
 — M/V VITALI (28.000/74) δολ. 3.250.000 σε
 'Ελληνες.
 — M/V QAVE (27.570) δολ. 2.250.000.
 — M/V MARYLAND (27.500/70) δολ.
 1.500.000 σέ 'Ελληνες.
 — M/V DESIL STAR (27.480/71) δολ.
 1.870.000.
 — M/V OCEAN FAME (24.000/81) δολ.
 4.900.000.
 — M/V DANIELLE (23.150/76) δολ.
 2.750.000.
 — M/V SILVER AGE (21.800/76, car/bulk)
 δολ. 2.100.000 σέ 'Ελληνες.
 — M/V ARIS (24.800/71) δολ. 1.750.000.

Μικρή ή κίνηση στά πλοία γενικού φορ-
 τίου, όπου ή έλλειψη ένθουσιασμού από μία
 ελάχιστα ένθαρρυντική αγορά αλλά και ή
 σπάνις καταλλήλων πλοίων δημιούργησαν
 συνθήκες ύποτονικότητας. FREEDOM του
 1971 έζητείτο στά δολ. 1.050.000 ενώ ή πώ-
 ληση του M/S PROMINA (15.565/70) στά δολ.
 780.000 δέ άποτελεί χαρακτηριστική πράξη.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η άπουσία ίκανού άριθμού και όγκου δια-
 θεσίμων πλοίων έφερε, όπως ήταν φυσικό,
 άνοδο των τιμών και στροφή προς τίς αγο-
 ρές με παράδοση σέ τόπους μακριά από έ-
 κείνους της διαλύσεως.

Χαρακτηριστική ή περίπτωση του άμερικα-
 νικού T/T BENNINGKTON (13.700 τόννων)
 πού έπιασε δολ. 176 (κατ' άλλους δολ. 180)
 με παράδοση Ταϊβάν, τή μεγαλύτερη από μα-
 κρά τιμή διαλύσεως. Στήν Ταϊβάν έπίσης θά
 παραδοθεί τό άντί δολ. 129.60 ανά τόννο M/S
 ARTEMIS (10.726).

'Υψηλές τιμές πληρώθηκαν και από Πακι-
 στάν πού άγόρασε τά M/S HENRY JENDZA
 (4.753) στά δολ. 141, M/S SANGARLES (3.260)
 και PECHORALES (2.980) άντί δολ. 137.

Οί λοιπές πωλήσεις άναφέρονται σέ «ώς
 έστί» παράδοση στους τόπους παροπλισμού

Οι αγοραπωλησίες

Ζωηρό εξακολουθούσε τό αγοραστικό έν-
 διαφέρον τόσο στά πλοία ξηρού φορτίου (κυ-
 ρίως μπάλκ κάρριερς από handy size μέχρι
 πάναμαξ μεγέθους) και δεξαμενόπλοια κάθε
 τύπου και μεγέθους. Βασικό έμπόδιο ανέλι-
 ξεως τής αγοράς ή σπάνις διαθεσίμων
 πλοίων κάποιων προδιαγραφών δεδομένου
 ότι, καθ' όσον άφορά στήν ήλικία, τά παλαιό-
 τερα πλοία (70-73) φαίνονται νά επανέρχον-
 ται στό προσκήνιο του αγοραστικού ένδια-
 φέροντος γιά περαιτέρω εκμετάλλευση άντί
 τής διαλύσεως.

Λίγα τά πωληθέντα δεξαμενόπλοια, πε-
 ρισσότερα τά μπάλκ κάρριερς. 'Ας άναφέ-
 ρουμε μερικά των γνωσθέντων:

Δεξαμενόπλοια:

— T/T HAPPY SAILOR (423.642/75) δολ.
 18.000.000.
 — M/T AMERSHAM (81.300/81) δολ.
 13.100.000.

Μπάλκ κάρριερς:

— M/V AQUITA (115.750/71) δολ. 4.000.000.
 — M/V MEGA STAR (105.850/69) δολ.
 3.900.000 σέ 'Ελληνες.
 — M/V SUNBEAM (73.700/76) δολ.
 6.500.000.
 — M/V AMAK (68.300/73) δολ. 4.850.000 σέ
 'Ελληνες.
 — M/V KOTRONAS (55.600/70) δολ.
 3.000.000.

PHONES: 675.4321, 321.7586
 TELEX: 87517 SMYRNIODIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
 "SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

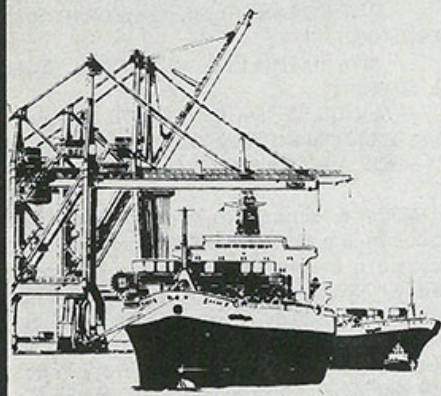
2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

NAFTIKA CHRONIKA



PLAY ON WORDS

Shipping circles in France are under the impression that the country's official position with regard to navigation in the Persian Gulf is the one expressed by the Sea Minister who said that "French merchant ships sail in the Gulf on their own responsibility and without escort."

Although no official announcement has been made to that effect, it would seem that this position has been changed because two French tankers, the "Brissac" and the "Athos" were to sail into the Gulf under the "surveillance" of French warships.

The French are therefore wondering whether the situation has progressed by degrees from simple "accompagnement" to formal "escorte" and that in effect the merchant ships would sail "en convoi". Their suspicions were more or less confirmed when one aircraft carrier, two frigates and a fleet supply ship sailed from Toulon for the Gulf.

THE NORWEGIAN INTERNATIONAL REGISTER

The Norwegian International Register was officially inaugurated in Bergen by the Minister of Trade and Shipping. He said this new register was the only solution for maintaining the links between Norway and its merchant shipping. He said he hoped it would attract Norwegian seafarers for whom it would guarantee satisfactory terms and added that the new registry would never be a flag of convenience and that the Norwegian flag would never be hoisted on the stern of a ship the crew of which did not

enjoy international wage levels, working conditions and legal protection.

So far, 31 ships have been registered under this new flag including five recent very additions of one bulk carrier, two large tankers and two small cargo ships.

The new registry will be officially presented in London, New York and elsewhere by the Norwegian Shipowners' Association and Norwegian embassies in order to stimulate the interest of foreign shipowners.

B. PAPACHRISTIDIS FOLLOWS UP INTERTANKO'S RESOLUTION

Following the meeting with the UN Secretary General earlier this year, and since the passing of the Resolution on June 5th, INTERTANKO's Chairman, some members of the Executive Committee, and staff have met with Mr. M. Armacost, United States Under-Secretary of State, Mr. T. Stoltenberg, Norwegian Minister of Foreign Affairs, Mr. K. Papoulias, Greek Minister of Foreign Affairs, Mr. S. Alexandris, Greek Minister of Mercantile Marine, Mr. D. Mellor, Ministry of State for Foreign and Commonwealth Affairs, London. Governments were urged to upgrade their efforts to stop the violation of international law which has caused great loss of life and damaged tankers in the vital waterway of the Middle East Gulf.

Following the last meeting with the UK government, INTERTANKO sent on the 5th August formal notes to the governments of Iran and Iraq urging them to respect the UN Security Council resolution of July 20th and refrain from further hostile acts against shipping. In the case of Iraq, INTERTANKO called for the continuation of its de facto ceasefire in the war against tankers and the note to Iran demanded an end to the indiscriminate mining of waters used by neutral merchant vessels.

THE FIGHT FOR SUPREMACY

Having delivered more than 8 million tons of newbuildings in 1986 the Japanese stand unchallenged as the foremost shipbuilders in the world, with the runner-up far behind. Nevertheless, the deliveries in 1986 were fewer by 1.3 million tons than in 1985. On the other hand, South Korea's total in 1986 of 3.6 million tons will be exceeded this year by one million tons.

Japan and S. Korea have almost monopolised world shipbuilding, accounting as they do for 70 per cent of world production. They are both fighting hard, Japan to maintain its supremacy

and S. Korea struggling to reach the top. Some observers consider that S. Korea could well attain its objective by 1990.

There is also a third Asiatic contender. China has crept up into third place with 642,000 tons in 1986 and, when it overcomes certain drawbacks, it could well forge ahead and pose a threat to its two rivals.

JAPANESE STATISTICS FOR NEW ORDERS

The Japanese Ministry of Transport has announced the official statistics for new orders in ship construction during July 1987.

The level of orders on a gross ton base has decreased 53.8% to 153,689 tons, compared with 332,490 tons in June 1987. The July 1987 figure is down 70.2% on that for July 1986.

The figure for the first four months of fiscal 1987 (April to July) is 1,003,379 gross tons, which is down 31% on that for the same period in fiscal 1986, and, on a compensated gross ton base this period's figure is down 41.1% on the equivalent period in fiscal 1986.

WAVE OF STRIKES

The strikes and demonstrations in South Korea that followed the government's promises to revise the constitution have affected the shipping sector which is one of the country's primary industries. The strikes, which are impeding exports, have rendered many South Korean ships idle, while those returning from the U.S. are sailing at reduced speed until the strikes are over. In all, 1,100 Korean businesses have been affected by strikes for increased wages, better working conditions and independent trade unions.

MORE ABOUT SANKO

After dominating the headlines of the world's shipping press some time ago, Sanko is in the news again to the effect

that its rehabilitation programme is beginning to take effect. The company now has 150 ships on time charter or on single voyage. Some 90 of them are bulk carriers and the rest are LPG carriers, O-BO's, tankers and two VLCCs.

From this year, Sanko has changed tactics in the tramp sector adopting spot contracts with two month's notice, as a result of which none of its ships are laid up. In the tanker field, Sanko will continue its timecharters and short-term contracts which cover 70% of its tanker fleet while the remaining 30% is under longterm charter.

CARRIAGE OF MAGNESIA CLINKER IN BULK

According to information revealed by the International Chamber of Shipping, with respect to the carriage of magnesia clinker in bulk, a quantity was loaded presumably hot and it expanded, the volume of the clinker increased up to 25 percent causing damages to the hatches.

The International Chamber of Shipping has announced that it would welcome further information on the behaviour of magnesia clinker when transferred by ship.

ROYAL CRUISE LINE REVEALS PLANS TO BUILD SECOND SHIP

Royal Cruise Line has announced plans to build a sister ship to the new "Crown Odyssey", under construction at the Jos. L. Meyer Shipyard in Papenburg, West Germany. The second luxury vessel, yet unnamed, is expected to be delivered in 1989 replacing the "Royal Odyssey" which has been sold for delivery at the end of 1988. The 990 passenger "Crown Odyssey", built at a cost of \$ 150 million, will enter service in June 1988 for worldwide cruising.

Additionally, Royal Cruise Line is extensively refurbishing the popular 460 passenger "Golden Odyssey" in November/ December 1987. Among the renovations are completely redesigned

interiors in all passenger staterooms and public rooms.

Through the fall of 1988, the "Royal Odyssey" is committed for diverse new itineraries in the South Pacific, Panama Canal, Mediterranean and Norwegian Fjords. Royal Cruise Line will operate the "Golden Odyssey" on three itineraries in the Far East and in Alaska. Beginning June 1988, the "Crown Odyssey" will spend her inaugural summer cruising Scandinavia, followed by a Transatlantic crossing, fall foliage cruises between New York and Montreal, and Panama Canal cruises in late fall.

ABS STRENGTHENS OPERATION WITH REALIGNMENT OF TECHNICAL SERVICES AND CLASSIFICATION/ CERTIFICATION GROUPS

The Technical Services Group and the Classification/ Certification Group were reorganized at the American Bureau of Shipping as part of a move to strengthen the overall operations of the ship classification society. At the same time, the change is allowing for recent and forthcoming retirements in senior - level management of ABS.

With the recent change, two new senior officers were named. They are Dr. Donald Liu, Senior Vice President of the Technical Services Group, and James L. Dolan, Senior Vice President of the Classification/ Certification Group.

The Technical Services Group brings together under one head the extensive scientific and engineering talent in the Research and Development Division, the Offshore Engineering Division, and the Ship Engineering Division. In this new organization, an Assistant Vice President will direct each of the Divisions and report to Dr. Liu.

These assistant vice presidents include John F. Conlon, who will head the Research and Development Division; Steven M. McIntyre, who will direct the Offshore Engineering Division, and J. Martin Russen, who will be in charge of the Ship Engineering Division. An additional assistant vice president, Angelo

P. Ritola, will be in charge of Regulatory Affairs.

Other responsibilities of Dr. Liu's Technical Services Group will involve coordinating the work of the ABS Technical Committees that are formed in fifteen countries world wide, and include prominent maritime people in those countries, plus the twenty Technical Committees functioning in the U.S. Some of the headquarters technical work will be decentralized, where possible, to the thirteen other ABS technical offices located worldwide.

THE "CHANNEL"

The first well, 55 metres in diameter and sixty metres in depth has been sunk with its bottom at the geological level, 40 metres under the English Channel, linking Kent to the Pas-de Calais. From there, three tunnels will be dug; two rail tunnels and one road tunnel which will link Britain to France under the sea. At the end of July, journalists were invited to visit the Eurotunnel's construction site to observe the progress being made and the fact that adverse weather conditions were not holding up the work.

