

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1989

Αρ. Φύλλου 1298/1056

NAYTIKA XPONIKA



SHIP REPAIRS

With
English
Supplement

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

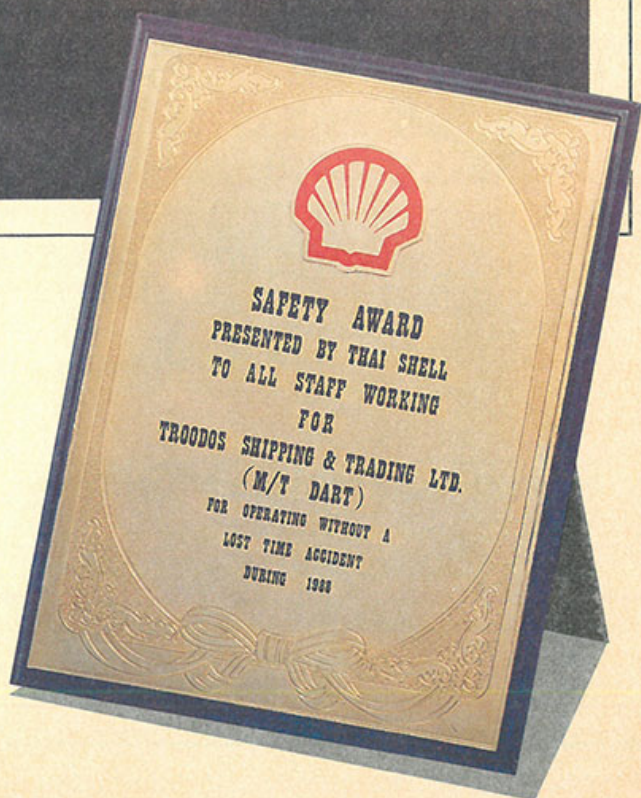
-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*





el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



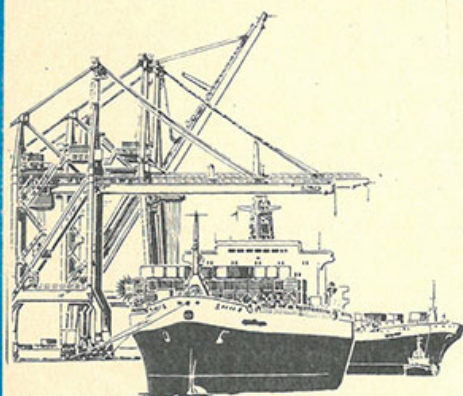
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 58ο

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1298/1056

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1298/1056, July 1st, 1989

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 'Επισκευές πλοίων ανά τόν Κόσμο.
Τό δεύτερο μέρος του αφιερώματος των «Ν.Χ.»
στις διεθνείς επισκευαστικές μονάδες.
- 21 Διευθέτηση απαιτήσεων σχετικών με τό φορτίο
σέ χρονοναυλώσεις NYPE καί καταμερισμός ευθύ-
νης μέ βάση τό Inter Club Agreement.
- 24 Πυρηνική 'Ενέργεια στά πλοία.
Τό δεύτερο μέρος της ενδιαφέρουσας μελέτης
του κ. Κων/νου Παπαγιαννούλη.
- 28 Νομικά Θέματα.
Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου.
- 34 Τό ναυάγιο του Σοβιετικού κρουαζιεροπλοίου
«Μαξίμ Γκόρκι»

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11 ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

Διευθυνταί: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΛΛΑΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

“Εχομε χάσει τό λογικό μας;

Εμβρόντητους μās έχουν αφήσει όσα έλέχθησαν και όσα έγράφησαν τις τελευταίες ήμέρες με άφορμή την ύπουργική απόφαση με την όποία επιτράπηκε ή χρησιμοποίηση ξένων εξειδικευμένων αξιωματικών στα ξει κέμικαλς τάνκερς που άγόρασε πρόσφατα ή έταιρία CERES και έσπευσε να τά έγγράψει, κατά την πάγια τακτική της, στο έθνικό νηολόγιο, άγνοώντας όλες τις άλλες προσφερόμενες “λύσεις” γιά τις όποιες ούδεις βεβαίως θά μπορούσε να άρθρώσει λέξη.

Διαβάσαμε με ιδιαίτερη προσοχή και έπιμονή την έν λόγω ύπουργική απόφαση, την όποία καταχωρούμε άμέσως έν συνεχεία όχι μόνο γιά το λόγου τό άληθές, αλλά και γιαντί τη θεωρούμε σαν πράξη που κρύβει ψυχικό σθένος και γενναιότητα και ιδιαίτερα ωφέλιμη γιά τους ίδιους τους ναυτικούς μας και γιά τόν τόπο, την ψάξαμε από έδώ, την κοιτάξαμε από εκεί — από όλες τις πλευρές — και δέν διαπιστώσαμε κανένα “έγκλημα σε βάρος των Έλλήνων αξιωματικών Ε.Ν.” όπως ύποστήριξε βαρύγδουπα ο Πρόεδρος των άσυρματιστών.

Άλλά και ούτε είδαμε να έγκυμονεί “τους σοβαρούς κινδύνους γιά τό επαγγελματικό μέλλον των Έλλήνων ναυτικών” και γιά τη μή “μονιμοποίηση άλλοδαπων ναυτικών σε θέσεις αξιωματικών Ε.Ν. σε πλοία με Έλληνική σημαία”, όπως αποφάνθηκαν οι εκπρόσωποι άλλων ναυτεργατικών ένώσεων, μερικοί από τους όποιους καταπολεμούν συστηματικά κάθε προσπάθεια γιά την ύπαρξη πολλών πλοίων με Έλληνική σημαία γιαντί θεωρούν ότι ή συνεχής και ιδιαίτερα ίκανοποιητική άπασχόληση των ναυτικών μας εξασφαλίζεται με τά διακόσια περίπου πλοία που πρέπει να διαθέτει ή χώρας ή μάλλον τό ελληνικό Δημόσιο — γιά να έξυπηρετεί τις εισαγωγικές και έξαγωγικές ανάγκες της Έλλάδος!

Αναφέρει, λοιπόν, ή προαναφερθείσα απόφαση ή όποία επικαλείται πρωτίστως τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως STCW και ύπεγράφη από τόν κ. Άντ. Ντεντιδάκη στις 15 Ιουνίου:

1. Έγκρίνουμε την επάνδρωση των πιό κάτω υπό νηολόγηση πλοίων μεταφοράς χημικών φορτίων: «Fort Rouge», «Fort Assiniboine», «Fort Toronto», «Fort Garry», «Fort Steele», «R.A. Emerson» επί έν έτος με άλλοδαπους αξιωματικούς Ε.Ν. καταστρώματος και μηχανής, πλην του πλοίαρχου, αποδεξιγμένως εξειδικευμένων σε πλοία της έν λόγω κατηγο-

ρίας, ανάλογα προς τις εκάστοτε διαπιστούμενες ανάγκες και έφόσον δέν προσφέρονται “Έλληνες με ανάλογες γνώσεις, με την προϋπόθεση της πρόσληψης και άριθμού ήμεδαπών αξιωματικών Ε.Ν., κατά την κρίση του πλοιοκτήτη, προκειμένου αυτοί να άποκτήσουν την άπαιτούμενη έμπειρία, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται στις άπαιτήσεις της Δ.Σ. περί εκπαίδευσης και φυλακών των ναυτικών και έτσι να δημιουργηθεί σταδιακά τό κατάλληλο στελεχιακό δυναμικό της έταιρίας από εξειδικευμένους “Έλληνες αξιωματικούς Ε.Ν.

2. Η πλοιοκτήτρια έταιρία πρέπει να μεριμνήσει γιά την ειδική εκπαίδευση στο Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. αναλόγου άριθμού Έλλήνων αξιωματικών έντός προθεσμίας ξει (6) μηνών προς ναυτολόγηση στο πλοία.

3. Ο άριθμός των εξειδικευμένων άλλοδαπων αξιωματικών ΕΝ που θά ναυτολογηθούν στα ως άνω πλοία συνυπολογίζεται στο ποσοστό του συνόλου της σύνθεσης που επιτρέπεται να καλύπτεται από άλλοδαπους ναυτικούς σύμφωνα με τις διατάξεις των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως κατά τό άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53.

Η απόφαση, λοιπόν, αλλά και ή ιστορία της συγκεκριμένης ναυτιλιακής έταρίας και ειδικότερα ή έμμνη της — ένω γύρω της ύπάρχουν ένα σωρό ιδιαίτερα αξιόλογες οικονομικά “λύσεις” — στην ελληνική σημαία που δείχνει ότι δέν δεκαρολογεί επιβεβαιώνουν ότι δέν ύπάρχει κανένας κίνδυνος γιά τό επαγγελματικό μέλλον των Έλλήνων αξιωματικών — ο κίνδυνος γιά τους ναυτικούς μας έλλοχεύει μόνο στην έλλειψη πλοίων με Έλληνική σημαία και πουθενά άλλοι, άλλωστε κανένας δέν επιδιώξε, και ούτε είναι δυνατόν να επιδιώξει την έξαφάνιση των Έλλήνων αξιωματικών γιαντί άπλούστατα αυτό θά σημάνει και τό τέλος γιά όλους.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θέλουν να έλπίζουν ότι ή νέα κυβέρνηση που πρόκειται να σχηματισθεί από ώρα σε ώρα θά προχωρήσει και σε όποιες άλλες τολμηρές αποφάσεις χρειάζονται γιά να ύπάρχουν πολλά πλοία με Έλληνική σημαία τά όποια, πέρα από την προσφορά τους προς τόν τόπο, είναι και τά μόνα που εξασφαλίζουν τη συνεχή και άποδοτική άπασχόληση των ναυτικών μας και ταυτόχρονα θά θέσει στο περιθώριο όλους εκείνους που καταπολεμούν άμεσα και έμμεσα τη μεγάλη ύπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας.

νατότητα εξέλιξης των νέων αξιωματικών. Γι’ αυτό επαναλαμβάνουμε ότι ένα από τά πρώτα θέματα που πρέπει να αντιμετώπισει ή κυβέρνηση ή όποία αναμένεται να σχηματισθεί από στιγμή σε στιγμή είναι τό όξυτατο πρόβλημα του ανθρώπινου δυναμικού που μας χρειάζεται γιά την επάνδρωση των πλοίων.

Και έδώ χρειάζεται μιά διευκρίνιση: Τά «Ναυτικά Χρονικά» όταν αναφέρονται στο ανθρώπινο δυναμικό της ποτοπόρου ναυτιλίας έννοούν αποκλειστικά τους “Έλληνες αξιωματικούς χωρίς τους όποιους πιστεύουμε και έμεις ότι δέν ύπάρχει μέλλον γιά την Έλληνική Ναυτιλία. Συνεπώς, πρέπει να ύπάρξει ή λύση εκείνη ή όποία θά διευκολύνει την εξέλιξη των ύπαρχόντων αλλά και των νέων αξιωματικών που άποφοιτούν από τις σχολές και θέλουν να ακολουθήσουν τό ναυτικό επάγγελμα. Και ή λύση αυτή είναι να λαμβάνεται ύπ’ όψει και γιά προαγωγικά διπλώματα ή ύπηρεσία επί ξένων πλοίων μή συμβεβλημένων με τό ΝΑΤ που θά εξαγοράζεται με τις ίδιες εισφορές που καταβάλλονται γιά τους ναυτικούς μας οι όποιοι ύπηρετούν σε πλοία με Έλληνική σημαία — είναι καιρός να αντίληφθούμε ότι δέν μπορούμε

να τιμωρούμε τους ναυτικούς μας οι όποιοι αναγκάζονται να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες έλλειψει πλοίων με Έλληνική σημαία.

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΧΑΟΣ

Μαρτύρησαν τις τελευταίες ήμέρες οι άνθρωποι της Ναυτιλίας από τό τηλεπικοινωνιακό χάος που επικράτησε και που περιγράφεται με άπόλυτη σαφήνεια στο κατωτέρω τηλεγράφημα που έστειλε στις 28 Ιουνίου στη Διεύθυνση Συνδρομητικών Σχέσεων του ΟΤΕ και κοινοποίησε στο Υπουργείο Ναυτιλίας και στα «Ναυτικά Χρονικά» γιά να ύπάρξει ή ανάλογη συμπαράσταση ο κ. Γεώργιος Ι. Άλεξόπουλος εκ μέρους της έταιρίας Commercial Trading and Discount Co. Ltd.

«Συνεχιζόμενη άπαράδεκτη άδυναμία επικοινωνίας έταρίας μας μέσω fax και telex με έξωτερικό και ιδιαίτερα με Άγγλία καθιστά προβληματική την έπιχειρηματική μας δραστηριότητα. Προχθές 26/6 από ώρα 9 π.μ. μέχρι ώρα 16 και σε συνεχή έπιμονή μας επικοινωνίας λόγω σοβαροτάτης ανάγκης συνεχώς δέν καθίστατο έφικτή ή επικοινωνία. Χθές 27/6 τό ίδιο φαινόμενο άδυναμίας επικοινωνίας.

ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Φίλος έφοπλιστής ο όποιος χρησιμοποιεί στα πλοία του μόνον δύο Έλληνες — τόν πλοίαρχο και τόν Α’ μηχανικό — μας έλεγε πρόσφατα ότι τώρα, άπερίσπαστος από τά καθημερινά προβλήματα που του δημιουργούσαν παλαιότερα τά έξ Έλλήνων ναυτικών πληρώματα αλλά και οι άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ, μπορεί και κάνει πραγματικό έφοπλισμό. Τό γραφείο μου, μας είπε, είναι άπολύτως ήσυχο, έχω άπαλλαγεί από τό άγχος του ΝΑΤ, του ΓΕΝΕ, του λιμεναρχείου, των ποικίλων αξιώσεων των εργατοπατέρων και αυτό μου επιτρέπει να προσπαθώ και να εξασφαλίζω κάθε φορά την καλύτερη δυνατή ναύλωση των πλοίων μου.

Απαντώντας σε διευκρινιστικές έρωτήσεις μας δήλωσε ότι έμμένει στο σχήμα των έπικεφαλής Έλλήνων, δηλαδή του πλοίαρχου και του Α’ μηχανικού, αλλά εύρέθη πρό άμχανίας όταν του θέσαμε τό έρώτημα που θά βρίσκει έπειτα από ένα, δύο, τρία χρόνια αυτούς τους Έλληνες άφού δέν ύπάρχει σήμερα με τό σύστημα αυτό που έφαρμόζουν ο ίδιος και άλλοι συνάδελφοί του ή δυ-

Η κατάσταση προβλημάτων και των γραμμών τηλεφώνων είτε με αδυναμίες ολοκλήρωσης της κλήσης, είτε με αδυναμίες σωστής κλήσης μω, έχουν επιβαρύνει σε απασχόληση και ένδεχομένως σε χρεώσεις χωρίς επικοινωνία, γεγονός το οποίο και επισημαίνουμε ζητώντας άμεση επίλυση. Είμαστε ναυτιλιακή εταιρία και τα μηνιαία μας τέλη προς ΟΤΕ υπέρβαίνουν το ποσό των δρχ. 500.000».

ΟΝΟΜΑΤΑ ΝΕΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ

Ενώ τα «Ναυτικά Χρονικά» δδευαν προς το πιεστήριο είχαν κυκλοφορήσει όρισμένα ονόματα υποψηφίων για το αξίωμα του Υπουργού Ναυτιλίας στην νέα Κυβέρνηση ή οποία αναμενόταν να σχηματισθεί από στιγμή σε στιγμή. Μεταξύ αυτών αναφέραμε τα ονόματα των κ.κ. Ιωάν. Βασιλειάδη, ο οποίος έχει διατελέσει γενικός γραμματέας του ΥΕΝ επί υπουργίας Φικιώρη καθώς και του βουλευτή Δωδεκανήσου κ. Άριστ. Παυλίδη, ο οποίος ως βουλευτής έχει ασχοληθεί ενεργά με τα θέματα της Ναυτιλίας. Ίδωμεν.

ΠΑΡΑΙΤΗΘΗΚΕ

Ο συνταξιούχος του ΙΚΑ που είχε τοποθετηθεί στο NAT για να το εκσυγχρονίσει κλπ., κλπ., έσπευσε να παραιτηθεί για να μην τον... παραιτήσουν τώρα που ο στενός συγγενής του που τον προστάτευε απέτυχε να εκλεγεί βουλευτής. Έχει ο καιρός γυρίσματα...

Με την ευκαιρία: Θέλομε να ελπίζουμε ότι εκείνος που θα κληθεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του στο NAT δεν θα είναι και αυτός άσχετος, δεν αντέχει το Ταμείο των ναυτικών μας τόσο άσχετος, και ότι θα έχει την τόλμη να ξεκαθαρίσει πολλά πράγματα εκεί μέσα.

ΑΘΛΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ NAT ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΧΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Είναι επιτακτική ανάγκη να επισημανθεί ο διεστραμμένος εγκέφαλος του NAT που επινόησε την τελευταία αθλιότητα σε βάρος των χρω των συνταξιούχων πλοιάρχων και των Α' μηχανικών στις οποίες δεν χορηγήθηκε η αύξησή του 5% όχι μόνον για να καταδικαστεί στη συνείδηση των ασφαλισμένων αλλά και για να εκδιωχθεί χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση από το Ταμείο.

Όμολογούμε ότι όταν μας έγινε η πρώτη σχετική καταγγελία αρνηθήκαμε να πιστέψουμε ότι ήταν δυνατόν να έχει καθιερωθεί δυσμενής μεταχείριση σε βάρος των χρω και τονίσαμε στην καταγγέλλουσα ότι ασφα-

λώς επρόκειτο για κάποιο λάθος συνηθισμένο σε παρόμοιες περιπτώσεις.

Τελικά, από τη σωρεία των καταγγελιών προς τα «Ναυτικά Χρονικά» και από τις λεπτομέρειες που τις συνόδευαν διαπιστώσαμε ότι δεν επρόκειτο για λάθος αλλά για αθλιότητα που είχε διαπραχθεί από νοσηρό και διεστραμμένο εγκέφαλο, αθλιότητα στην οποία φαίνεται ότι συνείργησαν και υπάλληλοι του NAT — τό συμπέρασμα αυτό προκύπτει από τις διαμαρτυρίες που συνόδευαν τις περισσότερες καταγγελίες για έλλειψη διαθέσιμων όρθης ενημερώσεως (σε άλλους έλεγαν ότι η μη χορήγηση της αύξησης οφειλόταν σε παράλειψη της Μηχανογραφικής Υπηρεσίας και σε άλλους ότι έπρεπε να διερευνηθεί προηγουμένως αν οι σύζυγοι των χρω είχαν δίπλωμα πλοιάρχου ή Α' μηχανικού και άλλα τινά) αλλά και για άπρεπή και όργιλη συμπεριφορά επειδή ίσως, μερικοί έχουν την αντίληψη ότι το NAT έχει γίνει για να έχουν αυτοί απασχόληση και μισθό.

Κατά την αντίληψη των αρμοδίων κυρίων και κυριών του NAT, οι χρες των πλοιάρχων και των Α' μηχανικών για να λάβουν την αύξηση του 5% πρέπει να γνωστοποιήσουν στο Ταμείο το όνομά τους και τον αριθμό μητρώου τους — από όσα μας είπαν διαμαρτυρόμενες χρες, φαίνεται ότι η αρμόδια υπηρεσία του NAT θα αρχίσει τη διαδικασία για τη χορήγηση της αύξησης 5% μόνον αφού οι ενδιαφερόμενες γνωστοποιήσουν στο NAT τα ονόματά τους και τον αριθμό μητρώου τους!

TAXYTHΣ...

Στις αρχές Ιουνίου δημοσιεύθηκε η πληροφορία — και από αυτό τεκμαίρεται ότι τότε **έστάλη τό σχετικό έγγραφο** — ότι τό ΥΕΝ ζητεί τη σύμφωνη γνώμη της Διευθύνσεως Τιμών και Εισοδημάτων του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας προκειμένου να προχωρήσει στην υλοποίηση της απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου που ελήφθη στις 19 'Απριλίου για τη μείωση του ποσοστού συμμετοχής των ασφαλισμένων ναυτικών στα φάρμακα κατά 5%, δηλαδή από 20% που είναι μέχρι τώρα, στο 15%.

Τό εν λόγω έγγραφο, πέραν από τη διαπίστωση της βραδύτητας με την οποία λειτουργεί η δημόσια διοίκηση, περιέχει και μερικά χρήσιμα στοιχεία τα οποία επισημαίνουμε επειδή θεωρούμε αναγκαίο ότι πρέπει να τα έχουν υπ' όψη τους οι ασφαλισμένοι του Οίκου Ναύτου.

Προκύπτει, λοιπόν, από τό έγγραφο ότι η φαρμακευτική δαπάνη του Οίκου Ναύτη ανέρχεται ετησίως σε δύο δισεκατομμύρια δραχμές και τό ποσοστό συμμετοχής των α-

σφαλισμένων είναι 400.000.000 δρχ., πράγμα που σημαίνει ότι η μείωση του ποσοστού συμμετοχής κατά 5% θα ανεβάσει τη δαπάνη του Οίκου Ναύτη σε δύο δις και έκατό έκατ. δραχμές.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΣΤΗΝ NOR-SHIPPING '89

Η αίσιοδοξία για τό μέλλον της Ναυτιλίας που διακατέχει την διεθνή και την Νορβηγική ναυτιλιακή κοινότητα έγινε αισθητή κατά την διάρκεια της 12ης Νορβηγικής Ναυτιλιακής Έκθεσης «Nor-Shipping», που πραγματοποιήθηκε στο Όσλο μεταξύ 13-16 Ιουνίου. Την Έκθεση επισκέφθηκαν 8.000 μέλη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας από 35 χώρες, ενώ 350 συνέδριοι συμμετείχαν στο τριήμερο ναυτιλιακό συνέδριο που διεξήχθη παράλληλα με την έκθεση.

Ενεργητική υπήρξε και η δραστηριότητα στον εμπορικό τομέα της έκθεσης με την υπογραφή αρκετών νέων συμβολαίων, ενώ τις εργασίες κάλυψαν, περισσότεροι από 100 αντιπρόσωποι του διεθνούς τύπου.

Κύριο θέμα του συνεδρίου που είχε οργανωθεί από τους Lloyd's of London Press, ήταν η αυξανόμενη ηλικία του παγκόσμιου στόλου και οι αναγκαίες αντιδράσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού. Οι όμιλητές κάλυψαν θέματα όπως οι διαδικασίες συντήρησης, πρακτικές διαχείρισης, ασφάλεια, επάνδρωση και τεχνολογία αναγκαίες για να διατηρηθούν τα παλιά πλοία σε ικανοποιητικά επίπεδα για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα.

Παρόλη την δυναμικότητα της σύγχρονης ναυτιλιακής αγοράς που έγινε αισθητή στην Έκθεση, υπήρξε διάχυτη η αίσθηση ότι θα χρειασθεί αρκετός καιρός ακόμη για να αυξηθούν σημαντικά οι επενδύσεις σε νέα πλοία.

Οι έπισημάνσεις του κ. Καραγεώργη

Την ίδια περίοδο με την ναυτιλιακή έκθεση Nor-Shipping πραγματοποιήθηκε στο Όσλο η γενική συνέλευση της INTERKAR-ΓΚΟ. Ο επανεκλεγείς πρόεδρος κ. Άριστομένης Καραγεώργης στην όμιλία του προς τους συνέδρους ανέφερε ότι η συνεχιζόμενη ανάπτυξη της Ένωσης των Άνεξάρτητων Έφοπλιστών πλοίων ξηρού φορτίου οφείλεται στην σχετική βελτίωση της ναυτιλιακής αγοράς αλλά προειδοποίησε ότι η περαιτέρω βελτίωση θα είναι έφικτη μόνον αν διατηρηθεί μία λογική στάση έναντι των νέων ναυπηγήσεων. Αν συνεχιστεί ο ίδιος ύψηλος ρυθμός νέων ναυπηγήσεων, η αγορά δεν θα μπορέσει να συγκρατήσει τις τιμές των ναύλων στα σημερινά επίπεδα υπογράμμισε ο κ. Καραγεώργης και σημείωσε την έκπληξή του σχετικά με την στάση των Κινεζι-

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

κών άρχων στά πρόσφατα γεγονότα, πού έρ-
χεται σέ πλήρη αντίθεση μέ τήν δεδηλωμένη
άπόφασή τους νά άνοίξουν τήν πολιτική καί
οικονομική ζωή τής Κίνας στόν υπόλοιπο κό-
σμο.

708 ΤΟΝΝΟΙ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ ΤΗΝ ΩΡΑ

Ο κόσμος βρίσκεται άντιμέτωπος μέ τή
ζοφερή πραγματικότητα τής μόλυνσης τού
περιβάλλοντος καί ιδιαίτερα τής θάλασσας.
καθώς, όπως έπισημαίνει στήν τελευταία
της έκστρατεία ή HELMEPA, 708 τόννοι
σκουπίδια καταλήγουν κάθε ώρα στή θάλασ-
σα, πού είναι ή άνεξάντλητη πηγή ζωής γιά
τόν πλανήτη μας.

Η Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασ-
σίου Περιβάλλοντος, ή HELMEPA, μαζί μέ
τήν ΕΟΚ διοργάνωσε στήν Αθήνα κατά τό
διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο συνάντηση έμ-
πειρογνώνων από χώρες τής Μεσογείου
καί τούς Διεθνείς Ναυτιλιακούς Όργανι-
σμούς, καθώς καί τά Ήνωμένα Έθνη.

Σκοπός τής συνάντησης ήταν οι παράκτιοι
λαοί τής Μεσογείου, παραμερίζοντας τίς τυ-
χόν διαφορές νά ενώσουν τίς δυνάμεις τους
καί πιδ πολύ τή θέλησή τους γιά νά προστα-
τέψουν έθελοντικά τή Μεσόγειο μέ τίς πανέ-
μορφες άκτές της από τή ρύπανση.

Στίς 26 Ιουνίου στή συμπρωτεύουσα, ή
HELMEPA, μέ τήν ύποστήριξη τού Τύπου,
τών Ραδιοφωνικών καί τηλεοπτικών σταθ-
μών, καθώς καί τής ΕΡΤ Βορ. Έλλάδος, ένη-
μέρωσε τούς Θεσσαλονικείς γιά τήν ρύπαν-
ση τής θάλασσας, ενώ, έχοντας εξασφαλίσει
τή βοήθεια τού μέλους τής HELMEPA έται-
ρίας «Κοινοπραξία Υδροπεριούρων» πρό-
σφερε μιά βόλτα μέ τά Δελφίνια στόν Θερ-
μαϊκό κατά τή διάρκεια τής οποίας οι φιλοξε-
νούμενοι επιβάτες είδαν γιά πρώτη φορά τό
ένημερωτικό φίλμ τής HELMEPA γιά τήν
πρόληψη ρύπανσης τής θάλασσας.

Γιά άλλη μιά φορά άξίζουν συγχαρητήρια
στά μέλη καί στό προσωπικό τής HELMEPA
πού καταφέρνει συνεχώς καί περισσότερο
νά δημιουργεί περιβαλλοντολογική συνείδη-
ση στους κατά βάση... άμέριμνους υπήκοους
τής πατρίδος μας.

«ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ»

Μέ ένθουςιασμό, τό λιμάνι τής Χάβρης ύ-
ποδέχτηκε καί πάλι, ύστερα από ένένα χρό-
νια άπουσας, τό υπό σημαία Λιβερίας έλλη-
νόκτητο δεξαμενόπλοιο «Ανδρος Χρυσή»
278.416 τόν. d.w. πού άνανέωσε τούς δε-
σμούς του μ' αυτόν τόν λιμένα προσεγγίζον-
τας στήν Άντιφέρ γιά νά ξεφορτώσει
250.000 τόννους Ίρακιού πετρελαίου γιά
λογαριασμό τής Σέλλ.

Τό «Ανδρος Χρυσή» μπήκε στήν τοπική Ι-
στορία τού λιμένος τής Χάβρης γιατί ήταν τό
πρώτο πλοίο πού προσέγγισε στό καινούρ-
γιο τότε πετρελαϊκό τέρμιναλ τής Άντιφέρ,
20 χμ. από τή Χάβρη. Τό Ιστορικό αυτό συμ-
βάν έγινε στίς 17 Μαρτίου τού 1976, ενώ τό
τεράστιο έργο τής Άντιφέρ έπρεπε νά είχε
τελειώσει πέντε μήνες νωρίτερα. Δυστυχώς
ή διαμάχη μεταξύ τής εταιρίας ρυμουλκών
καί τών πληρωμάτων της καθυστέρησε σο-
βαρά τήν άποπεράτωση τού έργου. Παρά
ταύτα, οι άξίωματικοί καί τά πληρώματα τών
ρυμουλκών τής Χάβρης δέχθηκαν τελικά νά
δημιουργήσουν μιά τεχνητή προβλήτα έπι-
τρέπουσα τή χρησιμοποίηση τών νέων εγκα-
ταστάσεων. Πράγματι, βοηθούμενο από πέν-
τε ρυμουλκά, τό «Ανδρος Χρυσή» πλεύρισε
άσφαλώς στήν ξύλινη προβλήτα πού προ-
στατευόταν από τό μήκος 3.500 μ. φράγμα

κατά μήκος τού τέρμιναλ, καί ξεφορτώσε
145.000 τόννους άργού πού προωθήθηκαν
μέ πετρελαιοαγωγούς μέχρι τίς εγκαταστά-
σεις τής CIM.

Η τεχνητή αυτή προβλήτα άποδείχτηκε έ-
πιτυχής καί χρησιμοποιήθηκε καί πάλι γιά
τήν πλεύριση τού γαλλικού πετρελαιοφόρου
«Aquitaine». Μετά δύο μήνες τό όλο έργο έγ-
καινιάσθηκε έπισήμως. Έκτοτε καί μέχρι τό
1980 τό «Ανδρος Χρυσή» συνέχισε τίς προ-
σεγγίσεις του, εκεί, τίς όποιες καί ήρθε νά έ-
πανασυνδέσει ή άφιξη του στή Χάβρη τήν 1
Μαΐου 1989.

Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Όρθότατη ή έπισήμανση τού Υπουργείου
γιά τήν άνάγκη συμμορφώσεως όλων τών
πλοίων στίς άπαιτήσεις τού Παραρτήματος
V τής MARPOL γιά τήν πρόληψη τής ρύπαν-
σης τής θάλασσας από τά άπορριμμάτα τό ό-
ποιο, όπως είναι γνωστό, έχει τεθεί σέ ισχύ
από τίς 31 Δεκεμβρίου 1988. Σύμφωνα μέ τό
έν λόγω παράρτημα:

- Σέ κάθε πλοίο πρέπει νά ύπάρχει ειδικός
χώρος, στόν όποιο πρέπει νά τοποθετείται
κατάλληλο κιβώτιο έπαρκούς χωρητικότη-
τας γιά τήν άποθήκευση τών άπορριμμάτων
πού συλλέγονται από τούς διάφορους χώ-
ρους τού πλοίου.

- Σέ όλους τούς χώρους τού πλοίου όπου
ζούν ή εργάζονται άνθρωποι νά τοποθετούν-
ται εύχρηστα δοχεία συλλογής άπορριμμά-
των μέ κάλυμμα.

- Σέ έμφανή σημεία όλων τών κοινοχρήσεων
χώρων τού πλοίου νά τοποθετούνται πινακί-
δες στίς όποιες νά άναγράφονται, στήν έλ-
ληνική καί άγγλική γλώσσα: «Απαγορεύεται
ή άπόρριψη άπορριμμάτων στή θάλασσα
σύμφωνα μέ διατάξεις παραρτήματος V Δ.Σ.
MARPOL 73/78».

- Από τούς υπεύθυνους νά συντάσσεται έγ-
χειρίδιο διαχείρισης άπορριμμάτων, στό ό-
ποιο θά καθορίζονται οι άρμοδιότητες κάθε
μέλους τού πληρώματος καί οι διαδικασίες
πού ακολουθούνται γιά τήν όρθή διαχείριση
καί διαλογή τών άπορριμμάτων.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Σταθερά αύξημένο έναντι τού προηγούμε-
νου έτους εμφανίζεται τό ναυτιλιακό συνάλ-
λαγμα καί ή ένδειξη αυτή οδηγεί στό άσφα-
λές συμπέρασμα ότι έκτός άπροόπτου ή συ-
ναλλαγματική συνισφορά τής Ναυτιλίας θά
είναι κατά τό 1989 ιδιαίτερα σημαντική.