NEW REPRESENTATION IN THE FIELD OF HATCH COVERS AND RO/RO EQUIPMENT

MACOR Marine Systems International, (formerly Deutsche Mac Gregor) a prominent company in the field of hatch covers and RO/RO equipment, has announced that they have appointed as their exclusive representative in the Greek Market, the Piraeus base ABAX LTD.

ABAX LTD., is managed by Mr. Stavros G. Coukiaris who holds a Master's Degree in Naval Architecture and Shipbuilding from the University of Newcastle and is a well known personality within the worldwide Greek shipping Community.

Mr. Coukiaris has a wealth of experience, after having served for 18 years in key positions, covering both the tech-

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

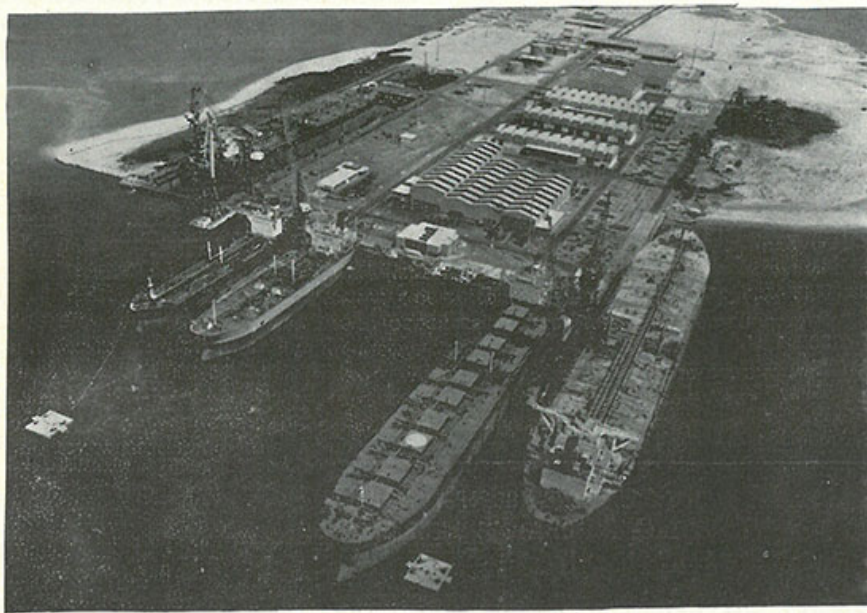
nical and commercial aspects of the business. and his appointment, will further expand the MACOR international sales and services network.

BUNKERING COURSE

The annual 5day residential course being run by Cockett Marine Oil Limited is again being held at Oxford, and takes place from 5th to 9th October 1987.

The programme provides an international coverage of bunker oil economics, operations and supply practices. It covers an in depth analysis of the bunker supply system and pricing as well as bunker quality, international specifications, oil testing services and safety and pollution regulations. Central to the Course is a computerised case study operated by the participants themselves divided into teams as a practical exercise into the economic variables arising in a typical worldwide voyage.

AN EXCELLENT HALF YEAR FOR ASRY



Following satisfactory progress in 1986 ASRY has forged ahead on all fronts in the first half of 1987 and is set to record a further substantial improvement for the year as a whole.

This progress is all the more encouraging in a period which has seen European, Mediterranean and Japanese shipyards laying off personnel and restructuring, and it provides a useful in-

dication to shipowners trading to the Arabian Gulf that they can expect to find and experienced and competitive repair service in Bahrain.

Highlights of the six month period at ASRY include:

- repair revenue almost double that of the first half 1986.
- dry dock occupancy close to 90%
- no increase in ASRY's Ikow and com-

NEW PRESIDENT FOR SMIT INTERNATIONAL

Smit International continues to encounter heavy weather in the difficult maritime trading climate. Major progress has been made in a programme for the restructuring of the organisation, a process which commenced last year.

Towards the end of 1986, Mr. Rom W. Scheffer, President of Smit International, suffered problems with his health. In view of the heavy workload associated with the restructuring, Mr. Scheffer has requested the Supervisory Board of Smit International to relieve him of the presidency with effect from October 1 1987.

The Supervisory Board has granted Mr Scheffer's request. His successor will be Mr. J. Groenendijk, who will retire from his present position as Chairman of the Executive Board of Royal Nedlloyd Group.

FIFTY YEARS AGO

— The German merchant fleet has marked an impressive rise with 3,579 ships of 3,900,000 grt. on December 31.

— Cassos S.A. has ordered a cargo steamship of 10,500 dwt at Doxford yards, to be delivered in May next year.

— A Polish Consulate has opened in Piraeus with Mr. Cosmas Arvanitides as honorary consul. Mr. Arvanitides is the agent for Polish Steamship Line.

— The freight market remained lively during the past fortnight with demand exceeding supply and freight rates staying high.

— The ss "Cairo City" (9600 ton motoship) of the Anglo — Egyptian Mail Lines sails on Staurday at 4 p.m. for Alexandria and on Friday, Sept. 10 at 11 p.m. for Marseilles.

(Naftika Chronika, No. 161/1.9.1937)

petitive prices

— a further useful improvement in production productivity

Repairs undertaken recently have included a major engine overhaul for a 117,000 dwt tanker, conversion of a VLCC to the carriage of products and several large steel repairs, the largest necessitating the renewal of 220 tons of steel.

CONTINUOUS BULK UNLOADERS FEATURING BUCKET ELEVATORS OR BUCKET WHEELS

Krupp Industrietechnik has developed two types of ship unloader operating either with a bucket elevator or a bucket wheel. These units are designed to handle a wide range of bulk commodities and can unload freighters with load capacities of 10,000 to 200,000 tdw or more. Continuous unloading is cost efficient and environmentally benign.

The bucket elevator unit has a handling capacity of up to 2,000t/h and its volume capacity is approx. 2,500m³/h. The base of the L-shaped elevator can be adjusted to allow the buckets to reach right up to the walls of the hold, allowing all material to be removed systematically and efficiently, even through small hatches with overhanging decks. A front loader can be attached to the base of the elevator and lowered into the hold to gather together remaining material.

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'TA TFEINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGELIKH	78	6217
AGELIKH	65	8374
AGELIKH	62	10750
AGHNP	71	9875
AGIA GALINI	73	8243
AGIA EYΦYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA SOΦIA	85	24500
AGIAΣ AΣ	85	23074
AGIASOΣ	82	36000
AGIOΣ ANΔPEAΣ	77	10815
AGIOΣ ΓEPAZIMOΣ	70	8978
AGIOΣ KYΠPIANOΣ	70	10469
AGIOΣ MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOΣ MATΘAIOΣ	72	5580
AGIOΣ ΦANOYPIOΣ	69	14029
ADELΦOTHΣ	73	30486
ADPATIKH (δ.)	63	30648
AETOC	72	3065
ANΓIANNHΣ	77	30427
AOΛON	79	10428
A' BAI	70	8898
AΓIAION	77	14274
AΓEAΣ (δ.)	75	74878
AIKATEPINH	64	5931
A'I'ANT MAPINEP	74	16006
A'I'ANT SKA'Y	76	11084
A'I'ANT SKIPEP	84	16800
A'I'ANT CTAP	76	15947
A'I'ANT TCEM	85	18800
AINIAΣ (δ.)	75	71833
AIOIIAN KAPPIEP	68	16715

πρός Σιγκαπούρη 7/6
ε. Κολούμβια Ρίβερ 7/7
α. Νταμίμ 16/6
ε. Μπαγκόγκ 13/6
α. Ρεϊνίν 20/6
ε. Πειραιά 2/7
α. Σαγκάη 1/7
πρός 'Αλεξάνδρεια 28/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Ραβέννα 2/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
πρός Κολόμπο 27/6
πρός Μαλακία 27/6
ε. Σάν Λορέντζο 1/7
ε. Ναγκόγια 9/7
μεσογειακές μεταφορές
πρός Βιέννη 17/6
ε. Τζέντα 25/6
α. Μασσαλία 30/6
α. Χιούστον 25/6
στο 'Αμστερνταμ
α. Ρίο 'Ανέιρο 26/6
α. Πειραιά 2/7
πρός 'Απλωνία
πρός Φλάσσινγκ 14/7
πρός Ρεσίφ 9/6
α. Παράναγους 2/7
α. Σιγκαπούρη 23/6
άρχει Χαλκίδα
α. Ντάρμπαν 9/7
ε. 'Ικόνιο 28/6
πρός Βομβάη 24/6
μετ. «Κάβο Σίδερο»
ε. Γένοβα 6/7
πρός Χόβκ 30/6
α. Φόρ 21/6

A'I'PHNΣ ΓKAAΦ	68	9441
A'I'PHNΣ EMEPAAHT	77	9083
A'I'PHNΣ NTAT'MONT	81	10714
A'I'PHNΣ ΣAΦA'I'P	77	10153
AITZIAN ΓOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIOΣ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOYAMAPIN	72	9784
AKOYAPIOY (δ.)	72	19869
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTAIA	75	23785
AKBOPADA	77	5868
AEΞANΔPEIA	75	22575
AEΞANΔPOΣ II	77	1598
AEΞANΔPOΣ III	77	1584
AEΞ. Γ. TBABAPHΣ	78	15688
AEΞANTEP	57	4365
AEΞIOH XOOYΠ	68	9084
AEΘAIA	74	23757
AEIAΣ	82	4180
AEIKPATOP	83	15857
AEINE	63	10383
AEINTA	73	23218
AEKKAIOΣ	77	12123
AEKIMOΣ	85	24700
AEKMAN	77	14530
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIS	73	13631
AEKYONIS (δ.)	87	17612
AEKYON	73	8224
AEMA	80	11584
AEMAP	69	10373
AEMI SKA'Y	74	22246
AEMPEPAT		1800
AEONHCOΣ (δ.)	72	17355
AEΣ CTPEHΓKΘ	86	12963
AEITIZ	79	11000
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA TΣAΛEHTZ	85	10511
AEΦA ΦE'I'Θ	84	22000
AEΦA ΦE'I'M	82	32320

α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
α. Σύνδνευ 24/6
έπισκευές Πειραιά
ε. Βρέστη 5/7
στην 'Αλμείρια 4/7
α. Γουακαμάτου 28/6
ε. Τσίμα 8/7
μεσογειακές μεταφορές
α. 'Αδελαΐδα 4/6
α. Γένοβα 25/6
α. Ρίο 'Ανέιρο 24/6
ε. Τρίπλα 'Αιλαντς 6/2
ε. Πειραιά 24/4
α. Μονφραλκόνε 18/6
α. Σιγκαπούρη 6/6
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/6
α. Βρέμη 7/7
ε. Βρέμη 7/7
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/6
άρχει Χαλκίδα
στο Μπαντάρ 'Αμπάς
α. 'Ιντσόν 16/6
πρ. «Yüksel Güler»
ε. 'Αμβέρσα 10/7
ε. Θεσσαλονίκη 12/6
πρός Μπ. 'Αμπάς 28/6
α. Κό Σιστάγκ 12/7
α. Σάντος 26/6
α. Κό Σιστάγκ 13/7
ε. Σάντος 4/7
α. Σάν Φραντζίσκο 29/6
ναυπηγ. Καβαχίρι
άρχει Πειραιά
α. Κολόμπο 23/6
α. Ρουέν 26/6
πρός Γισσού 25/5
στο Μόντρεαλ 9/7
δ. Κων/πολη 26/6
α. Ντάρμπαν 9/7
α. Σάδνα 7/7
α. Μανζανίλο 14/6
α. Σάντος 3/7
α. Σουραμπάνια 9/6
ε. Τρινκομάλη 28/6

AMEOYCT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOPPOΣ	83	34000
AMΦITPITH	78	10995
AMΦIOH	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATAAΣ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA KΛOPOY	74	13633
ANAGΓEA KPEHTHEΣ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'I'NTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEΣ	82	29487
ANAGΓEA HΓKΛ	83	20432
ANAGΓEA INTEΛAITZENΣ		
(δ)	82	24655
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA AIMPEPTY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIKKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I'Σ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAΞEΣ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CTΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTEAITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEΣ	73	13631
ANAI ΓEA XAPMOHY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOYΠ	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378
ANAMELI	77	14584
ANASTAZIA	80	15688
ANASTAZIΣ (δ.)	75	69222
ANATOLH	70	8998
ANAFH	85	34400
ANAPOTHEΣ	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOΣ	85	34500
ANAPPOΣ A'I'A	83	10470
ANAPPOΣ APICEΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ATAAΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ΓEOPPIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPPOΣ MEATEMI	73	32781
ANAPPOΣ OKEAHIA	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOFIPIH A.	76	16646
ANOFIΣ	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA A.	79	12214
ANNA ΔPAKOΠOYAOY	74	8915
ANNOYAA	71	9826
ANTAOIΣ	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEAIIHA	77	16356
ANTEAIIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTEAIIK ΠAOYEP	87	25169
ANTEAIIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTEAIIK CTΠIPIT	84	36353
ANTEAIIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTEAIIK XOOYΠ	85	25300
ANTEAIIAP	72	6666
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIOYH	78	10996
ANTIOXEIA	72	11931
ANTIΠAPOΣ (δ.)	86	18000
ANTIΠOΛIΣ (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOΣ (δ.)	79	19463
AOYPOPA ΠEPA	76	8051
AEIΣ	73	16397
AEHAIOTHEΣ	75	35716
AEHOIA	75	34409
AEΠOΛAONIA XII	66	1506
AEAMPETAA	82	13800
AEAN	80	10428
AEPOHAYTHΣ (δ.)	75	74263
AEPOHAYTHΣ	77	11281