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία τής Τρά-
πεζας τής Ελλάδος, τό τετράμηνο Ιανουα-
ρίου — Απριλίου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα
άνηλθε σέ 434 εκατ. δολάρια έναντι 413,1 έ-
κατ. δολλαρίων τής αντίστοιχου χρονικής
περιόδου τού 1988, σημείωσε δηλαδή αύξη-
ση 5,1%.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ

Έάν τά άτύχηματα πού ύπέστησαν πέντε
σοβιετικά κρουαζιερόπλοια στή διάρκεια
τών τελευταίων τεσσάρων έτών μέ άποκορύ-
φωμα τό πρόσφατο άτύχημα τού μεγάλου
κρουαζιεροπλοίου «Μάξιμ Γκόρκι» στήν Άρ-
κτική είχαν συμβεί στήν Έλληνική Ναυτιλία
θά είχαν ξεσηκωθεί οι πάντες — καί οι ξένοι
άνταγωνιστές της αλλά καί οι δικοί μας πού
άλλοιθωρίζουν μονίμως πρós τή χώρα τού ύ-
παρκτού σοσιαλισμού — καί θά έσερναν τό
μακρύ καί τό κοντό τους, πράγμα πού δέν
συνέβη — όρθότατα — στήν περίπτωση τών
σοβιετικών κρουαζιεροπλοίων.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Έργάζεται ό κ. Τζίφος εις τό Λονδί-
νον καί καθ' ός πληροφορίας έχομεν, άρ-
κετά άποδοτικώς. Έργώδη καταβάλλει
προσπάθειαν έν στενή συνεργασία μέ
τούς εκεί έφοπιστικούς μας παράγον-
τας διά τήν επίλυση τών πολλαπλών ζη-
τημάτων τής φορτηγού ναυτιλίας.

— Αυτή επί τέλους ή σκανδαλώδης, ή
στιγματίζουσα τόν σημερινόν πολιτισμόν
μεταφορά τών Έβραίων εις τά Παλαιστι-
νιακά παράλια, καιρός είναι πλέον νά
σταματήσει, δι' ότι άφορά ήμάς τούς Έλ-
ληνας.

— Σχετικώς μέ τήν συνεργασίαν τών
ναυτιλίων τού Αζονος, δημοσιεύεται τη-
λεγράφημα έκ Ρώμης περί διαπραγμα-
τεύσεων αΐτινες διεξάγονται μεταξύ Γερ-
μανικών, Ιταλικών καί Ιαπωνικών ναυτι-
λιακών επιχειρήσεων πρós στενωτέραν
συνεργασίαν των εις τό πεδίο των μετα-
φορών πού ένδιαφέρουν άμεσώτερον
τάς τρεις ταύτας ναυτιλίας.

— Πληροφορούμεθα ότι αι γενικάί δο-
κιμαί τού πρώτου δηζελοκινήτου φορτη-
γού μας «Κάσος», καθελκυθέντος πρό
τινων έβδομάδων έκ τών ναυπηγείων τού
Σάντερλαντ «Doxford», ώρίσθησαν διά
τήν 5ην Ιουλίου. Τάς δοκιμάς θά παρακο-
λουθήση καί ό έν Άγγλία εύρισκόμενος
Υφυπουργός τής Έμπορικής Ναυτιλίας.

— Δι' άποφάσεως τού YEN προεκηρύ-
χθη διαγωνισμός πρós εισαγωγήν 15 μα-
θητών εις τήν πρώτην τάξιν τής Σχολής
Έμπορικής Ναυτιλίας Υδρας καί 5 μαθη-
τών εις τήν δευτέραν τάξιν. Εις τήν πρώ-
την τάξιν γίνονται δεκτοί οι έχοντες έν-
δεικτικόν α' τάξεως έξαταξίου γυμνα-
σίου καί ήλικίαν μέχρι 16 έτών, εις δέ τήν
δευτέραν τάξιν οι έχοντες ένδεικτικόν β'
τάξεως έξαταξίου γυμνασίου καί ήλικίαν
μέχρι 18 έτών, όντες δέ τέκνα πλοιάρχων
τού Ε.Ν.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 205/1.7.1939)

Καί κάτι ακόμη: Τά άτύχηματα τών έν λό-
γω σοβιετικών κρουαζιεροπλοίων όφείλον-
ταν σέ ανθρώπινο λάθος.

ΑΝΤΕΠΙΘΕΣΗ

Η σταθερή τάση άνόδου τής Νοτιοκορεα-
τικής ναυπηγικής βιομηχανίας καί ύποσκελι-
σμού τής Ιαπωνικής, έχει ήδη άνατραπεί.
Σύμφωνα μέ τά έπίσημα στατιστικά στοιχεία,
τό ποσοστό τής συμμετοχής τών δύο χωρών
στήν παγκόσμια παραγωγή (σέ αξία τον.
γκρός) ενώ τό 1987 ήταν 32% γιά τήν Ιαπω-
νία καί 20% γιά τήν Κορέα, τό 1988 έφθασε
37% γιά τήν Ιαπωνία καί μόνο 13% γιά τήν
Κορέα.

Έτσι ή Κορέα ύπήρξε θύμα τής πολιτικής
της τού Ντάμπινγκ. Υπολογίζεται μάλιστα ό-
τι ή διαφορά είναι ακόμα μεγαλύτερη, δεδο-
μένου ότι ένα 40% τών παραγγελιών της
στό τελευταίο τρίμηνο όφείλονται στό κυ-
βερνητικό πρόγραμμα ένισχύσεως τού έθνι-
κού στόλου, μέ τό όποιο επιδιώκεται νά άπο-
φευχθεί τό χειρότερο.

Υπενθυμίζεται ότι ή Ν. Κορέα, ή όποία τό

1975 ξεκίνησε με ποσοστό συμμετοχής στην παγκόσμια παραγωγή 1,2% έναντι 38,7% της Δυτ. Ευρώπης και 50% της Ιαπωνίας, έφθασε το 1986 σε ποσοστό 21,4% έναντι 12% της Ευρώπης και 49% της Ιαπωνίας. 'Αλλά με τί κόστος! 'Ηδη το 1987 οι απώλειες των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων έφθασαν τα 328 εκατ. δολλ. και το 1988 γνώρισαν περαιτέρω άνοδο. 'Η Korean Shipbuilding χρεωκόπησε, ή Daewoo θα πάρει από το Δημόσιο δάνειο 1,15 δισεκ. δολλ. και θα μειώσει το προσωπικό της σε 4 χιλιάδες άτομα. 'Η Samsung υπέφερε από τις μακροχρόνιες απεργίες. Και τέλος η Hyundai που είχε ζημία 72 εκατ. δολλ. υπέφερε επίσης από κοινωνικές αναταραχές. Γεγονότα που αποδεικνύουν — όπως άλλωστε απέδειχθη και στην Πολωνία — ότι η εξαγωγή πλοίων με τιμές ντάμπινγκ δεν αποφέρει πάντα τα προσχεδιαζόμενα αποτελέσματα.

Σήμερα ή Ιαπωνία περνώντας στην άντε-πιθεση αύξησε το κερνέ της κατά 9% και προχωρεί προς τις εξαγωγές. Στο τελευταίο δεκάμηνο δέχτηκε παραγγελίες 153 πλοίων 4.031.000 τόν. γκρόν. Και από τα 41 πλοία που παραγγέλθηκαν στο τελευταίο μόνο 2 προορίζονται για την εθνική σημαία.

ΝΕΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

'Ανάρπαστοι γίνονται οι οδηγοί για τη Σιγκαπούρη και την Ταϊλάνδη τους όποιους εξέδωσε ή εταιρία HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING που διευθύνει ο Καπετάν Γιάννης Γκόρος, συνεχίζοντας έτσι την πολύπλευρη προσφορά του προς την 'Ελληνική Ναυτιλία, το ελληνικό πλοίο και τους 'Ελληνες ναυτικούς.

Στις 75 σελίδες του ο οδηγός της Σιγκαπούρης περιλαμβάνει πληροφορίες για την ιστορία και οικονομική ανάπτυξη της χώρας, τις δραστηριότητες στα σημεία έξω από τα λιμάνια, πληροφορίες για τις δραστηριότητες του 'Οργανισμού Λιμένος Σιγκαπούρης, τα Τέρμιναλς για ξηρά φορτία και πετρέλαια και προϊόντα πετρελαίου. 'Επίσης πληροφορίες για τα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης, ειδικές πληροφορίες και οδηγίες για τους πλοίαρχους, τα στοιχεία (διευθύνσεις, τηλέφωνα κλπ.) των πρεσβειών, ξενοδοχείων,

πληροφορίες για τα διάφορα τέλη και έξοδα, σχέδια κάτοψης του λιμένος και άλλες ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες και χρήσιμες πληροφορίες.

Στις 70 σελίδες του οδηγού για την Ταϊλάνδη παρουσιάζεται μία συνοπτική περιγραφή της χώρας και παρέχονται έκτεταμένες πληροφορίες για το μεγάλο λιμάνι του Μπανγκόκ, το λιμάνι της Σιράχα και τα τερματικά πετρελαίου, τις εξαγωγές γύψου, ορύζης και ταπιδας και τα διαλυτήρια της χώρας καθώς επίσης και τα λιμενικά τέλη, τις άρνες και πληροφορίες για τους Νηογνώμονες, τα ξενοδοχεία, τις αερογραμμές και σχέδια κάτοψης των λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΑΦΑΙΡΕΣΗ

Στο 'Υπουργείο πρέπει να αντιληφθούν όλοι ότι το πρόβλημα της παράνομης αλιείας, που φαίνεται ότι έχει προσλάβει τεράστιες διαστάσεις, δεν αντιμετωπίζεται ούτε με εγκυκλίους, ούτε με πρόστιμα ή ακινητοποίηση σκαφών. Οι ψαράδες που «ψαρεύουν» με δυναμίτιδα σε καμμία περίπτωση δεν μπορούν να άσκουν το επάγγελμα και ή άδειά τους πρέπει να αφαιρείται οριστικά. Το ίδιο πρέπει να ισχύει και για όσους καταστρέφουν τα ιχθυοπαθήματα και με άλλους τρόπους — ψάρεμα γόνου κλπ.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Τά εκατόν δέκα χρόνια από τη σύστασή τους γιορτάζουν τα Γερμανικά ναυτικά δικαστήρια. 'Ιδρύθηκαν με αυτοκρατορικό διάταγμα το 1878, όταν διαπιστώθηκε ότι έλειπε ένα όργανο αρμόδιο για τη δικαστική έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων. 'Αφορμή στάθηκε ή περίπτωση του γερμανικού Ιστιοφόρου «Γερμανία» που εξώκειλε στον Τάμεση τον Δεκέμβριο του 1875. 'Η ανάκριση έγινε από τις Βρετανικές 'Αρχές και δυσάρεστησε την γερμανική κοινή γνώμη, ή οποία πληροφορήθηκε ότι ένας Γερμανός πλοίαρχος θα δικάζοταν από ξένους δικαστές. 'Από τα 12 δικαστήρια που ιδρύθηκαν τότε στη Γερμανία, σήμερα μένουν μόνον 4 στα μεγάλα λιμάνια του Μπρεμερχάβεν, 'Αμβούργου, Κιέλου και 'Εμντεν.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του Προέδρου των Καναδικών Ναυτιλιακών Βιομηχανιών, ή αίτια για την όποια ή ναυπηγοβιομηχανία του Καναδά και των 'Ηνωμ. Πολιτειών έχει καταρεύσει, βρίσκεται στις γενναίες επιχορηγήσεις που δέχονται τα ξένα ναυπηγεία χάρη στην πολιτική των Κυβερνήσεών τους. 'Ετσι οι έφοπλιστά της Βόρειας 'Αμερικής είναι αναγκασμένοι να άπτευθύνονται σε μακρινά ναυπηγεία που προσφέρουν τιμές χαμηλότερες και από το κόστος, τις όποιες τά 'Αμερικανικά και Καναδικά ναυπηγεία, χωρίς επιχορηγήσεις και βοήθεια, είναι αδύνατο να συναγωνισθούν. 'Επομένως θα πρέπει να αύξηθούν οι πιέσεις προς τις ξένες κυβερνήσεις να περιορίσουν τα προγράμματα των ναυπηγικών επιχορηγήσεων και να προσανατολισθούν προς μία πιά έλεύθερη αγορά.

Οι κατά τα άλλα όρθές αυτές διαπιστώσεις, ήχουν κάπως παράξενα άκουόμενες από την 'Αμερικανική πλευρά της όποιας είναι γνωστός ο προστατευτισμός. Βασική άμερικανική άρχή άποτελεί ή πάλη κατά των περιορισμών που θέτουν όρισμένες χώρες του Κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς. Και συνδυάζεται με κυρώσεις κατά των έφοπλιστών και των κυβερνήσεων οι όποιες δεν άπέχουν πολύ από επιθέσεις στρεφόμενες κατά των κυριαρχικών δικαιωμάτων των Κρατών. Μέ άλλα λόγια, υπό την κάλυψη ενός φιλελεύθερου πιστεύω επιδιώκεται τελικά ή προστασία των άμερικανικών συμφερόντων σε βάρος της έλευθερίας του διεθνούς έμπορου. 'Αλλωστε είναι πασίγνωστο το σύστημα επιχορηγήσεων των άμερικανικών πλοίων ύπέρ των όποιων έπιφυλάσσονται και όλα τά «ρεζερβέ» φορτία.

Συμπέρασμα: Μπορεί κάλλιστα να είναι κανείς έναντιόν της πολιτικής των ναυπηγικών επιχορηγήσεων. Πρέπει όμως ή άρχή αυτή να είναι γενική και να τηρείται με συνέπεια.

Σήμερα ο μέσος όρος των περιπτώσεων που εκδικάζονται άνέρχεται σε 20 ετησίως. 'Από τό 1988 με τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας, ή δικαιοδοσία τους πού περιλάμβανε μόνο την εύθύνη του πλοίαρχου, των άξιωματικών και των πλοηγών, έπεξετάθη και στους έφοπλιστές, τους ναυπηγούς και λοιπούς σχετιζόμενους με ή ναυτιλιακή άποστολή. Κύριο άντικείμενο της άνακρίσεως, έκτός της εύθύνης των άνωτέρω προσώπων, είναι και ή χρησιμοποίηση των άποδείξεων και πληροφοριών πού συγκεντρώνονται, για την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων.

Τά ναυτικά άνακριτικά δικαστήρια δεν έχουν δικαιοδοσία τακτικών δικαστηρίων. Δεν μπορούν να επιβάλουν ποινές χρηματικές ή στερητικές της έλευθερίας, δικαιούνται όμως να διατάξουν την άφαίρεση των έπαγγελματικών ναυτικών πτυχίων των ύπευθύνων. Πρόκειται δηλαδή για μόνιμα δικα-

ΑΝΤΛΙΕΣ ΜΟΝΟΒΛΟΚ "NM"

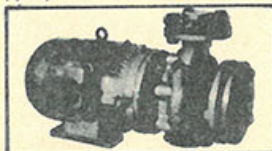
από 1 έως 10 PS, κατά DIN 24255

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Λίγα εξαρτήματα • Χαμηλό κόστος κατασκευής • Γερή κατασκευή • Εύκολη εγκατάσταση • Τελεία ευθυγράμμιση

ΧΡΗΣΗ

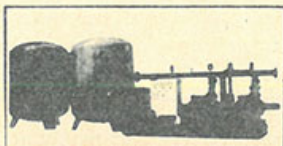
- Για την μεταφορά καθαρών ή ελαφρά ακαθάρτων και μη διαβρωτικών υγρών
- Αρδεύσεις, με κατάκλυση ή τεχνητή βροχή
- Κυκλοφορία θερμού και ψυχρού νερού
- Κλιματιστικές εγκαταστάσεις
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις και πολλές άλλες χρήσεις.



• Αντλήτση Ελλήδας

Μενελάου 5-7 & Δοιράνης, Καλλιθέα 176 72
Τηλ. 9569822, 9568156 Τηξ.: 222772 ABSH GR

ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΙΕΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ*



Για Ξενοδοχεία, Γκαράζ, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας κ.λπ.

ΜΕΛΕΤΕΣ • ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

• Αντλήτση Ελλήδας

ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7 και ΔΟΙΡΑΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 95 69 822 - 95 68 156
ΤΕΛΕΧ. 222772 ABSH GR

* Με τις προδιαγραφές πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

στικά όργανα με ανακριτική αρμοδιότητα και πειθαρχική δικαιοδοσία.

ΑΚΥΡΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Τό Κοινοτικό δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τό όποιο έδρεύει στό Λουξεμβούργο, κήρυξε άκυρες τίς τιμολογιακές συμφωνίες που συνάπτουν οί άεροπορικές έταιρίες γιά τακτικές πτήσεις είτε μεταξύ μελών της Κοινότητας και του ύπολοίπου κόσμου είτε στό έσωτερικό μιάς χώρας - μέλους.

Ή απόφαση έκδόθηκε επί της ύποθέσεως των συμφωνιών πού έγιναν από τά πρακτορεία ταξιδιών Francfort Ahmed Flugreisen και Silver Line Reisebüro. Τίς συμφωνίες αυτές κατήγγειλε μιά επαγγελματική ένωση της όποιας ή νομιμοποίηση βασίζεται στην παραβίαση των άρχών του έλευθέρου ανταγωνισμού.

Ή υπόθεση από τό Όμοσπονδιακό Δικαστήριο της Δυτ. Γερμανίας ένώπιον του όποίου κατετέθη ή άγωγή, άνεπέμφθη στο Κοινοτικό Δικαστήριο του Λουξεμβούργου. Καί τό Δικαστήριο αυτό απέφάνθη ότι «οί διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες επί των τιμών πού ισχύουν γιά τίς τακτικές πτήσεις είναι άναμφισβητήτως άκυρες». Ή άκυρότητα αυτή άφορά τόσο τίς πτήσεις μεταξύ άερο-

δρομίων μιάς και της αΐτης χώρας της ΕΟΚ ή μεταξύ αυτών και άλλης χώρας της ΕΟΚ και τίς διεθνείς πτήσεις μεταξύ χωρών της ΕΟΚ και του ύπολοίπου κόσμου, έφόσον καμιά αίτηση έξαιρέσεως δέν παρεχωρήθη ή δέν προεβλήθη.

ΔΕΚΑ ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ ΤΟΝ ΜΗΝΑ

Έχει διαπιστωθεί ότι διάφοροι άπατεώνες πωλούν κάθε μήνα δέκα τουλάχιστον άνύπαρκτα φορτία πετρελαίου της Νιγηρίας πρós άγοραστής της Εύρώπης και των ΗΠΑ. Μολονότι ύπήρχαν παρόμοιες ύποθέσεις και στό παρελθόν, ή πρόσφατη διόγκωσή τους έχει καταστεί κυριολεκτικά επικίνδυνη. Τό Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (ΒΜΙ) τό όποιο είναι ένας μη κερδοσκοπικός όργανισμός ίδρυθείς τό 1981 από τό Διεθνές Έμπορικό Έπιμελητήριο γιά την καταπολέμηση της ναυταπάτης, ύπολογίζει ότι πραγματοποιούνται ή τίθενται σέ ένέργεια τέσσερις τουλάχιστον ναυταπάτες την έβδομάδα. Σέ όλες αυτές, τά πλαστά έγγραφα και οί χρησιμοποιούμενες μέθοδοι είναι σχεδόν ταυτόσημες.

Μιά τυπική περίπτωση την όποια διερευνά τώρα τό ΒΜΙ αναφέρεται σέ ένα πραγματικό φορτίο άκαθάρτου πετρελαίου πού έπρόκειτο νά μεταφερθεί από τή Νιγηρία στό Χιού-

στον - Τέξας. Ένα σοβαροφανές ζεύγος πλησιάζει ύποψήφιους Άμερικανούς άγοραστής και τούς δίνει τό όνομα του πλοίου επί του όποίου θά φορτωθεί τό πετρέλαιο καθώς και τό όνομα του πλοιάρχου. Τούς δίνει επιπλέον πλαστά έγγραφα πού «άποδεικνύουν» ότι είναι ιδιοκτήτες του πετρελαίου και προσδιορίζουν την ακριβή ήμερομηνία φορτώσεώς του. Συγχρόνως άπαιτεί από τόν άγοραστή μιά τραπεζική έγγύηση μέ την όποία άναλαμβάνει νά πληρώσει γιά «λίμενικά έξοδα» 300 χιλιάδες δολάρια, περίπου δηλαδή τό 2% της άξίας του φορτίου. Ή πληρωμή θά γινόταν σέ άνοικτό λογαριασμό σέ Έλβετική τράπεζα μετά τή λήψη έπίσημης έπιβεβαίωσης της φορτώσεως και μιάς πλαστής βεβαίωσης προερχόμενης δήθεν από την Έθνική Έταιρία Πετρελαίου της Νιγηρίας.

Αν τό ΒΜΙ δέν σταματούσε την ύπόθεση σ' αυτό τό στάδιο, οί δράστες θά είχαν πετύχει από την Τράπεζα των άγοραστών τή μεταφορά 300 χιλιάδων δολλ. σέ κάποιο μυστικό λογαριασμό και θά είχαν εξαφανισθεί.

Τό ΒΜΙ ύπογραμμίζει ότι ή Έθνική Έταιρία Πετρελαίου της Νιγηρίας πωλεί ή ίδια όλο τό πετρέλαιο πού διαθέτει στό νιγηριανά διίλιστήρια. Κάθε άλλος έμφανιζόμενος ως πωλητής πρέπει νά άντιμετωπίζεται μέ ιδιαίτερη προσοχή.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

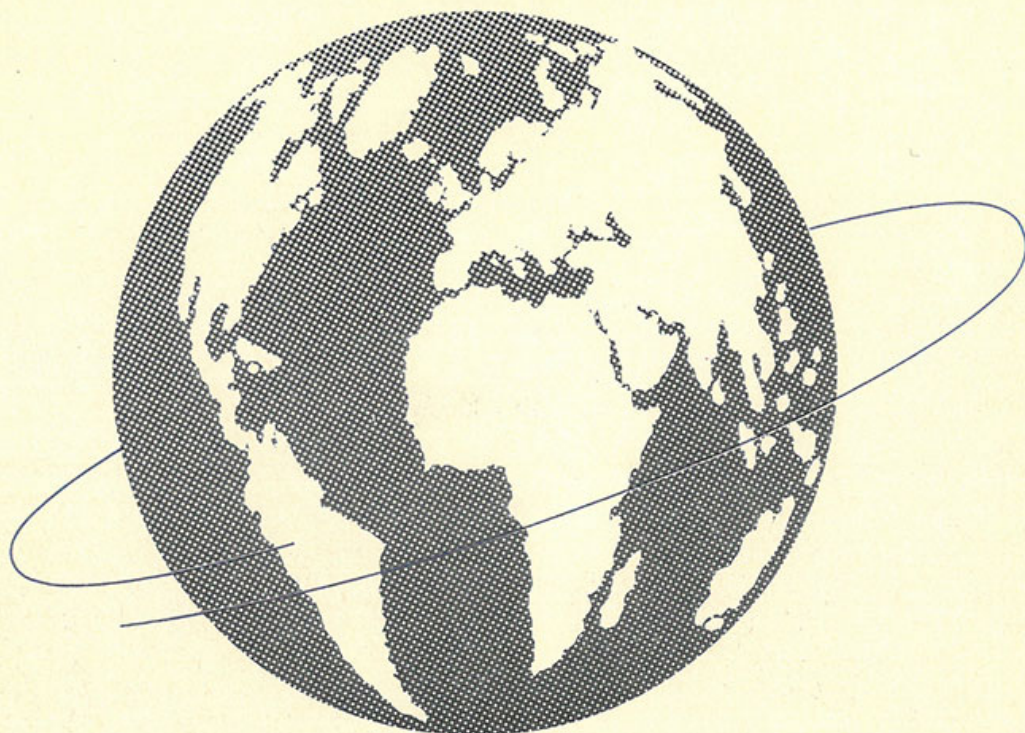
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.



ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



HEAD OFFICES: PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 18648 PIRAEUS
TEL.: 4631135-4617410, Telex: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4626268

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό δολλάριο διέψευσε ξανά όλα τα προγνωστικά των ειδικών που στις αρχές του χρόνου τό έβλεπαν νά πέφτει τόν 'Ιούνιο στά 1.50 μάρκα καί τά 120 γιέν. 'Αντ' αὐτοῦ, τό βλέπομε νά ξεπερνά γιά λίγο τά 2.0560 μάρκα καί τά 150 γιέν στίς 14 'Ιουνίου, ἐνῶ οὔτε ἡ Βρεταννική λίρα ἀναμενόταν νά πέσει κάτω ἀπό τά 3.10 μάρκα. 'Αλλά ἡ ἀγορά τοῦ συναλλάγματος ἔχει τούς δικούς της κανόνες, μέ βασικότερο ὅτι πάντα οἱ προφῆτες διαψεύδονται.

Μιά δευτέρα διαπίστωση εἶναι ὅτι τό δολλάριο παραμένει καταφύγιο ἀσφαλείας, σέ μεγαλύτερη κλίμακα ἀπό τό 'Ελβετικό φράγκο καί αὐτό φάνηκε ὅταν ξεσπασε ἡ κρίση στήν Κίνα καί οἱ τιμές στό χρηματιστήριο τοῦ Χόγκ Κόγκ κατρακύλησαν κατά 25% σέ μιὰ ἡμέρα.

Μιά τρίτη διαπίστωση εἶναι ὁ ἔρπων πληθωρισμός (μέσος ὅρος τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ, 0.4 τόν Μάρτιο, 0.8 τόν 'Απρίλιο καί 5.1% γιά τήν περίοδο 'Απριλίου 88/89 ἐναντί 3.3% γιά τό 1988) πού ἀρχίζει ν' ἀνησυχεῖ καί αὐτήν ἀκόμη τήν 'Ιαπωνία καί τήν 'Ελβετία, μέ κύριο μέτρο καταπολέμησής του τήν ἀνοδο τῶν ἐπιτοκίων.

Μιά τέταρτη διαπίστωση εἶναι ἡ ἀνοδος τῶν χρηματιστηριακῶν ἀξιών διεθνῶς, ἀνοδος πού θυμίζει ἐποχές πρό τοῦ Κράχ τοῦ 'Οκτωβρίου 1987 (ρεκόρ στό Παρίσι, Φραγκφούρτη, Ζυρίχη, Ν. 'Υόρκη). 'Αλλο θέμα πού ἀπασχολεῖ τούς διεθνείς οικονομικούς κύκλους, εἶναι τό μέλλον τῆς ΕΟΚ. 'Ηδη ὑπάρχει ὁμοφωνία, Γαλλίας, Γερμανίας, 'Ισπανίας καί 'Ιταλίας, γιά νά προχωρήσει τό πρόγραμμα Ντελόρ γιά τήν δημιουργία μιᾶς ἐνιαίας ἀγορᾶς τό 1992, ἐνῶ εὐνοϊκό κλίμα ὑπάρχει ὑπέρ μιᾶς Νομισματικῆς 'Ενώσης καί τήν δημιουργία κοινού νομίσματος καί κοινῆς Κεντρικῆς Τράπεζας. Σ' αὐτά ἀντιτίθεται σθεναρά ἡ κ. Θάτσερ, ἐνῶ ἡ 'Ολλανδία παραμένει ἐπιφυλακτική.

'Ηδη στίς 17 'Ιουνίου ἀποφασίστηκε ἡ συμμετοχή τῆς πεσέτας στό Εὐρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα (Ε.Ν.Σ.) μέ ποσοστό δια-

κύμανσης 6% (ὅπως καί ἡ 'Ιταλική λιρέττα) ἐναντί 2.25% πού ἰσχύει γιά τά ἄλλα νομίσματα (ἡ Βρεταννική λίρα, ἡ Δραχμή καί τό 'Εσκούδο Πορτογαλίας δέν περιλαμβάνονται).

Δολλάριο ΗΠΑ

Τό ἐμπορικό ἰσοζύγιο γιά τόν μήνα 'Απρίλιο, παρά τήν ἀνοδο τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου παρουσιάζει βελτίωση. Οἱ ἐξαγωγές αὐξήθηκαν κατά 0.8% φθάνοντας τά 30.75 δισεκ. δολλ. καί οἱ εἰσαγωγές μειώθηκαν κατά 2.6% πλησιάζοντας τά 39 δισεκ. δολλάρια. 'Ετσι, τό ἐμπορικό ἔλλειμμα ἔπεσε στά 8.26 δισεκ. δολλ., ἐναντί τοῦ ἀναθεωρημένου ἐλλείμματος τοῦ Μαρτίου, 9.54 δισεκ. δολλ. Βάσει τῶν δεδομένων τοῦ πρώτου τετραμήνου τό ἔλλειμμα γιά τό 1989 ὑπολογίζεται νά φθάσει τά 110 μέ 115 δισεκ. δολλάρια.

'Η ἐπιβράδυνση ἀνόδου τῆς 'Αμερικανικῆς οικονομίας (+ 0.3 τόν Μάιο) καί ἡ μείωση παραγγελιῶν διαρκῶν ἀγαθῶν τόν ἴδιο μήνα (- 4.2% ἐναντί προβλέψεως ἀνόδου 0.1%), δείχνει μιὰ ὁμαλή προσγείωση σέ χαμηλότερα ἐπίπεδα ἀναπτύξεως.

'Η μείωση τοῦ φόβου ἔξαρσης τοῦ πληθωρισμοῦ ἐπέτρεψε στίς ἐμπορικές τράπεζες νά μειώσουν (5.6.89) τό ἐπιτόκιο δανεισμοῦ ἀπό 11.5% σέ 11% (prime rate), γεγονός πού προκάλεσε ἀνοδο τῶν τιμῶν τοῦ χρηματιστηρίου τῆς Νέας 'Υόρκης, γιά νά ξεπεράσει στίς 8 'Ιουνίου ὁ δείκτης Dow Jones τίς 2515 μονάδες.

Στό κλείσιμο τῆς 25 'Ιουνίου (πίνακας 3) τό δολλάριο παρουσιάζεταν χαλαρό, σχετικά μέ τά ὑψηλά ἐπίπεδα τοῦ Μαΐου, χάνοντας 3.7% ἐναντί τοῦ 'Ελβετικοῦ φρ., 2.3% τοῦ Γερμανικοῦ μάρκου, 2.2% τοῦ Γαλλικοῦ φρ. καί τήν 'Ιταλική λιρέττα καί σημειώνοντας μικρή ἀνοδο ἐναντί τῆς Βρεταννικῆς λίρας κατά 1,1%.

Γερμανικό Μάρκο

'Αφοῦ σημείωσε πτώση ρεκόρ στίς 14 'Ιου-

νίου, 2.0335 τό δολλάριο, τίς ἐπόμενες ἡμέρες μέ τή βοήθεια τῆς γενικῆς πτώσεως τοῦ δολλαρίου στίς διεθνείς χρηματαγορές βελτιώθηκε στά 1,9840 μάρκα, ἐνῶ ἔφθασε τά 3.0375 μάρκα πρὸς τή Βρεταννική λίρα στίς 21 'Ιουνίου.

'Η Γερμανική οἰκονομία παρουσιάζει ἱκανοποιητική ἀνοδο τῆς τάξεως τοῦ 3% τό πρώτο τρίμηνο, ἐναντί 4,2% τῆς ἀντιστοιχῆς περιόδου τοῦ 1988, μέ παράλληλη αὐξηση τῶν θέσεων ἐργασίας, ἐνῶ ἡ βιομηχανία ἐργάζεται στό 90% τῆς δυναμικότητάς της.

Βεβαίως ὁ πληθωρισμός κινεῖται σέ ὑψηλότερα ἐπίπεδα καί ὁ Διοικητής τῆς Κεντρικῆς Τράπεζας πρόσφατα δήλωσε ὅτι ἐνδιαφέρεται πρωτίτως γιά τόν περιορισμό τῶν πληθωριστικῶν πιέσεων καί κατά δεύτερο λόγο γιά τήν συγκράτηση τῆς ἰσοτιμίας τοῦ μάρκου σέ ὀρισμένο ἐπίπεδο.

Τό χρηματιστήριο τῆς Φραγκφούρτης κατά τόν διαρρευσαντα μήνα ἔζησε στιγμές εὐφορίας, φθάνοντας στίς 23 Φεβρουαρίου τίς 1.4912 μονάδες.

Βρεταννική λίρα

'Η αἰσθητή ἀνοδος τῶν ἐπιτοκίων πού ἔφθασαν τά 14% δέν βοήθησαν στή βελτίωση τῆς ἰσοτιμίας τῆς λίρας πού κυμάνθηκε περὶ τά 1.5110 πρὸς τό δολλάριο καί 3.0375 πρὸς τό γερμ. μάρκο.