ε. Μπ. 'Αίρες 2/7
δ. Σουέζ 9/7
δ. Κων/πολη 22/6
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 19/6
α. Μοντεβίδεο 30/6
δ. Παναμά 6/7
α. Τζέντα 5/7
δ. Σουέζ 2/7
α. Τσαγκουαράμας 3/7
α. Σιγκαπούρη 20/6
πρός Μπουσάν 25/6
α. Φόρ
ε. Τσιταγκόγκ 7/7
δ. Παναμά 27/6
πρ. «Oak Sun»
ε. Τσιταγκόγκ 21/6
α. Ν. 'Υόρκη 5/7
α. Σύνδνευ 8/7
α. Λός 'Αντζελες 21/6
δ. Παναμά 30/6
ε. Καμπεντέλο 27/5
ε. Σάντος 2/7
α. Τζέντα 30/6
δ. Σουέζ 17/6
α. Μπρισμαίν 9/7
α. 'Ιταζάι 17/6
ε. Λέγκχορν 7/7
α. Πενάγκ 30/6
ε. Βερακρούζ 28/6
ε. Πόρτ 'Αλς 8/7
ε. Κοντοού 2/7
δ. Π. Σάις 17/6
α. Ρίο Γκράντε 7/6
α. 'Εϊβονμαουθ 4/7
ε. Ματάντι 17/6
α. Ντάρμπαν 8/7
ε. Χαλδία 5/7
ε. Βανκούβερ 5/7
α. Φάλεϋ 8/7
μετ. «Αϊβαλί» (ε.)
α. Κινούρα 26/6
α. Ντάρμπαν 28/6
α. Φρήτσον 29/6
α. Γιοκοχάμα 7/7
δ. Κων/πολη 27/6
δ. Κάλυψη Πακιστάν
α. Φόρ 3/7
πρός Ρότερνταμ 24/6
άρχει Τόρανα
ε. Χάσινοχ 3/7
ε. Χιούστον 12/6

ε. Μπαχράιν 13/7
πρός Μπρισμαίν 9/7
α. Μονφραλκόνε 22/6
α. Πόρτ Μέλλον 24/6
έπωληθη διάλυση
α. Ντάρμπαν 25/6
πρ. «Dacebank»
μετ. «Advance» (M.)
πρός 'Ινδία 14/7
α. Σιγκαπούρη 23/6
άρχει Πειραιά
πρός Μουμπάι 18/6
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
α. Λαύριο 8/6
α. Τενερφίφ 5/7
α. Σιγκαπούρη 27/6
ε. Σχζέιν 12/6
ε. Κασίμα 29/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/7
δ. Ντόβερ 13/7
α. Φουτζέιρα 6/7
α. Κίγκστον 19/6
α. Κορούνα 8/7
α. Βανκούβερ 5/7
α. Πασαγιές 7/6
ε. Τσιταγκόγκ 4/7
α. Χέϋ Πόιντ 2/7
α. Μπωμόν 27/6
α. Παλέρμ 6/6
α. Σικάγο 12/6
ε. 'Αντοφαγκάστα 5/7
α. Ρός Τανούρα 29/6
έπωληθη

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOΣ	80	10996
AMAPYAIIC	83	13600

ε. Γιοκοχάμα 4/7
α. Γλασκώβη 3/7
α. Τομπέκο 27/6
α. Σιγκαπούρη 26/6

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΑΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΑ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'Ι'Α (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439
ΣΤΡΙΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463

πρός Μανίλα 29/5		
δ. Σουέζ 2/7		
α. Σιγκαπούρη 5/7		
ε. Φρηγιάντλ 7/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
ε. Σιγκαπούρη 7/7		
α. Μαδρίδα 11/6		
α. Σιγκαπούρη 5/7		
α. Χάμπτον 22/6		
α. Παράντιπ 4/7		
α. Σιγκαπούρη 8/6		
α. Χάμιλτον 22/6		
α. Ντάρμπαν 2/7		
α. Κουνσάν 17/6		
υπό ναυπήγηση		
δ. Ντόβερ 9/7		
α. Τάμπα 2/7		
α. Φάμουθ Μπαϊν 2/7		
α. Γιοκαίτσι 1/7		
α. Σιγκαπούρη 3/7		
ε. Τιμαρού 9/7		
α. Σιγκαπούρη 7/7		
ναυπηγ. Αίολο		
ε. Μπαγκνόλι 27/6		
α. Νταμπιέρ 30/6		
ε. Σαλβατόρ 14/6		
α. Φιλαδέλφεια 23/6		
υπέστειλε σημ. Μπαχάμας		
α. Σουέζ 16/5		
α. Χάμπτον 7/7		
στον Πειραιά 9/7		
ε. 'Ιμμιγκχαμ 3/7		

α. Φουτζέιρα 4/7		
δ. Κωνσταντή 1/6		
πρός Λομέ 12/6		
αργεί Πειραιά		
α. Κεϋχάν 27/6		
δ. Μπρανσμπάτελ 19/6		
α. Σιγκαπούρη 24/6		
επωλήθη		
α. 'Ιντσόν 17/6		
α. Σάν Φρανσίσκο 6/6		
δ. Παναμά 28/6		
α. 'Αμοστερνταμ 20/6		
πρός Κάντα 13/4		

στην Κακούτα		
δ. Γιβραλτάρ 28/6		
δ. Παναμά 30/6		
επωλήθη άλλοδαπούς		
α. Λόγος 6/7		
στο Ρότερνταμ 15/7		
στο Μπ. 'Αμπάς 26/6		
α. Μπαμόντ 29/6		
α. Φλάσινγκ 29/6		
α. Φιλαδέλφεια 9/6		
αργεί Πειραιά		
ε. Βαλτιμόρη 1/7		
δ. Μπρανσμπάτελ 4/7		
ε. Κωνσταντή 27/6		
αργεί Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 6/7		
α. Φός 17/6		
αργεί Πειραιά		
στον Σηκουάνα 30/6		
αργεί Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 2/7		
αργεί Στουάδα		
αργεί Στουάδα		
πρός Κωνσταντή 23/6		

ε. Τζέντα 27/6		
α. Κινούρα 23/6		
α. Τσιτακόγκ 8/7		
πρός Φουτζέιρα		
πρός Τουρκία 19/5		
επωλήθη άλλοδαπούς		
διαγράφεται		
ε. 'Αμβέρσα 14/7		
ε. Βηρυτό 30/6		
α. 'Αμπτινάν 15/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7		
α. Χιούστον 2/7		
α. Βιτόρια 2/6		
πρός Τάμπα 16/6		
α. Σιγκαπούρη 1/7		
α. 'Ιταζά 29/5		
πρός 'Αλεξάνδρεια 29/6		
πρός Τζιμπουτί 15/5		

πρός Μπ. 'Αίρες 16/6		
α. Καρμουνέρας 30/6		
πρ. «Αριζ»		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
α. 'Αμβέρσα 12/7		
ε. Κομώ Μπαϊν 22/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/6		
ε. Κουρέι 10/7		
α. Λός 'Αντζελες 30/6		
α. Χιούστον 2/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Χιούστον 1/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/7		
α. 'Αμβέρσα 27/6		

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΟΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ	73	69911
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗΝ	76	12315
ΕΛΛΗΝ	76	11282
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΒΑΝ	84	22135
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	77	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	84	16605
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	85	16605
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	76	47344
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	69	54857
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	41478
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	75	16822
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	78	8890
ΕΜΠΕΡΟ	84	22208
ΕΝΤΕΡΡΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΛΛΗΝ	65	41872
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

στον Πειραιά		
ε. Κιτιμάτ 7/7		
ε. Νταλνάν 28/6		
α. Βενετία 2/7		
στο Ροζάριο 11/7		
δ. Κωνσταντή 29/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 24/6		
επωλήθη διάλυση		
δ. Παναμά 11/6		
δ. Γιβραλτάρ 19/6		
α. Κόμπε 4/7		
α. Τζέντα 3/7		
α. Σιγκαπούρη 3/7		
α. Λός Πάλαμας 27/5		
δ. Μοντεβιδέο 8/7		
ε. Ρότερνταμ 11/7		
α. Σιγκαπούρη 25/6		
δ. Π. Σαϊδ 12/7		
ε. Γάνδη 4/7		
α. Πειραιά 3/7		
α. Μπαχραϊν 25/6		
α. Μπαχραϊν 8/7		
δ. Ντόβερ 6/7		
α. Πειραιά 7/7		

δ. Γιβραλτάρ 8/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
α. Ναγκόγια 7/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πόρτ Τάμπος 4/7		
α. Φός 20/6		
α. Ρότερνταμ 23/6		
α. Φιλαδέλφεια 19/6		
δ. Παναμά 17/6		

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNOBIA	68	15841
ZINQ	81	23100
ZIM KAOΣIOYΓK	72	15952
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ZIM ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYΓOΣ	76	19166
ΛΑΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΛΙΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΩΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΓΕΓΝΗΣ	72	9986
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΘΙΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΝΩ (δ.)	71	1599
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΥΨΩ (δ.)	68	35450
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΑΒΑ	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'Ι'Σ	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ	73	62311
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10063
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169

δ. Ντόβερ 3/7		
α. Ντάρμπαν 28/6		
α. Ν. Όρλεάνη 27/6		
α. Όζακα 2/7		
α. Έιλντ 9/7		
α. Χόγκ Κόγκ 2/7		
δ. Π. Σάιθ 4/7		
ε. Έιλντ 13/7		
ε. Πειραιά 6/7		
δ. Παναμά 20/6		
α. Ν. Όρλεάνη 9/6		
α. Χάμπτον 7/7		
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7		
δ. Ντόβερ 1/7		
ὕψωση κυπριακή		
ε. Πειραιά 23/6		
α. Φουτζέιρα 7/7		
ε. Μονρόβια 23/6		
δ. Κωνσταντή 19/6		
προς Ίαπωνία 29/5		
α. Σκάπα Φόου 11/7		
α. Πειραιά 11/6		
α. Ντάρμπαν 12/7		
ἐπιπλοή Κίπρου		
ἐπιπλοή διάλυση		
μετ. «Θεανούλα» (κ.)		
δ. Παναμά 3/7		
προς Κόρπους Κρίστι 30/6		
στο Μπλιμπό 8/5		
α. Σιγκαπούρη 19/6		
πρ. «Βορέα»		
ἐπιπλοή διάλυση		
δ. Παναμά 4/7		
προς Πόρτο Καμπέλλο 25/6		
ἐπιπλοή		
προς Κωνσταντή 12/6		
προς Μπ. Άιρες 10/6		
ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 12/6		
ε. Αλεξάνδρεια 3/5		
δ. Σκώ 2/7		
α. Μπ. Μπαί 24/6		

α. Ματαράνι 10/6		
α. Κοκούρα 5/7		
α. Σιγκαπούρη 22/6		
ε. Γκάδβερστον 28/6		
α. Μπρέικ 30/6		
ε. Σ. Τζών 6/7		
στη Λουάντα		
σημαία Κύπρου		
προς Τερνέστη 9/7		
δ. Παναμά 29/6		
α. Λός Άντζελες 21/6		
στο Ούμ Κουάορ		
δ. Κωνσταντή 18/6		
α. Χέυ Πόιντ 29/6		
προς Άλγερ 8/5		
προς Δ. Άφρική 12/6		
δ. Κωνσταντή 6/6		
ε. Μπαγκόγκ 29/5		
στο Χώρ Φακάν		
ε. Σιγκαπούρη 7/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χουαλιέν 20/6		
προς Καράτσι 5/7		
ε. Χάμπτον 9/7		
ε. Ν. Όρλεάνη 4/7		
προς Μόντρεαλ 6/7		
ε. Τοκουγιάμα 7/7		
α. Μασσαλία 27/6		
α. Σάντος 30/6		
α. Σιγκαπούρη 6/7		
α. Σαζόν 6/7		
ε. Φάλμουθ 10/7		
ε. Ρότερνταμ 11/7		
α. Κάδιξ 4/7		
προς Γιβραλτάρ 23/6		

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ	73	36330
ΛΕΝΑ Π.	73	36330
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	76	11049
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΤΕΡ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΨ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙΑ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	72	10008
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΣΙΠΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700

α. Γιοκοχάμα 25/6		
προς Β. Θάλασσα 1/7		
προς Άρουμπα 3/6		
α. Ίκονιο 24/6		
προς Μαγκαλάμπο 18/6		
δ. Σουέζ 28/6		
ε. Κεϋχάν 27/6		
α. Σαβάννα 8/7		
προς Πειραιά		
ναυπηγ. Σηλίτ		
α. Όζακα 30/6		
α. Φός 2/7		
δ. Γιβραλτάρ 5/7		
δ. Π. Σάιθ 11/7		
στη Φουτζέιρα		
ε. Ίταζάι 2/7		
α. Σάντα Μάρτα 27/6		
α. Φελίξτοσου 13/7		
προς Άρουμπα 29/4		
προς Σικελία 1/6		
προς Πειραιά 24/6		
προς Πειραιά 11/7		
ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 24/6		
ε. Πειραιά 5/7		
προς Σμύρνη 16/6		
προς Ν. Καληδονία 26/6		
α. Τενερίφη 5/7		
α. Φουτζέιρα 12/7		
ναυπηγ. ναυκαράκι		
πρ. «Scan Venture»		
ε. Ζημπραγκ 22/6		
προς Λιβύη 29/4		
α. Χάιφα 7/7		
α. Σαβάννα 8/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 6/11		
ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 11/7		
α. Σαβόννα 8/7		
α. Παρενάγιο 23/6		
ε. Σάντος 25/6		
α. Βανκούβερ 25/6		