Τουναντίον ἡ χαμηλή τιμή τῆς λίρας προκάλεσε ἀθρόες ἐπενδύσεις σέ βρεταννικά χρεώγραφα καί μετοχές καί ὁ δείκτης χρηματιστηριακῶν ἀξιών Financial Times, ἔφθασε στίς 22 'Ιουνίου στό δεύτερο ὑψηλότερο ρεκόρ 2180 μονάδων ἐναντί 2,205 μονάδων στίς 19.5.89.

Τέλος, ἡ ἀπεργία στά μεταφορικά μέσα (21.6.89) παρέλυσε τήν οἰκονομία, πού παρ' ὅλα αὐτά παρουσιάζει ἀρκετά θετικά σημεῖα, ὅπως δείκτη ἀνεργίας 6.5%, ἀπό τούς χαμηλότερους τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καί πλεόνασμα στόν κρατικό προϋπολογισμό 1.0 δισεκ. λίρες.

Γιέν 'Ιαπωνίας

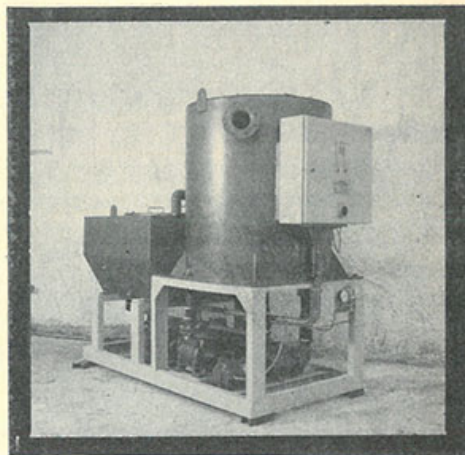
Στίς 30 Μαΐου ὕστερα ἀπό πολλούς ἐνδιασμούς, ἡ Τράπεζα τῆς 'Ιαπωνίας αὐξήσε τό

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

- According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
- Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI) and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.
- Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)
- Provide the following advantages:
- Compact size
- Light weight and volume
- Easy to install
- Fully automatic and reliable operation
- Prompt delivery
- Little maintenance

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
88, Iroon Politechniou Str. 185 36 PIRAEUS, GREECE

Phones: (01) 4529 292 — (01) 4130 027,
Telx: 211363 POLY GR, Fax: 01 4532 800



προεξοφλητικό επιτόκιο κατά 3/4 από 2.5% σε 3.25%, σε μία προσπάθεια χαλναγωγής του έργου πληθωρισμού (δωδεκάμηνο 'Απριλίου 88/'Απριλίου 89, 2.4% έναντι, 0.5% για το προηγούμενο δωδεκάμηνο 'Απριλίου 87/'Απριλίου 88). Στά πλαίσια αυτά ο κ. Σουμιτά, διοικητής της Τράπεζας 'Ιαπωνίας και ο κ. Μουραγιόμα 'Υπ. Οίκον. προβλέπουν μείωση των πλεονασμάτων, αφού τα γεγονότα της Κίνας, επηρεάζουν δυσμενώς τόσο το γιέν όσο και την οικονομία του τόπου. 'Ετσι, ο δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου του Τόκιο, αφού ξεπέρασε τις 34.135 μονάδες στις 8 Μαΐου 1989, στις 15 'Ιουνίου έπεφτε κάτω από τις 33.000 μονάδες (32.913).

Όσον αφορά την αξία του γιέν, αφού έπεσε στα 150 γιέν το δολλάριο επανέκαμψε και βελτιούμενο συνεχώς, ανέβηκε στις 22 'Ιουνίου στα 139 γιέν. το δολλάριο.

Αξίον προσοχής, είναι η θέση των 'Ιαπωνικών τραπεζών που κατέχουν τις πρώτες 8 θέσεις στον κόσμο, (από ύψος ένεργητικού) με επικεφαλής την Daichi Kangyo Bank, την Sumitomo, την Fuji και άλλες, με την Citibank στην 9η θέση, ως και η θέση της χρηματογοράς του Τόκιο που καταλαμβάνει την δεύτερη θέση στον κόσμο στην διακίνηση κεφαλαίων.

Τό Γαλλικό φράγκο

Η Γαλλία με σοσιαλιστική κυβέρνηση και μία καπιταλιστική (Θατσερική) πολιτική παρουσιάζει αξιοζήλευτα επιτεύγματα και 1989 προβλέπεται άνοδος του ΑΕΠ κατά 3.3%, πληθωρισμός 3.2%, άνεργια 10%, έλλειμμα στο έμπορο ισοζύγιο 35 δισεκ. φρ. (33 δισεκ. φρ. το 1988), έλλειμμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών 30 δισεκ. (25.3 δισεκ. το 1988).

Έν τώ μεταξύ η τιμή του φράγκου μέσα στο Ε.Ν.Σ. παραμένει σταθερή (άσχετο αν παρουσιάζει διακυμάνσεις έναντι του δολ-

λάρου), ενώ ο δείκτης τιμών χρηματιστηρίου Παρισίων DAX παρουσιάζει συνεχή άνοδο, πλησιάζοντας τις 490 μονάδες έναντι 430 άρχη του έτους (άνοδος 14%).

'Ιταλική Λιρέττα

Παρά την πολιτική αστάθεια που μαστίζει την 'Ιταλία, η οικονομία της συνεχίζει μία άνοδική πορεία, που την έφερε από τον άρρωστο της Εύρώπης σε αξιοζήλευτη θέση μεταξύ των 7 Μεγάλων.

'Ετσι έχουμε μία άνοδο του Α.Ε.Π. την τελευταία πενταετία, με μέσο όρο ανάπτυξης 3%, ενώ για το 1989 προβλέπεται άνοδος 4%.

Η λιρέττα παρουσιάζει εξαιρετική σταθερότητα (άνοδος έναντι της δραχμής 'Ιουνίου 88/89 κατά 10%).

'Ισπανική Πεσέτα

Από την Δευτέρα 19 'Ιουνίου, η Πεσέτα έσπλησε στην έπίσημη ισοτιμία των νομισμάτων της ΕΟΚ με βασική τιμή 133.8 έναντι του ECU. Αυτό μπορεί να το αναλάβει η 'Ισπανία που διαθέτει συνάλλαγμα απόθέματα της τάξεως των 40 δισεκ. δολλαρίων.

'Η Δραχμή

Η δραχμή για μία ακόμη φορά βρίσκεται υπό τον αυστηρό έλεγχο της Τράπεζας της 'Ελλάδος, που στα ήμερησια Fixing κανονίζει την τιμή της δραχμής τόσο έναντι του δολλαρίου, όσο και έναντι των άλλων νομισμάτων.

Όπως φαίνεται από τον πίνακα 3, η δραχμή παρουσιάζει μία άνοδο έναντι του δολλαρίου που όφειλεται στην ύψηλη τιμή στο τέλος Μαΐου, και την σχετικώς χαμηλή στο τέλος 'Ιουνίου (+ 1.0%), ως και μία αισθητή άνοδο έναντι της Βρετανικής λίρας (2%).

Τουναντίον η υποχώρηση έναντι του Γερ-

μανικού μάρκου, του 'Ελβετικού φρ., και των άλλων νομισμάτων είναι πολύ πιο έντονη, (1% Γερμ. μάρκο, Γαλλ. φρ. και 'Ιταλ. λίρ.).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμή Δολλαρίου — Νέας 'Υόρκης

	30.5.89	25.6.89	Διαφ. %
Μαρ. Γερμ.	1.9970	1.9505	- 2.3
Λίρ. 'Αγγλ.	1.5695	1.5531	+ 1.1
Φρ. 'Ελβετ.	1.7400	1.6764	- 3.7
Φρ. Γαλλ.	6.7680	6.6169	- 2.2
Λίρ. 'Ιταλ.	1445.2	1412.7	- 2.2
Γιέν 'Ιαπ.	142.90	139.98	- 2.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
'Επιτόκια Καταθέσεων

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή — Τιμές Fixing (Τράπεζα 'Ελλάδος)

	30.5.89	26.6.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	169.740	168.115	+ 1.0
Μαρ. Γερμ.	85.360	86.190	- 1.0
Φρ. 'Ελβετ.	98.550	100.286	- 1.8
Λίρ. 'Αγγλ.	266.630	261.100	+ 2.0
Φρ. Γαλλ.	25.178	25.407	- 1.0
Λίρ. 'Ιταλ.	11.784	11.900	- 1.0
Γιέν 'Ιαπ.	118.960	120.100	- 1.0
(100)	177.300	178.400	- 0.6
ECU			

NAVITEC MARINE SERVICES Ltd

EMDENWEG QUAY 215
B 2030 ANTWERP

Phone: (03) 542.31.31 — Fax: (03) 542.31.30 — Tlx: 72112

AROUND THE CLOCK REPAIRS AT REASONABLE RATES

WORKSHOP FACILITIES

All construction works, welding, piping and fitting.

Engineering and machining — Overhaul of pumps, winches etc.

Hydraulics, Remetalling of bearings, Crankpin rectifying.

Overhaul of turbochargers all makes.

Reconditioning of fuel injection equipment, exhaust valves and seats, starting air valves, cylinder covers, pistons etc.

Electrical repairs and rewinding electrical motors.

Fire fighting and refrigeration.

AGENTS IN GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντή,

Στό τεύχος 1298/1056/15.6.1989 του περιοδικού σας «Ναυτικά Χρονικά» και στη σελίδα 5 δημοσιεύεται άρθριό μου με τον τίτλο ΔΟΥΛΕΙΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΜΟΝΟΝ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ, στο οποίο πέρα από τις επικίνδυνες απλουστεύσεις που κάνει ο συντάκτης σας για τα προβλήματα της ναυτιλίας, στο κάτω κάτω είναι δικαίωμά μου να αντιμετωπίζω τα προβλήματα αυτά με εύηχα και εύκολοχώνευτα συνθήματα, προχωρεί σε μία διαστρεβλωτική της άποψης και θέσης της «Ενώσής μας πάνω στο πρόβλημα άνεργας και άπασχόλησης των ασυρματιστών και των ναυτεργατών γενικά.

Γράφει συγκεκριμένα στο άρθριό μου «Επαινήθηκε η διοίκηση του σωματείου των ασυρματιστών... στο θέμα της ανεργίας που πλήττει τον κλάδο.

Και για την απορρόφηση της ανεργίας ζήτησε ουσιαστικά να εφαρμοσθεί εκ νέου η ανακάλυψη για τον κλάδο των ασυρματιστών...».

Όπως στο σύνολό της, η φιλοσοφία του άρθριού μου είναι απλουστευτική και μέσω αυτής της φιλοσοφίας οδηγείται στη διαστρέβλωση της θέσης - άποψης μας και φυσικά του αιτήματός μας.

Η άποψη-θέση που υποστήριξε και υποστηρίζει εδώ και περισσότερο από ένα χρόνο η διοίκησή μας έχει επανειλημμένα τεθεί τόσο στο ΥΕΝ, που την αποδέχτηκε όσο και στις έφοπλιστικές εταιρίες, οι οποίες σιωπηρώς την αποδέχτηκαν και την υλοποίησαν — ευτυχώς δεν τις πρόλαβε το άρθριό σας.

Η άποψη μας ξεκινά από την υλοποίηση του θεμελιακού και κατοχυρωμένου από το Σύνταγμα της χώρας μας, Διεθνείς Συμβά-

σεις και νόμους δικαιώματος όλων, χωρίς καμιάν εξαίρεση, των εργαζομένων για ανάπαυση. Και δεν είναι βέβαια τυχαίο ότι και η εργοδοσία, για λόγους προαγωγής των συμφερόντων της (ανάκτηση δυνάμεων) φροντίζει, στις χώρες του προηγμένου καπιταλισμού, για την ετήσια ανάπαυση των εργαζομένων.

Ερώτημα, λοιπόν, πρώτο στο συντάκτη σας:

Θεωρεί ότι υπάρχει ή μπορεί να υπάρξει, όχι μόνο κοινωνικά αλλά και οικονομικά, σκοπιμότητα μπροστά στην οποία να απαλλοτριωθεί το δικαίωμα ανάπαυσης των εργαζομένων;

Ερώτημα, στον ίδιο συντάκτη, δεύτερο: Πέρα από την αναγκαία ανάκτηση των δυνάμεων (για λόγους επαναλαμβάνουμε και παραγωγικότητας) θεωρεί ότι δεν είναι αναγκαία η ανάπαυση των ναυτικών στη στεριά για λόγους έστω και υποτυπώδους σύνδεσης με το οικογενειακό και κοινωνικό τους περιβάλλον;

Βέβαια μιλάμε για ναυτικούς των σύγχρονων πλοίων και όχι των γαλερών της εποχής του Συρκούφ.

Με τό μάτι στραμένο όχι στα στοιχειώδη δικαιώματα των ναυτεργατών όπως εμείς ζητάμε, αλλά στο συμφέρον της ναυτιλίας, ο συντάκτης σας οφείλει χωρίς απλουστεύσεις να απαντήσει σε αυτά τα ερωτήματά μας.

Ξεκινώντας από αυτή την άποψη - θέση, που επαναλαμβάνουμε δεν είναι μόνο δική μας, προχωρήσαμε στην πρόταση προς το ΥΕΝ και τις έφοπλιστικές εταιρίες να κάνει ο καθένας, τι επιβάλλουν οι ισχύουσες διατάξεις και το συμφέρον της ναυτιλίας για τη διάνυση του χρόνου άδειας των ναυτικών στη στεριά, για να πάρει ουσιαστικό περιεχόμενο η άδεια και να μην ευτελιζεται σε μέθοδο αύξησης των μισθών.

Ερώτημα, τρίτο, στον συντάκτη σας: Πού βλέπει την ανακάλυψη, η οποία θεοπίστηκε δίκην διοικητικού - αστυνομικού μέτρου και την οποία εμείς στα έγγραφά μας αποκλείσαμε;

Ερώτημα, τέταρτο:

Μήπως ο συντάκτης σας θεωρεί ότι πρέπει να θεωρήσουμε καταστροφικά για τη ναυτιλία ακόμα και τα μέτρα που στοχεύουν στην προστασία του ναυτεργατικού δυναμικού, δηλαδή του κύριου μοχλού ύπαρξης και ανάπτυξης της ναυτιλίας, από τους ελάχιστους κοντόφθαλμους εργοδότες;

Και αν ακόμα, όμως, κ. Διευθυντή τα πράγματα ήταν όπως τα παρουσιάζει το άρθριό μου, δεν νομίζετε ότι η ελληνική ναυτιλία έχει υποχρέωση τουλάχιστον να εξασφαλίζει δουλειά στα νέα παιδιά που προσήλκυσε στο επάγγελμα για να καλύψει τις ανάγκες της, όταν εν γνώσει της ή ίδια αυτή ναυτιλία τα προσήλκυσε σε ένα υπό προθεσμία επάγγελμα;

Θά θέλαμε και στο σημείο αυτό μιάν απάντησή σας.

Τελειώνοντας θά θέλαμε να σας επισημάνουμε ότι για την ύπαρξη και, γιατί όχι, την παραπέρα ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι αναγκαία μόνο τα πολλά πλοία. Είναι αναγκαία και η ύπαρξη του Ικανού (αριθμητικά και ποιοτικά) ναυτεργατικού δυναμικού για την επάνδρωσή τους. Για να γίνει απόλυτα κατανοητή αυτή η ανάγκη δεν θά ανατρέξουμε στα έστω και πρόσφατα περασμένα χρόνια.

Αναφερόμαστε στο μόλις πριν λίγες μέρες γεγονός της αίτησης μεγάλης έφοπλιστικής εταιρίας για την έστω προσωρινή επάνδρωση πλοίων της με άλλοδαπούς αξιωματικούς, γιατί όπως λέει η εταιρία δεν υπάρχουν εξειδικευμένοι εκπαιδευμένοι Έλληνες.

Ερώτημα, λοιπόν, τελευταίο:

Είναι ελληνική η ναυτιλία στην οποία ουτε καν Έλληνες αξιωματικοί υπάρχουν;

Η «Ενώσή μας» έμπεριστατωμένα υποστήριξε και υποστηρίζει την άποψη ότι για την ελληνική ναυτιλία είναι ανάγκη να υπάρξει το Ικανό (αριθμητικά και ποιοτικά) ναυτεργατικό δυναμικό που θα συντηρήσει και θα χειρισθεί τα ηλεκτρονικά κυκλώματα, όργανα κ.λ.π. τα οποία τείνουν να καταλάβουν όλες τις λειτουργίες του πλοίου.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

Καί θεωρεί ότι την ανάγκη αυτή μπορεί να καλύψει ο κλάδος μας με την μετεξέλιξη του σε εξειδικευμένους ηλεκτρονικούς.