α. Τής 12/7
προς Άντεν 25/6
στο Χούσουμ 8/7
ἀργεί Πειραιά
προς Ίαπωνία 26/6
α. Βανκούβερ 8/6
α. Ν. Όρλεάνη 21/6
α. Τζέντα 1/7
ἀργεί Πειραιά

πρ. «Alegro I»
ἀργεί Σετοουμάλ
α. Σάροχ 26/6
προς Άκαμα 15/6
στη Φορταλέζα
ε. Νάπολη 9/7
προς Κολούμπια Ρίβερ 10/6
α. Σιγκαπούρη 26/6
α. Λομέ 20/6
προς Ρουμανία 16/6
α. Χόγκ Κόγκ 28/6
ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 20/6
α. Φελίξτοσου 9/7
μετ. «Τοξότης» (Κεϋλ.)
ἀργεί Βασώρα
δ. Κωνσταντή 28/6
α. Φιλαδέλφεια 30/6
α. Τενερίφη 21/6
δ. Γιβραλτάρ 28/5
πρ. «Μεσσαριά»
δ. Ντόβερ 26/6
πρ. «Jarama»

MARIANNA VII(δ)	75	68411
MARIQ	72	9824
MARIETTA	65	8344
MARIZINA (δ)	67	40075
MARILY	71	16269
MARINA (δ)	80	40000
MARINIKH	73	85367
MARITZINH	73	30077
MARITZA	68	29324
MARITZA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
MARKA Λ.	75	14785
MARIZ	75	28082
MARCOZ AYPAZ	83	21000
MAROUΔΙΩ	78	19974
MARZ	48	3368
MARQ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

ME'I'TZOP ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
MENTITER KARRIER	62	14483
MENTSHMENT KARRIER	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α' Τ' ΛΑΝΤ	79	10991

MILENAKI	70	15345
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
MINI ΛΑ' T'NEP	71	15998
MINI ΛΑ' T'ONEΣ	72	1583
MINI ΛΑ' T' T	70	1585
MINI ΛΑΜΑ	70	1591
MINI ΛΑΝΣ	69	1569
MINI ΛΑΝΤ	70	1592
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
MINI ΛΑΠ	70	1592
MINI ΛΑΣ	70	1592
MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
MINI ΛΕ' T' ΜΠΟΡ	71	1563
MINI ΛΕ' T' N	70	1582
MINI ΛΕ' T' S	69	1570
MINI ΛΕΝΣ	71	1557
MINI ΛΗ	71	1557
MINI ΛΗΓΚ	70	1592
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
MINI ΛΗΦ	71	1584
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
MINI ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
MINI ΛΙΝΚ	71	1592
MINI ΛΙΝΤ	70	1592
MINI ΛΙΦΤ	70	1582
MINI ΛΟΥΦ	71	1563
MINI ΛΟΥΡΥ	71	1598
MINI ΛΟΥΤ	71	1584
MINI ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587
MINI ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
MINI ΛΟΥΜ	74	1577
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
MINI ΛΥΜΦ	75	1587
MINI ΛΟ	71	1594
MINI ΛΟΝΤ	70	1592
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
MINΩΣ	75	28082
MIZ MARIETTA	66	22217
MISTEP MICHAN	74	28082
MICHAN (δ)	76	51977
MICHAN K. (δ)	75	60930
MIXAΛAKHΣ	68	23067
MIXAΛHΣ (μ)	72	55204
MIXAΛHΣ B.	72	20715
MIXAΛHΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
MONEMBAZIA (δ)	73	61172
MONTANA	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ' T' NTEP	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705

NA' T' ANT	75	35561
NATA	77	9359
NATALIA K.	53	3577
NATASSA I.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207
NEA EΛΠΙΣ	78	16478
NEA TYXH	78	16478

ε. Πειραιά 4/7	
δ. Σουέζ 12/7	
ε. Π. Ντεσεάντο 8/7	
ε. Χιούστον 26/6	
ε. "Ανγκρα ντιος Ρέις 29/6	
στον Πειραιά	
ε. Σάντος 6/7	
α. Πειραιά 5/6	
προς "Οδησσό 24/6	
ε. Π. Βόσνε 2/7	
ε. Ν. "Ορλεάνη 28/6	
ε. Μπαλκισπάν 13/7	
α. Ν. "Υόρκη 5/7	
ε. Πωληθή διαδρομή	
στο Τσάχ Μπαχάρ 1/7	
ε. Παρανάγουα 21/6	

α. Χόγκ Κόγκ 28/6	
α. Λός "Αντζελες 4/7	
προς Γκιρίμπα	
α. Πειραιά	
δ. Παναμά 29/6	
α. Μόνγκοκταν 30/6	
α. Φιλαδέλφεια 7/6	
προς "Ινδία 4/7	
προς Σάο Σεμπατιάν 1/7	

προς Κωνσταντίνα 27/6	
α. Ν. "Ορλεάνη	
προς Μοντσεράτ 5/7	
α. Πειραιά	
δ. Παναμά 29/6	
ε. Ν. "Ορλεάνη 24/6	
α. Πειραιά	
δ. Παναμά 4/7	
δ. Παναμά 24/6	
α. Πειραιά	
α. Ν. "Ορλεάνη	
α. Πειραιά	
α. Ν. "Ορλεάνη	
α. Τάμπα 28/6	
α. Ν. "Ορλεάνη 4/7	
α. Ν. "Ορλεάνη 26/6	
α. Ν. "Ορλεάνη 6/6	
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 30/6	
ε. Γκιζάν 19/4	
α. Πειραιά	
ε. Βαρκελώνη 6/7	
α. Πειραιά	
α. Βερακρούξ 25/6	
α. Δεμερράρα 2/7	
α. Πειραιά	
ε. Πόρτ οφ Σπαίν 5/7	
ε. Γκιζάν 7/7	
ε. Πόρτ "Αρθουρ 28/6	
α. Τζάκσονβιλ 2/7	
α. Χιούστον 17/6	
α. Πειραιά	
α. Ν. "Ορλεάνη 4/7	
α. Ν. "Ορλεάνη 30/6	
α. Ρίο Γκράντε 23/6	
ε. Βενετία 1/7	
δ. Κωνσταντίνα 30/5	
α. Λούπ Τέρμιναλ 2/6	
προς Γιούροπουρτ 8/7	
α. Τζέντα 8/6	
α. Ούμ Σαϊδ 24/6	
α. Πειραιά 16/6	
α. Γουάδα 4/7	
α. Κόρπους Κρίστι 8/6	
προς Φιλαδέλφεια 11/7	
μετ. "Πρωτόκλητος III" (κ.)	
α. Μομπά 4/7	
ε. Σουέζ 5/7	
α. Ντάρμπαν 8/7	
α. Γιοκαίτι 7/7	
δ. Σουέζ 11/7	
α. Μπάγια Μπλάνκα 26/6	
ε. Πωληθή διαδρομή	
δ. Σουέζ 7/7	
α. Λούπ Τέρμιναλ 2/7	
ε. Νόρμπορτ 26/6	
α. Σιγκαπούρη 29/6	
α. Πειραιά 13/6	
ε. Πωληθή διαδρομή	
α. Πειραιά	
α. Τζέντα 2/7	
α. Πειραιά	
προς "Ελευσίνα	
προς "Ιαπωνία 1/7	
ε. Λέγκχορν 5/6	
α. Ντάρμπαν 9/7	
δ. Σουέζ 11/7	

προς Γιόκοχαμα 1/7	
ε. Μαντρά 4/7	
α. Κεντρά	
α. Κοτονού 20/6	
στη Σιγκαπούρη 1/7	
ε. Βοστώνη 15/6	
ε. Βομβάη 28/5	

NEAΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700
NEI'BY ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
NEΛΑ	66	12259
NEMEA	79	10993
NENA	74	39868
NEOTHS	71	9082
NEOTOP	82	37000
NEOELH	70	14096
NEOELH	83	39773
NHPEYΣ	56	9942
NHΣOΣ AMOPΓOΣ (δ)	75	44605
NHΣOΣ ΔHΛOΣ (δ)	76	64631
NHΣOΣ ΘHPA (δ)	78	29972
NHΣOΣ IOΣ (δ)	73	18494
NHΣOΣ KYΘHOC (δ)	76	44689
NHΣOΣ ΠAPOC (δ)	75	44601
NHΣOΣ ΠAPOC	71	6737
NHΣOΣ ΣANTOPINH (δ)	80	33789
NHΣOΣ ΣEPHΦOC (δ)	74	44699
NHΣOΣ ΣKIAΘOC	70	6702
NIKAIA	73	19831
NIKHΤAZ Φ	64	6163
NIKOΛAOΣ Σ. EMΠEIPIKOC	72	19162
NIKOΛAC (δ)	74	56960
NIKY	73	14667
NIMPONT	76	39004
NINH	75	16629
NOPΘ BA'I'CKAYHTEC	83	40300
NOPΘ ΓOYAIHΒ	54	7701
NOPΘ MAPTZIONEΣ	84	36300
NOPΘ NTATICEΣ	85	35854
NTA'Y'MONT MOYH	70	4800
NTA'Y'MONT CAYH	70	4797
NTEZEP T OY'I'NT	74	14523
NTEZEP KIGK	77	15320
NTEZEP KOYHN	77	15320
NTEZEP ΠPINC	77	15320
NTEZEP ΦAΛKON	80	17100
NTELΦIK PHΦEP	72	9710
NTIΛINTZENC Π	71	9049
NTOBEP	81	13598
NTONA OYPAHIA (δ)	71	17744
NTONA C OΦIA	78	15229
OΔYCCICEAC (δ)	75	74382

OTONH (δ)	71	17355
OINOYCCIAN ΓIOYHITY	86	24253
OINOYCCIAN		
NABIGKE'I'TOP	86	35600
OINOYCCIAN ΠPAC'I'NT	86	24253
OINOYCCIAN ΠPOYHTENC	86	24253
OINOYCCIAN CEMAN	86	35600
OINOYCCIAN CKAY	86	35600
OINOYCCIAN CTPEHΓKΘ	86	35600
OINOYCCIAN ΦAΔEP	86	35600
OINOYCCIAN ΦA'I'TEP	86	24253
OAYMΠIA	66	3400
OAYMΠIA	72	4999
OAYMΠIA PHΦEP	71	9709
OAYMΠIAH CΠIPIT (δ)	76	178808
OAYMΠIK ΓKALLAY (μ)	82	35417
OAYMΠIK AIMΠEPY	77	14644
OAYMΠIK MEΛOHTY	84	17879
OAYMΠIK MIPAKA	84	17879
OAYMΠIK NTPIH (δ)	74	18204
OAYMΠIK ΠPOMIC	77	14644
OAYMΠIK PE'I'NMΠOY (δ)	75	43744
OAYMΠIK CΠAETOP (δ)	76	66259
OAYHΘIA	72	11946
OMEP	58	2556
OPAMA (δ)	73	20768
OPECTIA	72	11946
OCEAN ΓOY'I'NT	83	20669
OYATPEIC	70	17485
OYMPAPANA (δ)	65	28133
OYPAHIO TOEO	53	2605

PALLAZ AΘHNA (δ)	76	81106
PALOMA	77	29491
PAMICOC	77	16237
PANAGHC BEPΓΩTHC	73	8953
PANAGIA	68	4400
PANAGIOTHC Λ	82	35127
PANOPAMA (δ)	74	20784
PANTAZHC Λ	82	35127
PANTEAHHC KALLIKHC	80	11961
PAPAΦOTHC	73	16640
PAPABAOZ	82	30851
PAPAPOLA (δ)	86	17800
PAPACEKYH	75	8960
PAPHHC II (δ)	80	42236
PAPΘENON (δ)	78	198163
PAPHC (δ)	78	198163
PAPMENION	73	11783
PAPOC (δ)	73	17355
PAPADENA (δ)	67	45127
PACIΘEA	71	80225
PATMOZ	71	8813
PATMOZ (δ)	69	3585
PATPIOTHC	85	25000
PATPIOTIK (δ)	77	125947
PATPITCIA Λ	71	16306
PAYAOZ B. (δ)	58	12297

PEΛAΓOC	76	8376
PEΛIAΣ	67	1183
PEΛA	79	10993
PEΛA	71	1594
PEΛAHNH	69	1476
PEΛTE'I'NEP	70	1586

ε. Φιλαδέλφεια 6/7	
α. Πειραιά	
α. "Ελευσίνα	
α. "Ελευσίνα	
ε. "Ικόνιο 16/6	
προς Γιβραλτάρ 16/6	
α. Πειραιά	
ε. Τάμπα 7/7	
μετ. "Φρατζέσκος" (κ.)	
ε. Ν. "Ορλεάνη 2/7	
στο "Ελ Χάκλ (αποθήκη)	
δ. Ντόβερ 8/7	
δ. Σουέζ 8/7	
ε. Σαβόνα 857	
α. Ρότερνταμ 3/7	
δ. Ντόβερ 8/7	
α. Φόρ 3/7	
α. Φόρ 6/7	
α. Φόρ 6/7	
α. Σιγκαπούρη 25/6	
ε. Ν. "Ορλεάνη 5/7	
α. Πειραιά	
προς "Οδησσό 20/6	
α. Κόρπους Κρίστι 7/6	
προς Καράτι 27/6	
προς Βραζιλία 11/6	
πρ. "Αναστάσιος"	
προς Βραζιλία 157	
α. Πειραιά	
προς Ρίγα 17/6	
προς "Ιαπωνία 30/6	
προς "Ιταλία 24/6	
προς Γένοβα 6/7	
ε. Ν. "Ορλεάνη 28/6	
προς Βενεζουέλα 7/6	
ε. "Αμβέρσα 5/7	
α. Ν. "Ορλεάνη 5/7	
α. Σαβόνα 2/7	
προς Μπαντάρ "Αμπάς 12/7	
προς "Ακαμπα 10/7	
α. Λισαβόνα 3/7	
προς Αύγουστο 28/6	
προς "Αβόνα 9/5	
ε. "Αμλoux 11/7	

α. Γιούροπουρτ 12/7	
προς Σιγκαπούρη 4/7	
ναυπηγ. Ουλάσν	
πρ. Βανκούβερ 15/6	
προς Ταϊβάν 19/6	
ναυπηγ. Ουλάσν	
ναυπηγ. Ουλάσν	
προς ΗΠΑ 14/6	
α. Π. Σαϊδ 12/7	
α. Γένοβα 7/7	
στον Πειραιά 20/5	
προς Βεγκάζη 12/5	
προς Κλαϊπέδα 2/6	
αναμένει Πειραιά 23/3	
ε. Βανκούβερ 4/7	
προς Φρημάντλ 14/6	
δ. Παναμά 5/7	
ε. Μπρέικ 12/7	
προς Σκίγκτα 5/7	
υπερστειλε παναμαϊκή	
α. Νάπολη 5/7	
α. Γουέστερνπορτ 9/7	
α. Κληβελαντ 29/6	
διαγράφεται	
ε. Μαντρά ντε Ντέους 30/6	
προς Σάουδα 6/7	
προς Κωνσταντίνα 27/6	
α. Φουτζέιρα 9/3	
στο Νατάλ (αποθήκη)	
στο Λάγος 23/4	

ε. Πειραιά 8/7	
δ. Κωνσταντή 11/6	
προς "Οδησσό 15/6	
ε. Ρεσίφ 8/6	
α. Πειραιά	
α. Γκλάνσσορν 3/7	
α. Μαντρί ντε Ντέους 28/6	
ε. "Ιμινγκχαμ 10/7	
δ. Π. Σαϊδ 3/7	
α. Σπλίτ 21/6	
"Ολική "Απόλεια	
α. Σάρροχ 28/6	
α. "Ιμινγκχαμ 10/7	
α. Πειραιά 7/7	
αναμένει Ραμπίχ 29/3	
ε. Πειραιά 21/4	
προς Κούβα 20/3	
δ. Ντόβερ 13/7	
δ. Γιβραλτάρ 8/6	
ε. Πειραιά 27/4	
προς Σινγκαπούρη 12/4	
α. Τζέμπεϊ Ντάνω 12/4	
προς Μομπάσα 19/6	
προς "Ιταλία 17/6	

ΠΕΛΟΠΛΗΤΕΡ	82	2477
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23145
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	56	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	68	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	83	10617
ΠΙΝΔΟΣ	61	15825
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ.	78	9864
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤ.	68	36385
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048
ΠΟΥΜΝΕΤΣ	68	9650
ΠΡΟΚΡΕΤΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'ΥΥ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'ΥΥ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'ΥΥ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΗΛΛ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ.	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΟΝ.....	79	10650
ΣΑΝ ΤΖΟΝ.....	71	9057
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ.....	71	9084
ΣΑΝΤΑΤΖ.....	75	1999
ΣΑΞΕΡΟΣ III.....	76	16993
ΣΑΠΠΟΡ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΟΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.).....	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793
ΣΗΓΚΛΟΡΥ (δ.).....	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465
ΣΙΔΟΝ.....	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΤΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΑΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΥΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΥΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	85	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΟΒ.	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886

πρ. «Ibafon Flyer»
 προς Φιλαδέλφεια 21/6
 έπωληθη
 άρχει Ταιτσούγκι
 προς Ούλααν 15/6
 ε. Τζουμπιλί 8/7
 ε. Πειραιά 12/6
 α. Πειραιά 7/7
 ε. Πειραιά 3/5
 ε. Πειραιά 25/6
 μεταφορές Τζέντα
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 μεταφορές Τζέντας
 μεταφορές Τζέντας
 προς Τζέντα 22/6
 προς 'Αργεντινή 8/8
 στον Πειραιά 13/7
 προς Δακάρ 14/5
 προς Τσίμα 1/7
 α. 'Αντεν 26/4
 έπωληθη
 α. Ρότενταμ 10/7
 α. Ντακάρ 21/8
 άρχει Λουμπτο
 προς 'Αλεξάνδρεια 18/4
 α. Τέμα 3/7
 ε. Πειραιά 22/8
 προς Καζαμπάνκα 23/8
 άρχει Γαλαξειδι
 προς Γιοκοχάμα 23/6
 α. Σεπετίμα 30/8
 προς Ν. 'Υόρκη 25/6
 ε. Δαμεία 7/6
 ε. Μπ. 'Αίρες 6/7
 α. Σιγκαπούρη 21/6
 άρχει Πειραιά
 α. Ροζάριο 8/7
 στο Σουέζ (άποθήκη)
 μετ. «Walvis Bay» (κ.)
 α. Σαντάνα 26/6
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
 ε. Μακείο 24/6
 ε. Φουτζέιρα 12/7
 α. Τάραντα 4/7
 μετ. «Ντέβον» (ε.)
 ε. Κορούνα 6/7
 δ. Κων/πολη 17/6
 ε. Πειραιά 1/7
 α. Πειραιά 7/7
 στον Πειραιά 27/6
 ε. Χάμπτον 9/7
 ε. Θέουτα 17/6
 ε. Λεμεσόσ 6/7
 α. 'Αμβέρσα 13/7
 ναυπηγήθηκε 'Ιαπωνία
 άρχει Πειραιά
 ε. 'Ιντσον 2/7
 δ. Σουέζ 23/6
 α. Μπιμπύτο 6/7
 δ. Γιβρόλταρ 4/7
 μεσογειακές μεταφορές
 προς Ιβία 30/5

προς Λουδάντα 30/4
 α. Σάν Λορέντζο 10/6
 ε. Βίγκο 4/7
 α. Σάν Λορέντζο 26/6
 ε. Μπαγκόγκ 18/6
 α. Ν. 'Ορλεάν 1/5
 στή Βουβιά 18/5
 ε. Σάνταβαλλ 3/7
 δ. Κωπινόλη 3/6
 α. Πόρτ Χέντλιντ 23/6
 άρνέι Λομπίτο
 ε. Πειραιά 28/6
 α. Λισαβώνα 1/7
 α. Πουρπουριτ 6/7
 ε. Πειραιά 30/6
 ε. Τσιτακόγκ 1/7
 α. Μπαρλέττα 29/6
 α. Ν. 'Ορλεάν 21/6
 ε. Μπουεναβεντούρα 21/6
 δ. Κωπινόλη 7/6
 α. Τζέντα 20/5
 άρνέι Χαλκίδα

προς μπαντίνα 28/6
 προς Λός 'Αντίετες 30/6
 α. Βαλτιμόρη 7/7
 δ. Παναμά 6/6
 δ. Παναμά 3/7
 προς Σαντάντερ 30/6
 ε. Τεργέστη 3/7
 α. 'Οζάκα 8/7
 ε. Σαγκάι 1/7
 άρχει Πειραιά
 προς Σιγκαπούρη 1/7
 α. Ταλχουόνα 5/7
 άρχει Χαλκίδα
 α. Βενετία 9/6
 προς ροστόκ 3/4
 προς 'Οράν 9/1
 α. Νάπολη 2/7
 ε. 'Αμβέρσα 13/7
 δ. Παναμά 7/7
 ε. 'Ιντσόν 30/6
 προς Ρότερνταμ 25/6
 ύπερστέλις Λιβεραριή
 α. Σάντος 27/6
 προς Λισαβόνα 25/6
 προς Ρέλινα 3/6

ε. Όναχάμα 2/7
α. Χόμπιερτ 30/6

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.....	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΥΡΑ.....	77	16380
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38260
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081
ΤΖΕ'ΙΝΤ.....	74	8915
ΤΖΕ'ΙΝΤ ΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕ'ΙΝΤ ΙΙΙ.....	89	9100
ΤΖΕΤ VI (δ.).....	61	1389
ΤΖΙΜΙΛΙΑ.....	71	16275
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229
ΤΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143
ΤΖΩΝ.....	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.....	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΝΥ.....	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΑ.....	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟΠΑΣ.....	85	28000
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	13639
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ.....	73	6688

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ.....	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	3141
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215
ΦΕΡΕΖΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α.....	87	25000
ΦΕ΄ΥΡΟΥΖ Ι.....	83	17217
ΦΕ΄ΥΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049
ΦΕ΄ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049
ΦΕ΄ΥΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ΄ΑΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).....	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΥΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΥΤΥ.....	73	6680
ΦΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107
ΦΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΡΙΚΑΕΙΑ.....	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ΄ΙΤΖ.....	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ΄ΙΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ.....	68	5527
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	81	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361
ΧΥΚΕΑΝΙΣ (μ.).....	86	24500

α. Ντόρντρεχτ 8/7
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 17/6
α. Σιγκαπούρη 5/7
μετ. «Dighity» (κ.)
ἐπωλήθη
διαγράφεται
ε. Φιλοδέλφεια 4/7
ἐπωλήθη
στό Λά Λιμπέρταντ (ἀποθήκη)
ε. Λισαβόνα 30/6
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ἐπωλήθη διάλυση
α. Πειραιά 3/7
α. Μποωντ 5/7
α. Ν. «Ορλεάντ 3/7
α. Κασσιούγκ 26/6
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 6/6
μετ. «Κλοπάτρα»
ε. «Ήστ Λόντον 5/7
ε. Λόγος 2/5
α. Μπιζέρτα 4/7
δ. Σεβαν «Άλιαντ 23/5
πρός Τολουόου 25/6
πρός Φώκλαντ 28/4
δ. Π. Σαΐδ 11/7
πρός Τακοράντ 25/6
ἀργεί «Ελευσίνα
δ. Ντόβερ 9/7
δ. Δαρδονέλλια 26/5
α. «Αβέρσα 29/6
ἀργεί Πειραιά
στό Γκιζάν (ἀποθήκη)
στό «Άλγερί
πρός Μπύν 22/5
ε. Σαβόνα 4/7
πρός Ραβέννα 17/6
α. Ν. «Ορλεάντ 25/6
ἀργεί Πειραιά
α. Ροζάριο 9/6
δ. Παναμά 7/7
πρός Ν. Καλιδονία 18/6
α. Χιουσόν 4/7
α. Νάπολη 6/7
ε. Πόρτ Σαΐδ 8/7
ε. μπαγκόγκ 12/6
πρός Ρεσίφ 30/6
ε. Τζέντα 4/7

α. Αίθρου 22/5
 προς Π. Καμπέλλο 4/6
 ε. Χιούστον 1/7
 α. Πειραιά 1/7
 ε. Κοκόλα 24/6
 ε. Ρεσίφ 1/6
 α. Σιγκαπούρη 22/6
 μεσογειακές μεταφορές
 πρ. «Great City»
 α. Φιλαδέλφεια 4/7
 άργει Πειραιά
 α. Φιλαδέλφεια 26/6
 α. Γιοκοχάμα 3/7
 α. Χώρ Φακάν 1/7
 μεσογειακές μεταφορές
 υπό ναυπήγηση
 α. Πόρτ Λίνκολν 8/7
 δ. Παναμά 3/7
 δ. Σουέζ 7/7
 α. Σιγκαπούρη 4/7
 δ. Γιβραλτάρ 1/7
 προς Βιτόρια 1/7
 προς Γουέστερνπορτ 10/6
 ε. Φός 8/7
 α. Ν. Υόρκη 4/7
 προς 'Αρούμα 6/6
 προς Πειραιά 10/6
 στη Ν. Υόρκη (άποθήκη)
 α. Ροζάριο 29/6
 δ. Π. Σάιτ 28/6
 α. Νταλιάν 1/7
 έπιwallθη
 έπιwallθη Λιβερία
 στο Καράτι 2/7
 πρ. «Mereditth E.»
 προς Μεξικό 9/6
 ε. Βόλο 8/6
 πρ. «Ken Trader»
 προς Κολομβία 17/6
 προς Όμάν 3/2
 ε. Κρόφτον 8/7
 στο Χώρα αλ Ζουμπάτ
 υπό ναυπήγηση
 έπιwallθη
 ε. Σάουντ 'Ανκορατζ 9/7
 προς Ποχάγκ 18/6
 προς Περσικό 7/2
 ε. Όζάκα 8/7
 προς Βιζακαπάνάμ 24/6
 ε. Τζέντα 6/6
 προς Γιοκοχάμα 21/6
 προς 'Ισθμία 24/6
 προς Μπαγκλαντές 23/6
 προς Ρινγιά 28/6
 προς 'Ακυμα 24/4
 προς Ν. Υόρκη 2/7
 ε. Πειραιά 9/6
 ε. Πειραιά 6/7
 προς Κήλητσον 28/6
 προς 'Ακυμα 2/7
 προς Σουαραμπάγια 5/7
 ε. Βουβάν 6/7
 προς Ταμπόκο 3/7
 άργει Πειραιά
 προς ΗΠΑ 1/7
 διαγράφεται
 μεταφορές Περσικού
 Όλική Απόλεια
 ναυπηγ. Τανάο