Ο συντάκτης σας έχει αντίθετη άποψη, αλλά δυστυχώς γι αυτόν οι ανάγκες του σύγχρονου πλοίου θα τον διαψεύσουν.

Σήμερα σε όλους τους τομείς η άκρως εξειδικευμένη εργασία είναι τό Α και τό Ω της παραγωγικότητας.

Διατελούμε
Ο Πρόεδρος
ΚΛΗΜΗΣ ΚΩΣΤΑΣ

Πειραιάς, 26 'Ιουνίου 1989

Σημ. Συντ.: Κατ' αρχήν μία γενική παρατήρηση: Όσα αναφέρονται στο σχόλιο το οποίο προκάλεσε τη μακροσκελή απάντηση του Προέδρου των άσυρματιστών κ. Κων. Κλήμη άπηχούν τις απόψεις των «Ναυτικών Χρονικών» που είναι γενικά γνωστές σε όλους ασχολούνται με όποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία, αλλά παρ' όλα αυτά τις επαναλαμβάνουμε και για τον Πρόεδρο των άσυρματιστών αλλά και για όλους τους άλλους που έχουν επωμισθεί ή έχουν αναλάβει και «εργολαβικά» τον ρόλο του προστάτη των συμφερόντων των ναυτικών μας: Πριν από όλα, λοιπόν, και για την ύπαρξη Έλλήνων ναυτικών, πρέπει, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να υπάρχουν πλοία σε ελληνικά χέρια. και για να υπάρχει συνεχής και άποδοτική άπασχόληση των ναυτικών μας, κατά την ταπεινή μας επίσης αντίληψη που την άσπάζονται και οι περισσότεροι από τους εργαζόμενους ναυτικούς μας, πρέπει να υπάρχουν πλοία με Έλληνική σημαία για τα όποια έπρεπε να άγωνίζονται με πάθος και με σθένος, ήμερα και νύκτα, οι ίδιοι οι ναυτικοί μας και πολύ περισσότερο εκείνοι που υποστηρίζουν πώς προστατεύουν τα συμφέροντά τους.

Αν είχαμε προσελκύσει στο έθνικό νηολόγιο τα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες δεν θα μιλούσαμε ούτε έμεις, ούτε ο Πρόεδρος των άσυρματιστών αυτή τη στιγμή για τό άμεσο πρόβλημα της άπασχολήσεως που αντιμετώπιζει ο κλάδος. Αν. Αλλά έμεις, επαναλαμβάνουμε, δεν είδαμε καμιά διαδήλωση στον Πειραιά με αίτημα την ύπαρξη πλοίων με Έλληνική σημαία. Αντί γι' αυτό είδαμε άλλα πολλά που διώχνουν και τα έναπομείναντα πλοία από τό έθνικό νηολόγιο.

Φυσικά ύφίσταται τό πρόβλημα του μέλλοντος των άσυρματιστών, στο όποιο είτε τό θέλουμε, είτε όχι, είτε μάς άρέσει, είτε δεν μάς άρέσει, και η Έλληνική Ναυτιλία θά λάβει τη θέση που θά πάρουν και οι άλλες ναυτιλίες. Γι' αυτό αντί για άλλαγή τίτλων και σφραγίδων, προτιμότερο είναι να προσ-

τομασθούμε — έπρεπε ήδη να έχουμε προετοιμασθεί — ώστε να καταστήσουμε τους ύπάρχοντες άσυρματιστές Ικανούς να καταλάβουν άλλες θέσεις μέσα στο πλοίο.

Νομίζουμε ότι τα άνωτέρω άπαντούν πλήρως στον Πρόεδρο των άσυρματιστών, στον όποιο με την ευκαιρία ύπογραμμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν συνθηματολογούν ποτέ, άλλοι είναι εκείνοι που συνθηματολογούν. Με την ευκαιρία έπίσης αναφέρουμε ότι για τό θέμα του μέλλοντος των άσυρματιστών και για τό πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν δημοσιεύσει επανειλημμένες έπιστολές - έπιστημόσεις του φίλτατου άσυρματιστή κ. Νίκου Καϊμάκη.

ΑΞΙΖΟΥΝ ΟΛΟΙ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Υπό του Πλοιάρχου του δεξαμενοπλοίου «Κοριάννα» Ν.Π. 8970 κ. Γ. Παναγιώτου και του πληρώματός του, την 1/6/89 περιεπαιχθήσαν 34 Βιετναμέζοι πρόσφυγες 700 μίλια ΒΑ της Σιγκαπούρης, οι όποιοι εύρίσκοντο εις άμεσον κίνδυνον πνιγμού λόγω έπικείμενης διαλύσεως του σκάφους έφ' ου επέβαινον.

Οι άξιωματικοί και τό πλήρωμα παρέλαβαν και περιέλαβαν τους έν λόγω πρόσφυγες και έκτοτε άρχισε μία συνεχής προσπάθεια των άρμοδίων Υπηρεσιών του ΟΗΕ, κατόπιν ένεργειών και της Πλοιοκτησίας, όπως πέσουν τας άρχάς της Σιγκαπούρης προκειμένου να έπιτραπή η εκεί άποβίβασις των προσφύγων. Οι άρχές της Σιγκαπούρης ήρνουντο την άποβίβασίν των. Μέγα δέ πρόβλημα έδημιουργείτο, δοθέντος ότι εις τον έπόμενον λιμένα προορισμού του πλοίου (Περσικόν Κόλπον) ήτο παντελώς άδύνατη η άποβίβασις των, λόγω των εκεί ίσχυουσών άπαγορεύσεων.

Αί άρμόδιαι ύπηρεσίαι του Υπουργείου Έξωτερικών και του ΥΕΝ, των όποίων την συνδρομήν και συμπαράστασιν η πλοιοκτησία έζητήσεν, με έπικεφαλής τον Άρχηγόν Α.Σ. Αντίρχον κ. Χρ. Ντούνη, τον Άρχ/ρχον κ. Νικ. Χασιώτην Δ/ντήν της Διευθύνσεως Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων και τον Πλοίαρχον κ. Α. Λαζαρίδην Προξενικόν Λιμενάρχην μας εις Σιγκαπούρη, έδωσαν άληθινή μάχη, προκειμένου να πείσουν τόσον τας άρχές της Σιγκαπούρης όπως δεχθούν

τους πρόσφυγες, αλλά και την τοπική Άρμοστείαν του ΟΗΕ, να δεχθή να συνηγορήσι προς τούτο.

Παρ' όλον ότι διανύαμε Σαββατοκύριακο αι προσπάθειαι όλων απέβησαν θετικά και έτσι άφ' ενός μέν οι κινδυνεύοντες συνάνθρωποί μας άπεβιβάσθησαν άσφαλείς εις Σιγκαπούρη, άφ' έτέρου δέ τό πλοίον χωρίς ούσιαστική καθυστέρηση συνέχισε τό ταξίδι του για Περσικόν Κόλπον.

Θά ήθέλαμε έκ μέρους των κ.κ. Πλοιοκτητών, δημόσια να έκφράσωμε τις θερμές ευχαριστίες και συγχαρητήρια των προς όλους τους άνωτέρω και όσους άλλους συνέβαλαν, εις την ως άνω έπιτυχίαν, η όποία ειχεν ως στόχον άφ' ενός μέν την διάσωσιν των Βιετναμέζων προσφύγων, άφ' έτέρου δέ την έξασφάλισιν και προάσπισιν των συμφερόντων του πλοίου με την δσον τό δυνατόν μικρότεραν καθυστέρησιν και οίκονομικήν ζημίαν της πλοιοκτησίας.

Η έπιτυχία των άνωτέρω άναφερθέντων κρατικών λειτουργών λαμβάνει άκόμη μεγαλύτερες διαστάσεις διότι έπετεύχθη κα τά περίοδον όπου λόγω των κρατουσών εννοικών καιρικών συνθηκών εις την περιοχήν πλείστα παρόμοια περιστατικά διαφυγής προσφύγων λαμβάνουν χώραν με άποτέλεσμα τά περίε κράτη να κατακλύζονται υπε προσφύγων και ν' άρνούνται κατηγορηματικά την άποβίβασίν των.

Επίσης θά πρέπει να τονισθή δεόντως ότι, τοιούτου είδους ένεργειες ένισχύουν εις τους Έλληνας Πλοιοκτήτας την πεποίθησιν ότι, τό ελληνικόν πλοίον εις δυσκόλους στιγμάς δεν έγκαταλείπεται άβοήθητο, αλλά και ο κρατικός παράγων συμπαρίσταται εις τό άνθρωπιστικόν έργον του, της διασώσεως κινδυνεύόντων, θετικά, και κατά κανόνα άποτελεσματικά εις την έπίλυσιν δυσκόλων προβλημάτων.

Ευχαριστούντες διά την φιλοξενίαν,

Φιλικώτατα

Ναυτικόν Πρακτορείον ΠΑΡΑΛΟΣ
Ε.Σ. ΨΥΛΛΑΣ
Διευθυντής

Πειραιάς, 26 'Ιουνίου 1989

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Με τα προφίλ των επισκευαστικών μονάδων που ακολουθούν, ολοκληρώνουμε τη συνοπτική παρουσίαση των ανά τον κόσμο μονάδων που προσφέρουν ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και οι οποίες περιλαμβάνουν στο πελατολόγιό τους έναν μεγάλο αριθμό ελληνόκτητων πλοίων.

Όπως σημειώσαμε στο προηγούμενο εισαγωγικό μας σημείωμα, η σημαντική άνοδος των αξιών των πλοίων κατά τη τελευταία διετία, σε συνδυασμό με τη κατακόρυφη άνοδο του ναυπηγικού κόστους σε όλες τις παραδοσιακές ναυπηγικές χώρες, οδηγεί άβιαστα στο συμπέρασμα ότι επιμη-

κύνεται πλέον ουσιαστικά ή ενεργός ζωή των υπάρχοντων πλοίων και τα μέχρι τώρα παραδεκτά χρονικά όρια εκμεταλλεύσεως τους έχουν ήδη αναθεωρηθεί.

Βασική συνέπεια των παραπάνω είναι η στροφή της προσοχής των διαχειριστριών εταιριών στην καλύτερη δυνατή συντήρηση των μονάδων και στην επιλογή των προσφοροτέρων επισκευαστικών κέντρων, τα οποία πρέπει να συνδυάζουν τη ταχύτητα με την υπευθυνότητα και τη ποιότητα των επισκευών, διατηρώντας το κόστος σε ανταγωνιστικά πλαίσια.

ASMAR — CHILE

Η ASMAR Shipbuilding and Docking Co. είναι ένα συγκρότημα με μακρά παράδοση στη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων και υψηλό επίπεδο τεχνικής κατάρτισης στον τομέα των επισκευών, η οποία διαθέτει τέσσερις μονάδες εγκατεστημένες κατά μήκος της Χιλής.

Η κύρια μονάδα του συγκροτήματος βρίσκεται στο Ταλκαχουάνο, όπου υπάρχει και η μεγαλύτερη δεξαμενή της Δυτικής άκρης της Νότιας Αμερικής, η οποία μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία έως 90.000 τόν. d.w.

Η μονάδα του Ταλκαχουάνο διαθέτει επίσης κρηπίδωμα για έπισκευές εν πλώ με μέγιστο βύθισμα 9 μέτρων και ένα αρκετά εκπαιδευμένο προσωπικό για τις συνήθεις εργασίες συντηρήσεως και επιθεωρήσεως.

Οι λοιπές μονάδες της ASMAR στο Σαντιάγο, Βαλπαράϊζο και Πούντα Άρενας προορίζονται για την εξυπηρέτηση μικρών αεροπλοϊκών φορτηγών και αλιευτικών σκαφών.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.

Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES

Στην καρδιά του λιμανιού του Μοντεβιδέο βρίσκεται εγκατεστημένη η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα Tsakos Industrias Navales, η οποία ως γνωστόν ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα και υποδηλώνει τη θεαματική παρουσία του Έλληνικού έφοπλισμού στη διεθνή οικονομική ζωή.



SHIP
REPAIRS
AND
MARINE
SERVICES
BY
TSAKOS

Με τις σημαντικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στην μονάδα της Ούρουγουάης, σε συνδυασμό με τη πρόσφατη εγκατάσταση της δεύτερης μεγάλης πλωτής δεξαμενής, η οποία είναι ικανή να δεξαμενίζει πλοία χωρητικότητας μέχρι μεγέθους «πάναμαξ», τα ναυπηγεία Τσάκου είναι σε θέση να εξυπηρετούν πλήρως τις επισκευαστικές ανάγκες των πλοίων που προσεγγίζουν στο Μοντεβιδέο ή βρίσκονται στην περιοχή εκείνη του Άτλαντικού.

Τό τελευταίο εξάμηνο μεταξύ των άλλων πελατών που επισκεύασαν πλοία τους στην Tsakos Industrial Navales συγκαταλέγεται οι εταιρίες Ήπειρωτική Αεροπλοΐα με εργασίες επί του κρουαζιεροπλοίου «Πήγασος», η εταιρία Coastal Maritime και η εταιρία Laskaridis Shipping που επισκεύασε εκεί τρία πλοία-ψυγεία.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.

Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282

JACKSONVILLE SHIPYARDS

Εγκατεστημένα στον ποταμό Σάιντ Τζόν, 22 μίλια από την άκρη του Άτλαντικού, τα ναυπηγεία του Τζάκσονβιλ αποτελούν μία σύγχρονη μονάδα ικανή να επισκευάζει πλοία χωρητικότητας έως 125.000 τόν. d.w., με ανώτερο βύθισμα 28 πόδια.

Μετά από επενδύσεις ύψους 30 εκατ. δολларίων κατά τη τελευταία πενταετία, τα ναυπηγεία του Τζάκσονβιλ διαθέτουν τρεις πλωτές δεξαμενές, η καθεμία άγκυροβολημένη σε ανεξάρτητο κρηπίδωμα, που είναι εξοπλισμένες με γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 60 τόννων και πλήρη εξοπλισμό για δεξαμενισμό πλοίων βάρους 18.000, 30.000 και 33.000 τόννων αντίστοιχα.

Οι εγκαταστάσεις του έλασματοουργείου και μηχανουργείου των ναυπηγείων του Τζάκσονβιλ καταλαμβάνουν στεγασμένη επιφάνεια 62.000 τετρ. μέτρων και η μονάδα διατηρεί επί σειρά ετών τα πρωτεία στις έπισκευές δεξαμενοπλοίων που πραγματοποιούνται στις Ήνωμένες Πολιτείες, ενώ τα τελευταία χρόνια πληθαίνουν και οι περιπτώσεις έπισκευών σε μπάγκ κάρριερς και σε κρουαζιερόπλοια.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.

Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 · Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

METALOCK INTERNATIONAL

Πρόκειται για τη γνωστή εταιρία μηχανολογικών επισκευών Metalock Brasil, η οποία διαθέτει τρία κέντρα εξυπηρέτησης πλοίων στο Σάντος, Σάο Πάολο και Ρίο Ιανέιρο της Βραζιλίας, και η οποία δημιούργησε μία νέα μονάδα στη Λισαβόνα, στη προσπάθειά της να επεκταθεί και σε επισκευές μηχανολογικών ζημιών σε πλοία που βρίσκονται στην Ευρώπη.

Η επισκευαστική μονάδα της Λισαβόνας διαθέτει κρηπιδώματα ικανά να εξυπηρετήσουν πλοία με βύθισμα έως 30 πόδια και πλήρη συνεργεία για επισκευές νηξελομηχανών και In Situ Machining.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.
Τηλέφ.: 4133902 — Τέλεξ: 212282

SUD MARINE — MARSEILLE

Η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα Sud Marine της Μασσαλίας, μετά την εξαγορά των γνωστών στούς Έλληνες ναυπηγών του Ραοί και τμήματος της εταιρίας ACMP, καθώς και με τον εμπλουτισμό της με εμπειρία στελέχη, συνεχίζει να προσφέρει υψηλές υπηρεσίες στον επισκευαστικό τομέα με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων πλέον των 500.000 τόν. d.w.

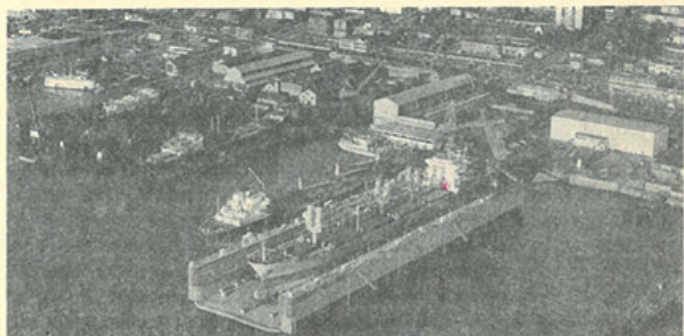
Η Sud Marine είναι καθιερωμένη στην αγορά των επισκευών κύριων μηχανών και στροφαλοφόρων αξόνων και στο πρόσφατο παρελθόν επέσχευσε τρία ελληνικών συμφερόντων πλοία «Αζούρ» και «Ελληνική Φρέντσιπ», ενώ πολύ πρόσφατα ολοκλήρωσε μία σημαντική εργασία επισκευής της μηχανής τύπου Pleistick του ελληνόκτητου δεξαμενοπλοίου «Οδύσσεια».

Για την εξυπηρέτηση των πλοίων και κυρίως των δεξαμενοπλοίων που προσεγγίζουν συχνά στη περιοχή Fos Sur Mer της Λαβέρα, η Sud Marine διαθέτει και στην περιοχή αυτή ένα πλήρες συνεργείο επισκευών που καταλαμβάνει επιφάνεια 25.000 μέτρων και κρηπιδώματα 200 μέτρων, ενώ παράλληλα η εταιρία αναλαμβάνει και μηχανολογικές επισκευές, εν πλώ ή σε άλλα λιμάνια πέραν της Μασσαλίας.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.
Τηλέφ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

VERSATILE PACIFIC SHIPYARDS

Με δύο ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στο Βανκούβερ και τη Βικτώρια, η Versatile Pacific Shipyards Inc., προσφέρει υψηλό επίπεδο επισκευών και συντηρήσεων πλοίων στη Δυτική άκτι του Καναδά. Η μονάδα του Βανκούβερ καταλαμβάνει επιφάνεια 36 εκτάρια και διαθέτει τρεις πλωτές δεξαμενές, η νεότερη και μεγαλύτερη των οποίων μπορεί να δεξαμενίσει πλοία χωρητικότητας έως 75.000 τόν. d.w.



Ακόμη διατίθενται κρηπιδώματα μήκους 400 μέτρων με βύθισμα 33 ποδών, εξοπλισμένα με ανυψωτικά μέσα και άναγκαίο εξοπλισμό.

Η άλλη μονάδα στη Βικτώρια είναι μικρότερης δυναμικότητας, αλλά χάρη στη χρησιμοποίηση της μεγάλης μόνιμης δεξαμενής της Καναδικής Κυβερνήσεως μπορεί να δεξαμενίσει πλοία έως 100.000 τόν. d.w.

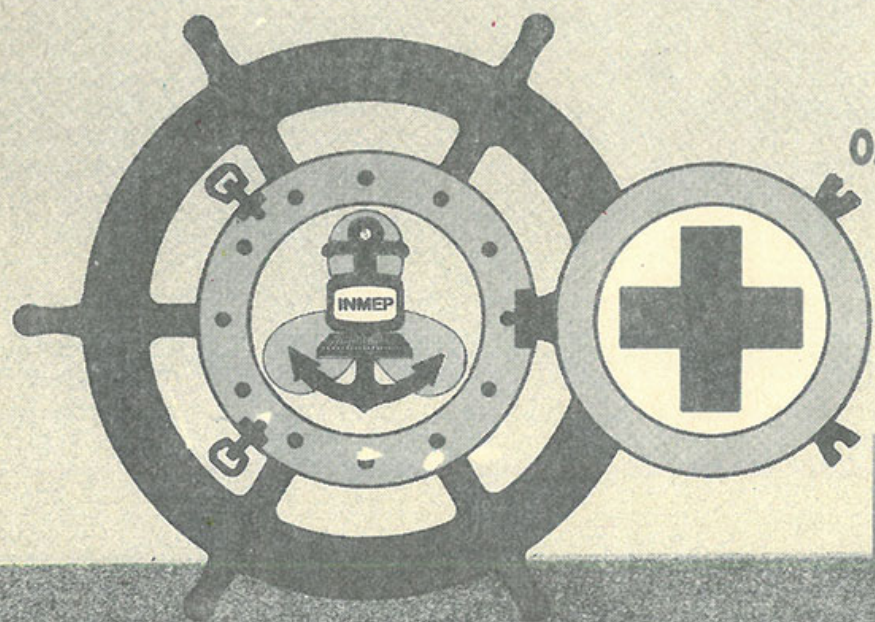
Οι δύο μονάδες απέχουν μεταξύ τους περί τα 80 ναυτικά μίλια και εκτός της επισκευής πλοίων στις εγκαταστάσεις τους αναλαμβάνουν με «ίπτάμενα συνεργεία» την αντιμετώπιση έκτακτων ζημιών σε άλλες περιοχές της Δυτικής άκτις των ΗΠΑ.

Η Versatile Pacific Shipyards Inc. είναι διάδοχος της γνωστής Burrard Yards Corp. και αντιπροσωπεύει τους οίκους Σουλτζερ SEMT Pleistick και McGregor Navire, στον Καναδά.

— Αντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.
Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΡΩΤΟΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑΣ



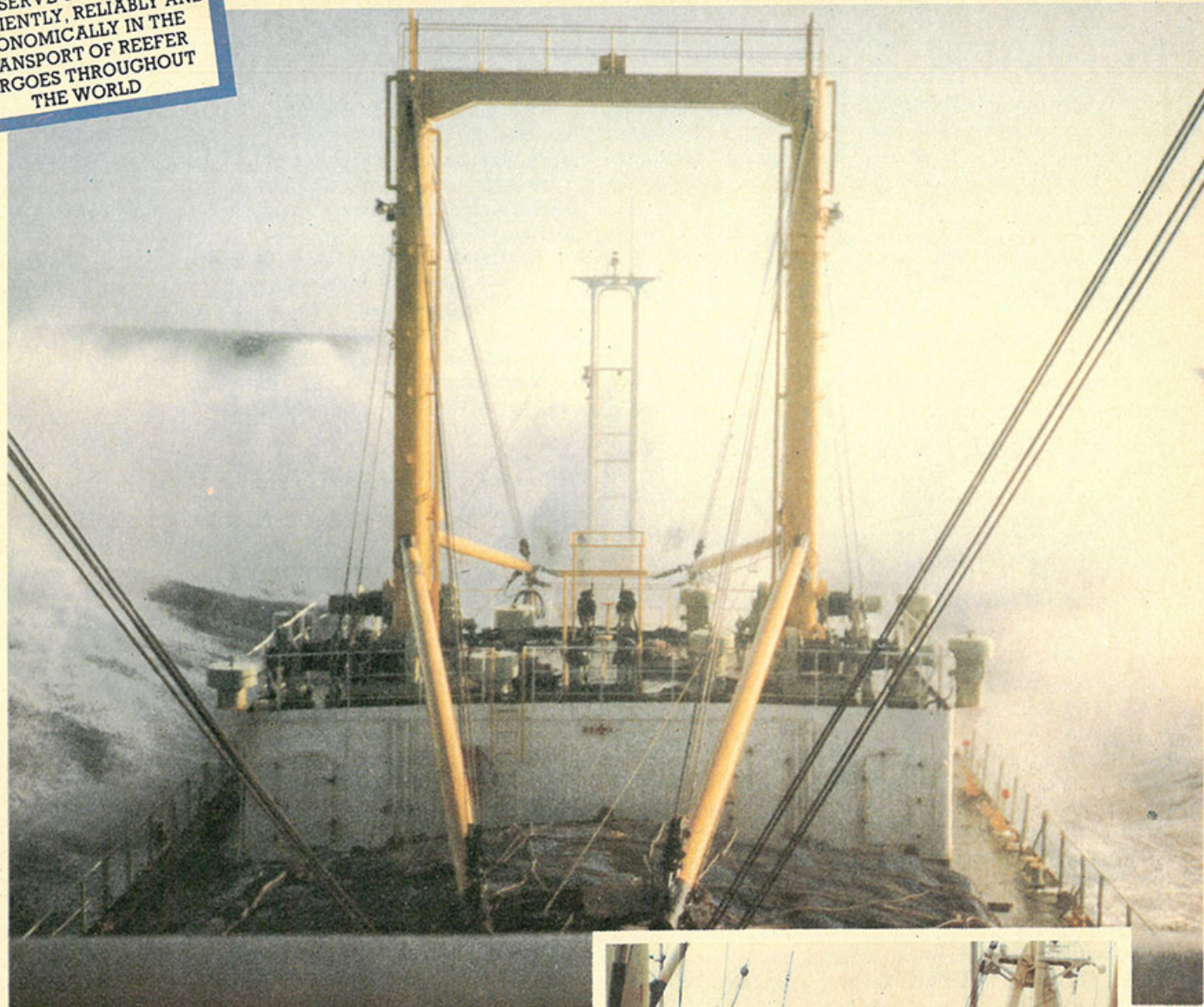
ΝΕΟΣ ΙΑΤΡΙΚΟΣ
ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
ΓΕΩΡΓ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ
ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ INMER



ΕΚΔΟΣΕΙΣ INMER
ΑΚΤΗ ΤΣΕΛΕΠΗ 4

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, AKTI MIAOULI 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

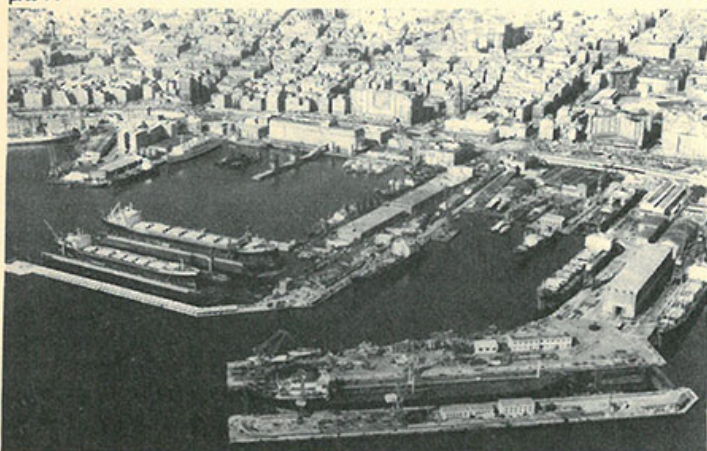
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

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

SEBM — NAPLES

Η έπισκευαστική μονάδα SEBM στο λιμάνι της Νάπολης, ανήκει στο ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα Fincantieri και θεωρείται μία από τις άρτιότερα οργανωμένες της γειτονικής μας Ιταλίας, με μόνιμο προσωπικό περί των 900 ατόμων.



Διαθέτει τρεις μόνιμες δεξαμενές και δύο πλωτές πού μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία χωρητικότητας έως 100.000 τόν. d.w., καθώς και ένα πλωτό γερανό με ανυψωτική ικανότητα 60 τόννων. Διαθέτει επίσης κρηπιδώματα μήκους 1.200 μέτρων και η μονάδα απέχει μόλις έξι χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο της Νάπολης.

Η SEBM έχει ένα σεβαστό πελατολόγιο επιβατηγών πλοίων στα οποία έχει εκτελέσει εκτεταμένες μετασκευές, καθώς και μία πληθώρα δεξαμενοπλοίων στα οποία έχει εκτελέσει έργα εγκαταστάσεως συστημάτων SSB, COW και Inert Gas.

Στο προσφάτως παρελθόν ο SEBM έπισκεύασε το ελληνόκτητο πλοίο «Ήρα» του Όμιλου Άνδρεάδη.

— Άντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.
Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212281

PHILLYSHIP — U.S.A.

Η εταιρία Phillyship Marine and Industrial Contractors είναι από πολλών ετών γνωστή στους ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους για την δραστηριότητά της σε μηχανολογικές έπισκευές πλοίων που βρίσκονται εν πλώ ή σε λιμάνια της Ανατολικής άκτής των Ηνωμένων Πολιτειών και του Αμερικανικού Κόλπου.

Η εταιρία διαθέτει κεντρικά γραφεία στην Φιλαδέλφεια και πέντε κέντρα εξυπηρέτησεως πλοίων στα λιμάνια της Νέας Υόρκης, Νιού Τζέρσεϋ, Νόρφολκ, Βαλτιμόρης και Τσάρλεστον, τα οποία επί 24ώρου βάσεως καλύπτουν τις έπισκευαστικές ανάγκες στην περιοχή.

— Άντιπρόσωποι στην Ελλάδα: Chris Marine S.A.
Τηλέφ.: 4178181 — Τέλεξ: 241015

FALMOUTH SHIPREPAIR

Η έπισκευαστική μονάδα του Φάλμουθ, στη νοτιοδυτική άκτι του Ηνωμένου Βασιλείου, λειτουργεί υπό τό μάνατζμεντ της γνωστής εταιρίας A & P Appledore και ανήκει πλέον στην εταιρία Highland Participants Plc.

Διαθέτει τρεις μόνιμες δεξαμενές ικανές να εξυπηρετήσουν πλοία χωρητικότητας έως 100.000 τόν. d.w. και ό σχετική ήπιος καιρός στην περιοχή αυτή της Μεγ. Βρεταννίας περιορίζει στο ελάχιστο τις ήμέρες άργίας ανά έτος λόγω κακοκαιρίας.



Η Falmouth Shiprepair διαθέτει επίσης κρηπιδώματα μήκους 2.500 μέτρων εξοπλισμένα με ανυψωτικά και λοιπά μέσα για μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές έργα εκτός δεξαμενής.

Σε συνεργασία με μόνιμους υπεργολάβους ή μονάδα προσφέρει επίσης υποθαλάσσια επιθεώρηση των πλοίων στο άγκυροβόλιο, όπου επίσης υπάρχει ή δυνατότης προμηθείας marine fuel σε 24ώρη βάση.

Κατά τό πρώτο εξάμηνο του 1989 μεταξύ των πελατών της μονάδας του Φάλμουθ περιλαμβάνονται τά ελληνόκτητα πλοία «Άζαλέα» της Thenamairs και «Γουέιβ Κρέστ» της Good Faith Shipping.

— Άντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.
Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282

TYNESIDE SHIP REPAIRS

Με παλιά παράδοση στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία ή Tyneside Shiprepairs, υπό τόν έλεγχο πλέον της γνωστής A & P Appledore, δραστηριοποιείται στον έπισκευαστικό τομέα χρησιμοποιώντας τις εγκαταστάσεις στο North Shields και στο Wallsend.

Η Tyneside προσφέρεται από γεωγραφική άποψη για τά πλοία που ταξιδεύουν στη Βόρειο Εύρώπη, στην Σκανδιναυία και στα λιμάνια της Βρεταννίας και διαθέτει εγκαταστάσεις ικανές να εξυπηρετήσουν πλοία χωρητικότητας έως 50.000 τόν. d.w.

— Άντιπρόσωποι στην Ελλάδα: S.S.R.S. Ltd.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

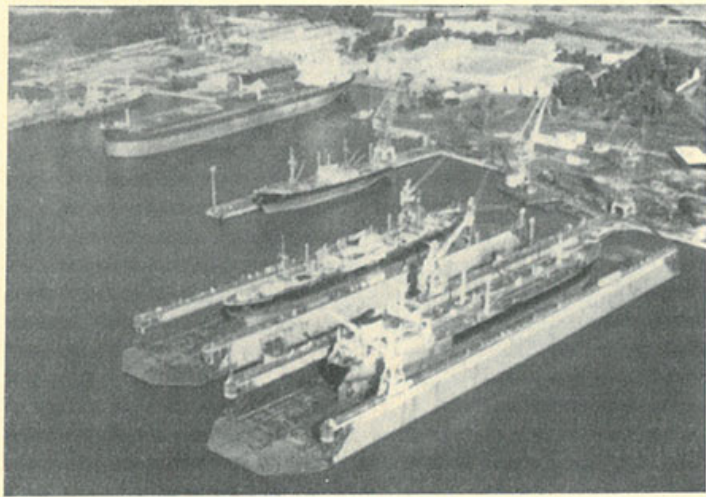
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOUR IN CYPRUS

FINCANTIERI — TARANTO

Ἡ ἐπισκευαστική μονάδα τῆς Fincantieri στό Τάραντο, βρίσκεται πλεονεκτική θέση στή βόρειο ἀκτὴ τοῦ λιμανιοῦ καί διαθέτει ἀξιόλογη πείρα σέ ἐλαγματουργικές ἐργασίες καί μηχανολογικές ἐπισκευές σέ νηγελομηχανές ἢ καί στροβίλους.