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνοσηφόλο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ	82	18500
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	82	21733
ΑΘΩΣ (κ.)	82	1051
ΑΪ΄ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	72	16235
ΑΪ΄ΛΣΑ	76	12376
ΑΪ΄ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	72	31935
ΑΪ΄ΝΤΑ (κ.)	72	43479
ΑΪ΄ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	76	32567
ΑΪ΄ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	62	1133
ΑΪ΄ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	74	60930
ΑΙΤΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	73	53964
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	74	33061
ΑΪ΄ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	5694
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	74	68596
ΑΚΟΗ	73	8824
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	71	9868
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	72	62701
ΑΚΡΟΝ *	73	14765
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	77	14998
ΑΚΤΗ	71	7402
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	72	9943
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	65	1219
ΑΛΕΞΟΥ II (κ.)	71	20045
ΑΛΘΕΑ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	72	9943
ΑΛΙΚΙ (π.)	65	29196
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	71	19375
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	68	9383
ΑΛΙΣ (π.)	87	10511
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	70	1599
ΑΛΟΗ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΤΙΣ (κ.)	81	30747
ΑΛΦΙΟΣ	69	6054
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ	75	12969
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	78	13889
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	64	4986
ΑΜΕΡΙΚΑ XIII (π.)	77	19867
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	72	43253
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	75	16629
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	72	14213
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)		

α. Λός Πάλας 18/5	
ε. Ντάρμπαν 11/7	
α. Μάντρε ντέ Ντέοθς 4/6	
α. Ρίο Ίανέιρο 3/6	
α. Ρίο Γκράντε 7/6	
α. Άμβούργο 15/6	
α. Άγκόνα 25/6	
δ. Παναμά 1/7	
α. Μπ. Άϊρες 11/6	
α. Ν. Όρλεάνη 5/7	
α. Μπ. Άϊρες 13/6	
α. Σάντος 6/7	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Σπάρν Άνκορατζ	
α. Κοκούρα 1/7	
ε. Ντότζες 6/7	
α. Μανίλα 20/6	
α. Μπαχραϊν 29/6	
δ. Γιβραλτάρ 8/7	
α. Θεούτα 22/6	
α. Μπάρ 6/7	
α. Χορμούζ 22/6	
ε. Πειραιά 27/6	
δ. Π. Σαΐδ 28/6	
α. Μίλφορντ Χάβεν 12/7	
δ. Κων/πολη 21/6	
α. Χορμούζ 30/6	
α. Γιβραλτάρ 18/6	
α. Πόρτ Ντέ Μπουκ 5/7	
δ. Σουέζ 6/6	
α. Πειραιά 3/7	
δ. Κων/πολη 27/6	
πρός Άλγερία 28/5	
δ. Σουέζ 11/6	
στην Κακινάδα 27/6	
δ. Ντόβερ 28/6	
δ. Κων/πολη 14/6	
στο Ταμπικό	
έπωληση	
άρχει Πειραιά	
ε. Άγκόνα 4/7	
άρχει Πειραιά	
α. Φιλαδέλφεια 30/6	
πρός Φουτζέιρα 30/6	
α. Σιγκαπούρη 21/6	
α. Καρταγένα 7/7	
α. Μπιλμπάο 2/7	
δ. Ντόβερ 10/7	
δ. Κων/πολη 5/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 1/7	
ε. Μαντράς 9/6	
έπωληση Έλληνες	
μετ. «Anna Siera» (κ.)	
α. Σιγκαπούρη 24/5	

α. Σάλλοι Βόε 4/7	
α. α. Μπορντό 18/6	
στη Τζέντα 27/6	
ε. Ίταζάι 4/7	
ε. Τζέντα 15/6	
δ. Παναμά 24/6	
ε. Τάραντα 2/7	
ε. Τσίμα 4/7	
α. Σαγκάι 22/6	
ε. Χορμούζ 15/6	
α. Πόρτ Άρθουρ 29/6	
α. Μπάνγια 10/6	
α. Νααντάλι 30/6	
δ. Σουέζ 11/7	
α. Λός Πάλας 6/7	
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 27/6	
δ. Παναμά 23/6	
ε. Βοστώνη 20/6	
ναυπηγ. Τόκιο	
ε. Ν. Όρλεάνη 29/6	
ε. Βαλλέτα 30/6	
ε. Βαλλέτα 11/7	
ε. Μπ. Άϊρες 6/7	
ε. Σ. Μάιλς 4/7	
α. Ναγκόνια 3/7	
δ. Π. Σαΐδ 4/7	
α. Λός Άντζελες 22/6	
α. Γιοκοχάμα 6/7	
δ. Σουέζ 24/6	
ύψωση Ελληνική	
α. Γουανγκαρέ 30/6	
πρός Ντάρμπαν 24/6	
δ. Παναμά 30/6	
α. Πάμα 29/6	
μετ. «Nivn» (ε.)	
α. Πειραιά 12/6	
στον Πειραιά 30/6	
μεσογειακές μεταφορές	

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΞΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15359
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
N (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ IX (κ.)	70	1437
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ Χ (κ.)	74	1546
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑ΄ΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III		
(κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32241
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΕΣ (Μ.)	60	7839
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΑΛΟΥΡ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ΄ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	18258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΤΑΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430

α. Άγκλεθίρας 13/6	
στη Λισσαβόνα 9/7	
α. Αυγούστα 17/6	
δ. Παναμά 30/5	
ε. Γκουαϊάμας 20/6	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Πάλας 7/7	
έπωληση	
α. Σουέζ 2/7	
α. Ρόκυ Πόιντ 7/7	
ε. Δεμεράρα 29/6	
α. Π. Άντζελες 16/6	
ε. Μπωμόντ 16/6	
δ. Κων/πολη 25/6	
πρ. «Τάρπον Στάρ»	
πρός Κίνα 4/6	
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/5	
ε. Π. Σαΐδ 11/7	
στο Σουέζ	
ε. Ντακάρ 14/6	
α. Λός Πάλας 2/7	
α. Σάν Βινσέντε 24/6	
α. Κήλαγκ 27/6	
α. Λός Άντζελες 2/7	
α. Βαλέττα 22/6	
ε. Πειραιά 5/7	
α. Λεμεσό 20/6	
δ. Ντόβερ 3/7	
δ. Κων/πολη 28/6	
α. Σιγκαπούρη 3/7	
ναυπηγ. Τόκιο	
α. Λονδίνο 27/6	
ε. Μπρέικ 13/7	
α. Λά Πλάτα 2/7	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/7	
δ. Σουέζ 6/7	
δ. Παναμά 3/7	
ε. Μπάρ 25/3	
ε. Πειραιά 2/5	
α. Ριγέκα 6/7	
διάλυση Ίνδια	
α. Λούπη Τέρμιναλ 19/6	
α. Άμπιτζάν 10/6	
α. Δουνκέρκι 6/7	
α. Λειζόες 3/7	
ε. Ρίο Ίανέιρο 11/6	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Πάλας 7/7	
ε. Ίμουίντεν 13/7	
δ. Γιβραλτάρ 18/6	
ε. Ν. Όρλεάνη 7/7	
α. Σιγκαπούρη 6/7	
πρός Μπ. Άμπας	
α. Κολόμπο 4/7	
α. Λός Άντζελες 5/6	
α. Μάρ ντε Πλάτα 27/5	
στο Σάντος 8/7	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 1/7	
α. Φιλαδέλφεια 30/5	
α. Γιοκοχάμα 4/7	
α. Τακόμα 19/6	
α. Σιγκαπούρη 9/6	
δ. Παναμά 11/6	
α. Ν. Ύορκ 15/6	
ε. Μπαγκκόγκ 24/4	
α. Ν. Όρλεάνη 12/6	
α. Σαβόνα 11/6	
έπισκευές Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Τζέντα 5/7 *	

α. Λεμεσό 7/7 *	
πρός ΗΠΑ 11/6	
ε. Χιόστον 6/7	
ε. Τζέντα 23/6	
α. Παρανάγουα 17/6	
δ. Παναμά 30/6	
ΕΤΑ Λά Σαίνα 25/6	
στο Κάργκ	
δ. Π. Σαΐδ 4/7	
α. Ντουάλα 30/6	
ε. Τζέντα 4/7	
ε. Μπωμόντ 25/6	
δ. Κων/πολη 13/6	
δ. Σουέζ 28/6	

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κων/πολη 25/6
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Τέξας Σίτυ 9/6
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Σιγκαπούρη 20/6
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρόξ Λαύριο 19/6
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 1/6
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρ. «Ρεσίφε»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ἀργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Πόρτ Σάϊδ 10/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Λισσαβώνα 6/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρόξ Ίνδοι 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	πρόξ Άνναμπα 27/6
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039	α. Αύγουστα 4/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Γιουροπόρτ 30/6
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	στό Χόγκ Κόγκ 11/7
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315	α. Άμβέρσα 3/7
ΓΙΟΥΡΟΛΑ	71	54610	α. Ν. Όρλεάν 4/7
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957	μετ. «Ελλοτ» (π.)
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Γιάννουσι 3/7
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΑΝ (δ.π.)	77	3999	α. Κορούνα 6/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Πειραιά 3/7
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	δ. Ντόβερ 12/7
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Ριγίελα 7/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Ρας Γκαρίμπα 10/7
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Μιλάδο 30/6
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	α. Σουέζ 11/7
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	δ. Π. Σάϊδ 3/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	στό Ντάρμπαν 13/7
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257	α. Ντουμπάϊ 16/6
ΓΚΑΛΑΝΤΑΊΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Τέξας Σίτυ 22/6
ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Μίνα αλ Φαχάλ 1/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	πρόξ Ντάρμπαν 15/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Όρλεάν 27/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. Όρλεάν 25/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Σάφι 23/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	α. Τσάρλεστον 3/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Ντάρμπαν 13/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Σάν Φραντσκο 14/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	δ. Παναμά 20/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Μπορντώ 21/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ρίο Γκράντε 11/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. Όρλεάν 30/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Σαβάννα 8/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	ε. Λας Πάλμας 28/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Λας Άντζελες 6/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ (κ.)	72	13179	ε. Χοντίντα 20/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Κοατζακνάλκος 11/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΊΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάν 8/7
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	ε. Πειραιά
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ε. Πειραιά 28/6
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	α. Σιγκαπούρη 19/6
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Λισσαβώνα 11/6
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	ε. Βιτόρια 6/7
ΓΟΥΕΊΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Κολόμπο 9/7
ΓΟΥΊΝΕΡ (π.)	73	13631	επωλήθη Έλληνες
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΊΝΤ	70	11329	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Ν. Ύόρκ 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Βανκούβερ 29/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρόξ Τουρκία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Χιούστον 30/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Χιούστον 1/7
Γ. ΝΕΓΚΟΞΙΕΊΤΟΡ	68	22782	ε. Άμβέρσα 23/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	διάλυση Φορμόζα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	πρόξ Φλάσσιγκ 11/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Γιουροπόρτ 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρόξ Πογκάγκ 14/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281	πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 23/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Τζέντα 6/6
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Τερνέστη 2/7
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	α. Κερνέκ 16/6
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	ε. Χάμπτον 45/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Βαλτιμόρη 6/7
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Τζέντα 26/6
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	επωλήθη
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρόξ Μάλτα
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Κασίμα 2/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	71	9222	ε. Πειραιά 27/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419	επωλήθη
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Άρατού 29/6
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ε. Βανκούβερ 10/6
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	προσαρξέ 24/11/86
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 26/6
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Κ. (κ.)	70	14671	επωλήθη
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597	α. Βαλτιμόρη 7/7
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	διάλυση Κίνα
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Νταμάμ 8/7
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Ραβέννα 4/7
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	στό Άρζιου 4/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Λισσαβώνα 8/7
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	πρόξ Σούμπεκ Μπαϊ
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Ν. Όρλεάν 14/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Νάπολη 29/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ II (κ.)	76	12376	πρ. «Πλαστήρ»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Σιγκαπούρη 13/6
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	ε. Πόρτ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΊΤΖ (δ.)	75	45000	α. Άμμιτζάν 4/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	76	47344	α. Τζέμπελ Ντάνα 20/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Φλάσσιγκ 9/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Ν. Όρλεάν 29/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Γάνδη 13/6
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕΊΤ (κ.)	72	16207	επωλήθη
ΕΑΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Τζέντα 13/7

ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Ν. Όρλεάν 28/6
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	επωλήθη
ΕΛΠΙΣ	82	30584	α. Νταμάμ 12/7
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Βομβάη 24/6
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	α. Λάρνακα 7/7
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	77	11083	δ. Σουέζ 21/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ I (π.)	71	17355	α. Τακοράντι 19/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ II (π.)	74	13687	α. Λίβερπουλ 14/7
ΕΞΕΚΙΟΥΤΑ	73	10058	δ. Μπρουνομπουέτα 27/6
ΕΞΕΚΙΟΥΤΑ	77	19253	στη Χοντίντα
ΕΠΙΟΣ (κ.)	75	16247	α. Ντάρμπαν 17/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. Παρανάγουα 10/6
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Κάρτσι 8/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΊΒ (π.)	86	15952	πρόξ Άλγερία
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 30/6
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	δ. Σουέζ 3/7
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλ 6/7
ΕΣΚΟΥΑΊΡ (κ.)	68	11434	α. Ίντσόν 17/6
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Σάντος 6/7
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. Άμβέρσα 11/7
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρόξ Ρότερνταμ 3/6
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Πειραιά 1/7
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Μπέρα 17/6
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Μολάνα 2/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Βανκούβερ 13/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Παναμά 29/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Παναμά 6/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Τσιταγκόγκ 27/6
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Μογκαντίσου 14/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο Ίανέιρο 30/6
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Π. Σάϊδ 4/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	δ. Παναμά 30/6
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	πρόξ Άλεξάνδρεια 27/5
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	πρόξ Άγκόλα 2/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	α. Τζουέμα 28/5
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	στό Μπαχαρίν 16/6
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφόνγκα (δ.Ποθήκη)
ΖΕΦΟΥ (δ.κ.)	68	48058	α. Τερνέστη 28/6
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Ντάρμπαν 11/7
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	ε. Πειραιά 18/6
ΗΒΗ	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 22/6
ΗΡΑ *	79	16390	α. Ντηνρόϊτ 1/7
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Τζέντα 2/7
ΗΡΩ	76	17129	α. Κάρτσι 16/6
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥ	68	10397	α. Ν. Όρλεάν 2/7
ΗΣΤ ΠΡΑΊΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Ν. Μαγκαλόρ 6/7
ΗΛΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	α. Ταϊτσούγκ 19/6
ΗΛΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στη Βασόρα
ΗΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Σιγκαπούρη 13/6
ΘΑΙΡΟΣ (π.)	63	3293	ἀργεί Άγ. Δομνίνο
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	ε. Βαρκελώνη 3/7
ΘΕΑΝΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866	α. Τζέντα 2/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γένοβα 8/7
ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	α. Σιγκαπούρη 26/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)	71	16276	ε. Τζέντα 23/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	ε. Ντόρντρεχτ 11/7
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432	επωλήθη
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838	πρόξ Ελλάδα
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Πειραιά 29/5
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961	α. Τάραντα 22/6
ΙΑΣΩΝ (δ.κ.)	75	39995	α. Βενετία 5/7
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704	ἀργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	66	18155	διάλυση Ίνδια
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΙΟΣ (π.)	70	3971	ἀργεί Πειραιά
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Άμβέρσα 8/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ν. Όρλεάν 28/6
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	α. Κλέμε 3/7
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	δ. Π. Σάϊδ 20/6
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Άντεν 9/6
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066	α. Όζακα 7/7
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ραβέννα 2/7
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Μπελέμ 25/6
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Χάμπτον 7/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Γένοβα 3/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Μπρέικ 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	δ. Κων/πολη 26/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	πρόξ Λάος 31/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	δ. Παναμά 8/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	δ. Κων/πολη 28/6
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	ε. Παρανάγουα 29/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Τάμπα 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Μπαχαρίν 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Τσαγκουαράς 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Γιουροπόρτ 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Παναμά 16/6
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 7/7
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	α. Τουτικορίν 1/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	δ. Παναμά 26/6
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Μπρίντζμπορτ 6/7
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ἀργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Σουέζ 8/7
ΚΕΊΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Ντόβερ 11/7
ΚΕΊΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Μπανζούλ 3/7
ΚΕΊΠ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	δ. Ντόβερ 9/7
ΚΕΊΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Γκουαγιακούλ 4/7
ΚΕΊΠ ΜΟΝΤΕΡΕΊΥ (κ.)	71	9826	α. Μπανζούλ 13/6
ΚΕΊΠ ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Δουνκέρκη 8/7
ΚΕΊΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Τάουνσβιλ 26/6
ΚΕΊΠ ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. Ίντσόν 3/7

ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΒΑ'Ι ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	6132
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΔΕΑ Τ. (Βρ.)	63	17656
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	38634
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141

προς Άλγερν		
γ. Φάλλουθ 3/7		
ε. Μπανκόγκ 7/7		
δ. Σουέζ 22/6		
α. Πόρτ Μόρεσμπυ 4/5		
ε. Άμβέρσα 6/7		
ε. Ραβέννα 3/7		
α. Πόρτ Μόρεσμπυ 18/5		
στη Κουτούμπινα 29/6		
α. Τζέντα 29/5		
α. Σαβάννα 5/6		
α. Φόρ 8/7		
δ. Γιβραλτάρ 20/6		
αργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 29/6		
δ. Σκώ 9/7		
ε. Τζέντα 31/5		
α. Λός Άντζελες 3/7		
ε. Λός Άντζελες 7/7		
δ. Π. Σαΐδ 10/7		
αργεί Πειραιά		
α. Παλάου Σαμπού 30/5		
α. Βαγγαρσί 9/7		
ε. Σιγκαπούρη 18/6		
δ. Ντόβερ 4/7		
δ. Κων/πολη 27/6		
α. Σιγκαπούρη 4/7		
προς Ντάρμπαν 16/5		
ε. Π. Καμπέλλο 11/6		
ε. Πειραιά 7/7		
α. Σιβιταβέκια 2/7		
α. Βαλλέττα 7/7		
δ. Π. Σαΐδ 3/7		
ε. Κολόμπο 8/7		
ε. Καλκούτα 1/7		
α. Γιβραλτάρ 12/6		
μετ. «Νίκας» (κ.)		
δ. Σουέζ 1/7		
α. Ρίο Γκράντε 5/7		

α. Ν. Όρλεάν 2/7		
προς Μπαθονγκάρ 16/3		
ε. Τέιμαουθ 10/7		
στον Περσικό		
ε. Γδύνια 5/7		
α. Λειζέξ 2/7		
πρ. «Rio Calingasta»		
πρ. «Rio Maraga»		
α. Χαμίλτον 23/6		
πρ. «Rio Abancan»		
πρ. «Rio Pilcomayo»		
α. Νιουχάβεν 8/7		
α. Βικτόρια 11/6		
επωλήθη		
ε. Φουτζέιρα 25/6		
α. Άγ. Ευστάθιο 23/6		
στον Περσικό		
α. Μαπούτο 2/6		
α. Φόρ 7/7		
ε. Ν. Όρλεάν 8/7		
ε. Ρίο Ιανέιρο 5/7		
α. Σιγκαπούρη 2/11		
διόλωση Κίνα		
α. Φουτζέιρα 7/7		

α. Σουέζ 4/7		
α. Ρίο Γκράντε 14/6		
ε. Κουϊγκντό 29/6		
δ. Ντόβερ 9/7		
α. Ρότερνταμ 16/6		
δ. Ντόβερ 20/6		
προς Κούβα		
α. Πειραιά 25/6		
δ. Σουέζ 29/6		
ε. Θέουτα 13/6		
προς Άλεξάνδρεια		
α. Τζιμπουτί 21/6		
α. Άμβέρσα 11/7		
ε. Νταμμάμ 8/7		
α. Ρότερνταμ 13/7		
στο Ντουμπάι 12/6		
α. Χέυ Πόιντ 10/6		
α. Ν. Όρλεάν 28/6		
α. Τάμπα 2/6		
προς Ντουρές 28/4		
α. Τενερίφη 7/6		
ε. Πειραιά 10/6		
προς Γκαρούπα 30/5		
ε. Τζέντα 2/7		
ε. Γιβραλτάρ 19/6		
μετ. «Μερίτ» (π.)		
α. Ρεσίφ 27/6		
ε. Ν. Όρλεάν 29/5		
προς Περσικό		
α. Ίντσον 26/5		
ε. Πειραιά 2/7		
προς Καναδά 20/5		
α. Βαρκελώνη 3/7		
ε. Γκούαντα 8/5		
ε. Σουέζ 3/7		
ε. Πειραιά 11/6		
ε. Κοζέιν 7/7		
α. Λ. Άντζελες 23/6		
α. Γιούροπορτ 8/7		
α. Πειραιά 5/7		
προς Μανίλα		
α. Πόρτ Κελάγ 16/6		
α. Χιόσττον 26/6		
ε. Καράτσι 27/6		
α. Σέτε 1/7		
επισκευή Πειραιά 4/7		
ε. Ραβέννα 1/7		

ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΞΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ (π.)	71	1557

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ Π. (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541
ΜΠΙΛΛ (κε.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ (κ.)	72	21743
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΒΗ	75	65803
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΒΕΛΙΣ	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037

α. Τσίμπα 27/6		
α. Φουτζέιρα 29/6		
α. Κουβέιτ 11/7		
α. Τάμπα 28/6		
στο Μπόου (αποθήκη)		
αργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 16/6		
ε. Όρδγκ 25/6		
επωλήθη		
α. Πόρτ Καμπέλλο 3/6		
δ. Έλσονόργ		
α. Ν. Όρλεάν 25/10		
αργεί Ν. Όρλεάν		

ε. Σάντος 30/6
 ε. Ν. Όρλεάν 28/6
 ε. Παράγουα 24/6
 ε. Ν. Όρλεάν 6/7
 α. Κόμπε 1/6
 δ. Σουέζ 3/7
 ε. Σαίν Τζών 25/6
 α. Κολούμπια ρίβερ 2/7
 α. Λίβερπουλ 23/6
 μεταφορές Ίνδονησίας
 στο Μαντράς 15/7
 α. Πειραιά 4/7
 α. Μαρίνα ντι Καράρα 7/7
 στην Σγκαπούλη 14/6
 επάλειψη Έλληςνης
 α. Δ.ς Άντιέλες 20/6
 α. Τάιμα 24/6
 άργει Αστακό
 ε. Πειραιά 18/6
 ε. Ραβέννα 25/5
 άργει Νέτλεϋ
 α. Χιούστον 5/6
 μετ. «Κάντια» (κ.7
 α. Μπανάγκον 15/6
 α. Τζεμπέλ Ντάν 29/6
 α. Κόγκ Κόγκ 29/6
 α. Ντόρμπαν 23/6
 δ. Κωνσπολη 25/6
 - στο Μπουσιρ
 δ. Γιβραλτάρ 27/6
 διάλυση Τσιταγκόγκ
 α. Μελίκη 25/5
 δ. Παναμά 14/6
 α. Μπότγουιν 29/6

ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (η)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (η)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓΚΝΙΤΥ (η)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (η)	77	14844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (η)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ)*	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ)	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ)	71	16815
ΟΡΑΤΙΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ)	76	11477
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΔΕΪΚ (κ)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΠΑΙΗ (Μ)	59	4632
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (η)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑΪΟ (δ.π.)	72	55878
ΠΑΪΟΝΗΡ (η)	74	9712
ΠΑΛΑΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΣ (Βρ)	67	19541
ΠΑΛΑΜ ΠΡΑΪΝΤ (Βρ)	66	22617
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Βρ)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (η)	78	45330
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (η)	62	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μηχ)	80	30639
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ (δ)	87	25000
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ)	71	13681
ΠΑΤΡΙΣΤΙΑ Ρ (η)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ)	77	21666
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ)	77	9783
ΠΕΡΙΘΩΣ (κ)	68	44842
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (η)	66	21174
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΪΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ (δ)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ)	69	8162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ)	63	2603
ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΞ (κ)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ)	70	17180
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ (δ)*	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ)	72	16268
ΠΟΡΘΟΣ (κ)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝ (Φιλ)*	70	3824
ΠΟΔΕΙΔΩΝ (δ)	73	16847
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ)	72	14675
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ (δ)	87	25000
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (η)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (η)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	28996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ)	76	11768
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ (δ)	87	25000
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ)	80	15701
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ)	79	11243
ΠΡΟΦΕΥΣ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ)	84	26959
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ)	80	16074
ΠΥΘΕΥΣ (η)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (η)	68	10244
ΡΑΝΙΑ (κ)	65	1213
ΡΕΑ (η)	71	9025

ἀργεί Πειραιά	
α. Νητρούτ 1/7	
α. Ντός Μπόκας 9/7	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Περσικό 9/7	
ε. Ν. Όρλεάν 5/7	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σάλομ βόε 28/6	
α. Φουτζέιρα 6/7	
δ. Σουέζ 28/6	
μεσογειάκας μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κόπερ 13/6	
α. Τενερίφ 17/6	
α. Σικαπούρη 8/7	
δ. Σουέζ 24/6	
στο Τζιμπουτί	
α. Ν. Υόρκη 13/6	
ε. Σικαντίγκ 6/6	
α. Τζέντα 4/7	
α. Λός Πάλας 29/6	
α. Ντόρμαν 30/6	
διάλυση Γκαντάνι	
α. Γάνδη 24/6	
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)	
α. Σιμονσέκι 6/7	
α. Πόρτ Μόρεσμπυ 8/5	
ἐπιβλήθη	
α. Τζουμπάιλ 22/6	
α. Χιούστον 18/6	
α. Τζάκσονβιλ 6/6	
ε. Πειραιά 4/7	
ε. Βόλο 14/6	
δ. Σουέζ 4/7	
στο Χορμούζ	
ε. Πόρτ Πίτ 19/6	
α. Νταμμά 13/6	
ε. Πειραιά 26/5	
δ. Παναμά 3/4	
δ. Γιβραλτάρ 30/6	
δ. Παναμά 14/6	
α. Σάν Λορέντζο 23/6	
ε. Βομβά 8/7	
α. Βόλο 18/6	
ε. Ντουμπάι 12/7	
πρός Μπαντάρ Άμπας 16/5	
πρός Μπαντάρ Άμπας 27/5	
α. Ντόρμαν 22/6	
α. Νιού Χάβερ 4/7	
ε. Π. Σάι 11/7	
α. Π. Κέλαγκ 2/7	
α. Λός Πάλας 30/6	
α. Γιβραλτάρ 19/6	
μεταφορές Αιγύπτου	
ε. Σάντος 1/7	
δ. Σουέζ 12/7	
πρός Όδησσο 25/6	
ε. Τέμα 1/7	
α. Τζέντα 24/6	
α. Άμμουρνο 17/6	
ε. Ν. Όρλεάν 6/7	
α. Γέλα 5/7	
πρός Σουρία 2/6	
α. Νταμμά 23/6	
δ. Σουέζ 11/7	
α. Ρίο Γκράντε 22/6	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 11/6	
α. Τσίμα 3/7	
α. Πόρτ Χάρκοουρ 23/6	
α. Λός Άντζελες 19/6	
α. Μομπάσα 13/6	
ε. Μαντράς 8/7	
δ. Παναμά 1/6	
α. Άμπιτζάν 10/6	
ε. Ν. Όρλεάν 25/6	
ἀργεί Κίμωλο	
στον Περσικό	
α. Φουτζέιρα 30/4	
α. Φουτζέιρα 14/2	
στο Καράτσι 14/7	
πρός Σουρία 23/6	
α. Σάλλομ βόε 10/7	
α. Λός Πάλας 1/7	
α. Μπάνιμουρ 6/6	
στο Πόρτ Έβεργκλέιτς	
δ. Κων/πολη 25/6	
ἀργεί Σιυάι 5/7	
α. Πειραιά 5/7	
ναυπηγ. Ουόλντν	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σάν Λορέντζο 6/7	
α. Σικαπούρη 1/7	
μετ. «Dimi»	
δ. Σουέζ 5/7	
ε. Πενάγκ 4/7	
δ. Ντόβερ 18/6	
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 20/6	
δ. Π. Σάι 25/6	
στην Κουτούμπντα 4/7	
α. Σικαπούρη 29/6	
α. Χάμιλτον 7/7	
α. Μόντρεαλ 29/6	
ε. Μαντράς 4/7	
ἐπισκευές Πειραιά	
ε. Ρότερνταμ 9/7	
ε. Χιούστον 5/7	
ε. Ν. Υόρκη 24/6	
διάλυση Φορμόζα	
ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς	
δ. Γιβραλτάρ 10/6	

ΡΕΪΝΦΟΡΣΤ (η)*	60	4820
ΡΗΝΙΩ (κ)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (η)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (η)	65	8002
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪΪΝ (κ)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ)	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (η)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (η)*	71	2932
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ)	73	15498
ΣΑΪΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΕΛΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝΗ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (η)	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (η)	75	29068
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (η)	72	11506
ΣΑΝ II (η)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ)	68	10339
ΣΑΝΡΑΪΣ ΑΛΦΑ (η)	69	4681
ΣΑΝΣΕΤ	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ)	67	1600
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (η)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤ.Ρ (Φιλ)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (η)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I (η)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51698
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (η)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ)*	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ)*	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕΪΒΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ)*	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΖ (κ)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥΪΦΤ (Λ)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (η)	71	48864
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ (κ)	73	13831
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΠΙΕΡ (κ)*	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ)	77	15264
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ)	72	17971
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ)	77	31368
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ)	76	32971
ΣΗΜΠΟΞΣ (κ)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ)	71	11005
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42819
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΣΑΪΤΕΡ (Μ)	75	18794
ΣΗΦΑΛΟΝ (Μ)	62	11277
ΣΗΦΑΛΟΝ (κ)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ)*	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ)	73	14353
ΣΗΧΟΥΡΥ (κ)	71	10055
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ)	73	16704
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (η)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ)	73	7594
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ)*	73	9645

ε. Λός Πάλας 28/6
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 4/6
ἐπιβλήθη Ίταλία
α. Λός Πάλας 30/6
α. Ντόρμαν 26/6
α. Βαλπαράιζο 26/6
α. Λός Πάλας 1/7
α. Ντακάρ 23/6
ε. Κόπερ 10/7
α. Ρουέν 8/6
α. Ρίο Γκράντε 29/6
δ. Γιβραλτάρ 5/6
α. Τερνέστη 4/7
α. Λισσαβώνα 23/6
α. Άμπιτζάν 17/6 *

στη Τζέντα (ἀποθήκη) *
δ. Κων/πολη 22/6
στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ε. Λαντσκρόνα 2/7
ε. Σάνκ Άνκοράτζ 17/6
α. Βοστώνη 24/6
α. Νητρούτ 25/6
δ. Κων/πολη 27/6
ε. Γιουρπορτ 13/7
α. Όρισάντο 23/6
πρός Σκίκιντα
ε. Πειραιά 4/7
α. Σιβιταβέτσια 16/6
ἀργεί Πειραιά
πρός Ίνδονησία
ε. Κερπέν 28/6
δ. Μπουναμπουτέλ 1/7

μεσογειάκας μεταφορές
πρ. «Βρεμπο»
ἐπιβλήθη
ε. Κασσιόγκ 30/6
δ. Ντόβερ 11/7

α. Μαλάγα 6/7
α. Μαντράς 27/6
ἐπιβλήθη
ε. Τζέντα 7/6
ε. Τζικβία 7/7
δ. Σουέζ 11/7
διαγράφεται
α. Ρας Τανούρα 3/6
α. Χάμπτον 3/6
α. Άγ. Ευστάθιο 19/6
ε. Σέτε 19/6
α. Χιούστον 17/6
δ. Σουέζ 27/6
ε. Γιοκοχάμα 7/7
α. Σαβόνα 8/7
ε. Βαλλέτα 30/6
ε. Χιούστον 5/7
μεσογειάκας μεταφορές
α. Νταμάρ 1/7
α. Κοτονού 20/6
α. Φουμιτσίνο 27/6
ε. Χουέλβα 6/7
α. Μπουντό 23/6
α. Βασιλικό Μπαιή 5/7
στο Λάγος
ε. Πειραιά 3/7
ἀγορά από Κύπρο
δ. Κων/πολη 6/6
στήν Όκρικα
ε. Σάλλομ Βόε 12/7
α. Βαλτιμόρη 26/6
ε. Πενάγκ 7/7
α. Πόρτ ντε Μπούκ 3/7
α. Σάντος 26/6
στο Μπαντάρ Άμπας 25/6
α. Μπ. Άϊρες 22/6
πρός Σετουμαλά 9/7
στο Άσοσμπ
α. Ρόττερνταμ 23/6
ε. Παρανάγουα 24/6
δ. Γιβραλτάρ 8/7
δ. Κων/πολη 30/6
ε. Ζιγκαπούρη 14/6
ε. Άμβέρσα 9/7
ε. Σετουμαλά 12/6
στήν Αύγουστα 3/7
α. Χιούστον 4/7
α. Τής 23/6
α. Π. Άρθουρ 14/6
α. Άμβέρσα 4/7
ε. Ροσίβ 28/6
α. Ντουλούβ 4/6
ε. Τσίμα 8/7
στή Βομβάη
α. Ρίο Γκράντε 23/6
δ. Σουέζ 25/6
ἀργεί Πειραιά
α. Σάντος 3/7
α. Ρόττερνταμ 4/7

α. Λός Άντζελες 24/6
α. Ζιγκαπούρη 20/6
α. Μανζανίλλο 27/6
δ. Παναμά 4/6
ε. Τοράλεστον 7/7
ε. Ζιγκαπούρη 6/7
α. Πόρτ Κέλαγκ 27/6
ε. Τζέντα 5/7
στήν Άλεξάνδρεια 10/7
στο Κίλεο
α. Μόντρεαλ 15/6

ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	68	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΛ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φ.λ.)	83	35208
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ'	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Ο.νδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΦΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317
ΤΑΞΕΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΕΛΑΜΩΝ'	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.κ.)	65	41195
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	9887
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538
ΤΡΑΝΣΜΠΕΛΙΝ (κ.)	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	69	9305
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644

στο Μπαντάρ Χομείνι
α. Άντοφαγκάστα 28/6
ε. Ν. Ύορκη 7/7
έγκαταλείφθηκε 5/5
α. Μαντζαρμασίν 10/6
πρός Μάλα 11/7
ε. Χιούστον 30/6
άργει Ντόβερ
δ. Κωνίπολη 29/6
α. Βουλώνη 16/6
ε. Μαντζούλ 8/6
πρ. «Laita»
ε. Παράνγους 30/6
ε. Παράνγους 25/6
πρός Παραμπαρίμπο 27/6
ε. Άντεν 21/6
α. Σαβάννα 10/6
α. Νάπολη 2/7
όλική απόλεια
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7
α. Πειραιά 27/6
ε. Σάντος 2/7
ε. Πειραιά 1/7
πρός Σιγκαπούρη
στην Κωνσταντία
άργει Πειραιά
δ. Κωνίπολη 20/6
στον Περσικό 16/6
α. Λός Άντζελες 17/6
ε. Πειραιά 12/6
ε. Φατέχ Τέρμινταλ 11/7
ε. Ρουέν 25/6
δ. Σουέζ 18/6
α. Μόντρεαλ 30/6
α. Τσιταγκγκ 8/7
α. Κολόμπο 8/7
α. Καέν 3/7
α. Ρίο Ιανέιρο 5/7
δ. Ντόβερ 22/6
ε. Σάντος 4/7
άργει Άστακό
στον Περσικό 24/6
α. Λέ Χάβρη 30/6
άργει Άστακό
α. Ντουλούθ 24/6
α. Φέλιξτου 8/7
ε. Ντάρμπαν 12/7
ε. Ρεγιουνιόν 5/7
ε. Τζέντα 2/7
α. Ρόττερνταμ 16/6
ε. Τενερίφη 30/6
ε. Δουνκέρκη 5/7
α. Άμσούργιο 8/7
α. Νοβοροσίτσκ 10/7
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7
άργει Άστακό
ε. Μογκαντίσου 13/6
α. Τενερίφη 7/7
α. Μομπάσα 8/6
ε. Μπελέμ 25/6
α. Λός Πάλας 15/6
πρός Τσιβάν 13/5
α. Μαυρίκιος 24/6
ε. Άκαγιούλα 30/5
δ. Ντόβερ 12/7
πρός Περσικό
δ. Κωνίπολη 24/6
δ. Κωνίπολη 15/6
άργει Χαλκίδα
α. Φιλαδέλφεια 27/6
ε. Σαλβαντόρ 5/7

ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	8415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ο.νδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15821
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	68	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΠΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΞ (κ.)	72	16441
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΝΤΟΡ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΦΡΙΟ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	78	7572
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18894
ΧΑΡΙΣ (Ο.νδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΘΗΝ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

α. Τενερίφη 23/6
ε. Πειραιά 28/6
δ. Ντόβερ 18/6
δ. Παναμά 28/6
έπωληθη.

δ. Παναμά 5/7
μετ. «Transporter»
δ. Π. Σάιτ 6/7
α. Τενερίφη 4/6
ε. Θεσσαλονίκη 6/6
πρός Περσικό
πρ. «Ισμήνη»
α. Μπείρα 19/6
α. Ταϊτσούγκ 10/6
έπωληθη
α. Μπρουνομπουέλ 8/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Τζέμπελ Ντάνα 29/6
στο Κεμπέκ 15/7
ε. Ραβέννα 30/6
στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)
α. Λοριέντ 30/6
α. Βόλο 4/6
δ. Γιβραλτάρ 3/6
στη Μπετζάγια (άποθήκη)
ε. Πειραιά 29/6
ε. Σαγκάη 19/6
ε. Σιδνεύ 29/6
α. Κασίμα 25/6
α. Νουέβα Παλμίρα 4/7
έπωληθη
α. Μανίλα 1/7
α. Ρίο Ιανέιρο 4/7
έπισκευές Πειραιά
ε. Ντακόρ 22/4
α. Ρεσίε 12/6
α. Ρόττερνταμ 13/7
α. Φάλμουθ Μπ. 11/7
α. Μπ. Άιρες 3/7
στη Κασίμα 4/7
ε. Ούλσάν 14/7
ε. Πειραιά 20/6
ε. Τενερίφη 7/7
ε. Βρέμη 10/7
α. Τσίμα 30/6
α. Χάτσινχο 15/6
ε. Σάντος 6/7
α. Σιγκαπούρη 15/6
ε. Πόρτ Έβεργκλέιτς 11/6
πρός Χονολουλού 2/5
ε. Πειραιά 3/7
α. Χάτσινχο 20/5
α. Φιλαδέλφεια 8/7
α. Μελβούρνη 8/7
α. Βαγκορέι 14/6
α. Μπαγκορέι 16/6
ε. Π. Νουάρ 21/4
στη Βαλλέττα 11/7
στον Πειραιά
α. Ντουμπάι 14/6
δ. Σουέζ 25/6
δ. Π. Σάιτ 8/7
ε. Πειραιά 8/7
ε. Πειραιά 6/7
α. Σεβίλλη 17/6

δ. Σουέζ 12/7
πρ. «Κασκίότος»
α. Σουέμα 25/6

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

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
licensee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS 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



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