Διαθέτει δύο πλωτές δεξαμενές, ἀνυψωτικής ἱκανότητας 28.000 καί 40.000 τόν. βάρους ἀντίστοιχα, καθώς καί δύο κρηπιδώματα μήκους 180 καί 220 μέτρων, πού εἶναι ἀντίστοιχα ἐξοπλισμένα μέ ἀνυψωτικούς γερανούς τῶν 35 καί 20 τόνων. Ἐπίσης ἡ μονάδα τοῦ Τάραντο διαθέτει πλωτό γερανό ἀνυψωτικής ἱκανότητας 60 τόνων στά 32 μέτρα καί ἐξυπηρετεῖ πλοῖα πού δέν ὑπερβαίνουν σέ χωρητικότητας τούς 100.000 τόν. d.w.

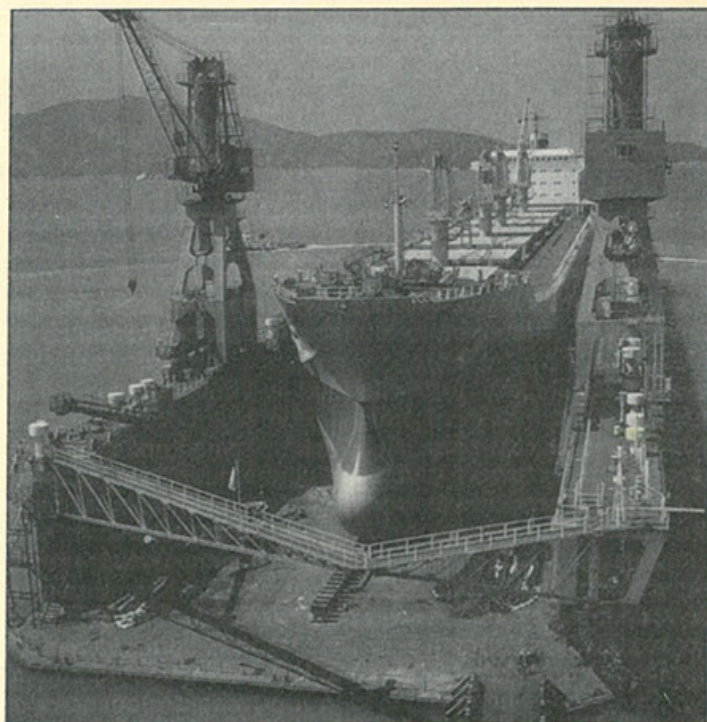
Ἀπό ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐπισκέφθηκαν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάραντο τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα «Λίνδεν» τῆς Good Hope Management καί «Σόνια» τῆς Tomasos Shipping.

— Ἀντιπρόσωποι στήν Ἑλλάδα: S.S.R.S. Ltd.

Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282

HONGKONG UNITED DOCKYARDS

Ἡ ἀνάγκη γιά ἐπισκευές μεγαλύτερων πλοίων στήν εὐρύτερη περιοχή τοῦ Χόγκ Κόγκ ὁδήγησε στή δημιουργία, κατὰ τό δεύτερο μέρος τῆς δεκαετίας τοῦ '70, τῶν νέων ἐγκαταστάσεων τῆς Hong Kong United Dockyards στή περιοχή



Tsing Yi, δίπλα στό τέρμιναλ ἐμπορευματοκιβωτίων τοῦ Χόγκ Κόγκ.

Ἡ ἐπισκευαστική μονάδα τῆς HUD καταλαμβάνει ἑκτασθ 250 στρεμμάτων, μέ κρηπιδώματα μήκους 820 μέτρων καί διαθέτει τρεῖς πλωτές δεξαμενές ἀνυψωτικής ἱκανότητας 11.500 τόν., 20.000 τόν. καί 33.000 τόν. βάρους ἀντίστοιχα.

Ἀκόμη, ἡ ἐπισκευαστική μονάδα τοῦ Χόγκ Κόγκ διαθέτει ἕνα πλωτό γερανό 350 τόνων καί οἱ πλωτές δεξαμενές εἶναι ἐξοπλισμένες μέ εἰδικούς βραχίονες γιά τόν ὑγροκαθαρισμό ὑφάλων.

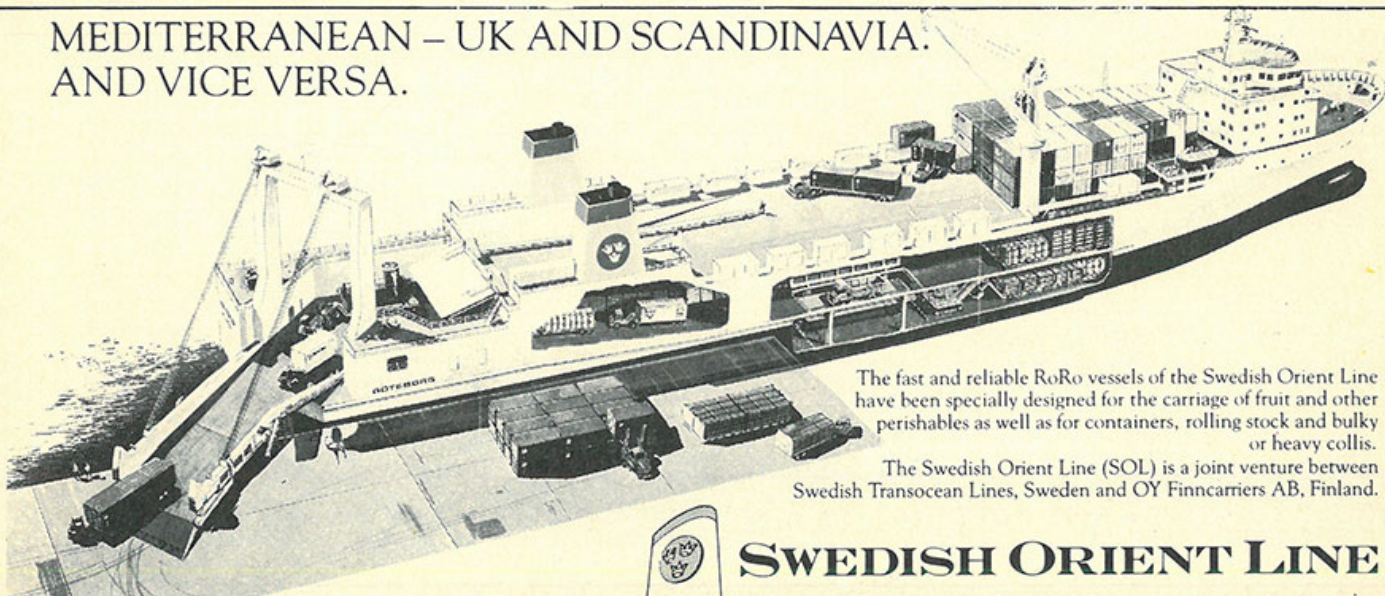
Μέ ἐξειδικευμένο προσωπικό περί τῶν 1.500 ἐργατοτεχνιτῶν καί τή συνεργασία θυγατρικῶν ἐταιριῶν ἀναλαμβάνει πάσης φύσεως ἐπισκευές, καθώς καί ἐν πλῶ στήν περιοχή τοῦ λιμανιοῦ τοῦ Χόγκ Κόγκ.

Πρόσφατα τήν ἐπισκευαστική μονάδα τῆς HUD ἐπισκέφθηκε τό ὑπό κυπριακό σημεῖο μτάλκ κάρριερ «Κίτσα» τῆς ἐταιρίας Angelacos Hellas.

— Ἀντιπρόσωποι στήν Ἑλλάδα: S.S.R.S. Ltd.

Τηλέφ.: 4124661 — Τέλεξ: 212282

MEDITERRANEAN — UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 — 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

**Royal
Cruise
Line**



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

Διευθέτηση απαιτήσεων σχετικών με τό φορτίο σε χρονοναυλώσεις NYPE καί καταμερισμός ευθύνης με βάση τό Inter Club Agreement

Τό New York Produce Exchange είναι προφανώς ο πιό διαδεδομένος τύπος ναυλοσυμφώνου χρονοναυλώσεων στη σημερινή ναυτιλία. Θα προσπαθήσουμε σε αυτό τό άρθρο νά εξετάσουμε τήν έρμηνεία όρισμένων σημείων του πού συχνά δημιουργούν προβλήματα στους πλοιοκτήτες καί όσους ασχολούνται μέ claims.

Κατά κανόνα καί παράδοση καί ιδιαίτερα όπου δέν υπάρχουν όροι πού νά προβλέπουν τό αντίθετο, ή ευθύνη γιά τή φόρτωση, στοιβάση καί ζυγοστάθμιση του φορτίου βαρύνει τόν πλοιοκτήτη καί τόν πλοίαρχο ό όποιος σε τελική ανάλυση είναι υπεύθυνος γιά τήν αξιοπλοία του πλοίου. Έν τούτοις, καθώς ή ταχύτητα καί ή απόδοση απέκτησαν σταδιακά τεράστια σημασία, οι ναυλωτές υποχρεώθηκαν μέσω των αντιπροσώπων τους (supercargoes) νά αποκτήσουν περισσότερο έλεγχο στην διαδικασία φόρτωσης ή όποια συχνά απαιτεί εξειδικευμένη γνώση του κάθε φορτίου πρós φόρτωση όπως επίσης εξοικείωση μέ τό λιμάνι φόρτωσης καί τίς υπάρχουσες ύπηρεσίες στοιβάσης ή άλλης φύσεως. Αυτή ή μεταβίβαση ευθύνης χωρίς άμφιβολία οδήγησε σε διαμάχες ως πρós τό ποιός θά αναλάμβανε τό βάρος των ζημιών μέ αποτέλεσμα οι ναυλωτές νά προσάπτουν τόν όρο «and responsibility» («καί μέ ευθύνη») στην ρήτρα 8 του NYPE έτσι ώστε νά διαβάζουμε «load, stow and trim the cargo under the supervision and responsibility of the Captain» («φορτώνουν, στοιβάζουν καί ζυγοσταθμίζουν τό φορτίο υπό τήν επίβλεψη καί μέ τήν ευθύνη του πλοιάρχου»).

Η άποφυγή αυτών των διαφωνιών ή-

ταν ή ουσιαστική αίτία πού συντάχθηκε τό ICA (Inter Club Agreement — Σύμφωνο των Άλληλοασφαλιστικών Όργανισμών) γιά νά ένθαρρύνει τό συμβιβασμό πλοιοκτητών καί ναυλωτών χωρίς ένδικα μέσα παρέχοντας κανόνες γιά τόν καταμερισμό των σχετικών μέ τό φορτίο απαιτήσεων. Οι όροι αυτού του συμφώνου ένσωματώνονται τώρα συχνά στά ναυλοσύμφωνα NYPE καί είναι γεγονός ότι πολλά P & I Clubs συνιστούν στά μέλη τους νά τό συμπεριλαμβάνουν.

Τό παρόν άρθρο είναι προϊόν μελέτης των κ.κ. Στρατή Πορφύρατου καί Λεωνάρδου Λουλούδη της Furness—Houlder (Greece) Inc., ειδικών σε θέματα ναυτοσφαλίσεων καί ασφαλιστικών απαιτήσεων.

Πρίν εξετάσουμε τούς κανόνες του λεπτομερειακά θά ήταν ίσως χρήσιμο νά σημειώσουμε ότι τό ICA αναφέρεται μόνο σε απαιτήσεις που σχετίζονται μέ φορτία. Αυτό σημαίνει απαιτήσεις από τρίτους, δηλαδή τούς κατόχους φορτωτικών καί όχι απαιτήσεις μεταξύ πλοιοκτητών καί ναυλωτών, άν καί μία πρόσφατη απόφαση στην Άμερική έδειξε ότι αυτή ή διαφοροποίηση μπορεί νά μήν λαμβάνεται υπ' όψη. Συγκεκριμένα, ή διαφορά προέκυψε κατά τόν καταμερισμό των έξόδων των επιθεωρήσεων φορτώσεως (loading condition surveys) τίς όποιες όρισε ό πλοίαρχος γιά ένα φορτίο σιδηρομεταλλεύματος. Οι πλοιοκτήτες ύποστηριξαν μέ επιτυχία ότι, μέ τήν προϋπόθεση ότι ίσχυε τό ICA, τότε καί οι δύο πλευρές θά πρέπει νά μοιράζονται τήν ευθύνη της ζημίας του φορτίου σε όρισμένες περιπτώσεις.

Έφόσον λοιπόν στην έν λόγω υπόθεση όπου τό φορτίο ήταν ιδιαίτερα εύάλωτο σε απαιτήσεις γιά ζημιές, ένα condition survey θά είχε επιτρέψει νά αναγραφούν μέ ακρίβεια οι δηλώσεις της φορτωτικής, πράγμα τό όποιο θά ώφελοΰσε καί τίς δύο πλευρές στην διεκπεραίωση περαιτέρω απαιτήσεων, τότε τά έξοδα αυτών των surveys θά έπρεπε νά καταμεριστούν δίκαια. Η απόφαση αυτή είναι εξαιρετικό παράδειγμα γιά τό πώς ό σκοπός του ICA πού είναι ή επίτευξη δικαιότερων διευθετήσεων μπορεί νά εφαρμοστεί σε όρισμένες περιπτώσεις.

Ένα άλλο θέμα πού άξίζει νά εξετάσουμε σύντομα σε αυτό τό σημείο είναι ό καταμερισμός των τελωνειακών προστίμων πού συχνά επιβάλλονται μέ βάση μία απαίτηση σχετική μέ τό φορτίο. Σε αυτήν πλάση ένα πρόστιμο πού επιβάλλεται σάν ποινή δέν μπορεί νά θεωρείται σάν μία απαίτηση από τρίτους, κατόχους φορτωτικών. Από τήν άλλη πλευρά, άν τό πρόστιμο αποτελεί μέρος του δασμού πού επιβάλλεται στά έν λόγω αγαθά, έτσι ώστε νά μπορεί νά ύποστηριχτεί ότι συμπεριλαμβάνεται στην τιμή, θά πρέπει νά θεωρηθεί σάν μία απαίτηση πού πρέπει νά καταμεριστεί σύμφωνα μέ τούς όρους του ICA.

Όπου οι σχετικοί μέ τήν ευθύνη του φορτίου όροι του ναυλοσυμφώνου NYPE δέν έχουν τροποποιηθεί ή ευθύνη καταμερίζεται σύμφωνα μέ τήν ρήτρα 2 του ICA ως έξης:

Ζημιές πού προκαλούνται από:

1. Άναξιοπλοία του πλοίου καί ύγρανση του φορτίου από άνεπαρκή εξαερισμό 100% πλοιοκτήτης
2. Κακή στοιβάση ή χειρισμός του φορτίου ... 100% ναυλωτής



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

COMMONWEALTH HOUSE
1-19 NEW OXFORD STREET
LONDON WC1A 1NU

TELEPHONE: 01 831 4388
TELEX: 920688 EPEMBI G.
FAX: 01 872 9385
CABLES: EMBISHIP LONDON WC1

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

3. Έλλειμμα, πλεόνασμα, άρπαγή, ύγρυνση (έκτός της περιπτώσεως άνεπαρκούς έξαερισμού) καί όπου δέν μπορεί νά διαπιστωθεί καθαρά τυχόν άμέλεια ή πταΐσμα...

... 50% πλοιοκτητής
... 50% ναυλωτής

4. Έλλειμμα, πλεόνασμα ή άρπαγή καί ύγρυνση (έκτός της περιπτώσεως άνεπαρκούς έξαερισμού) καί όπου υπάρχει έμφανής ένδειξη άμελούς ή πλημμελούς ένέργειας από τόν πλοιοκτήτη ή τούς αντιπροσώπους τών ναυλωτών...

... 100% πλοιοκτητής
... ή 100% ναυλωτή

Τό θέμα περιπλέκεται όταν ένας όρος σχετικός μέ τήν ευθύνη του φορτίου ύφίσταται μία ουσιαστική τροποποίηση. Στο ICA δίνεται ό όρισμός της ουσιαστικής τροποποίησης σάν αυτή πού καθιστά άναμφισβήτητο τόν καταμερισμό της ευθύνης μεταξύ πλοιοκτητή καί ναυλωτή. Μία πρόσφατη απόφαση διαιτησίας άσχολήθηκε άμεσα μέ αυτό τό σημείο. Η ρήτρα 8 στό συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο είχε τροποποιηθεί ως έξης:

«Charterers are to load, stow, trim and discharge the cargo at their risk and expense but always understood these operations remain under the supervision and direction and responsibility of the Captain»

Καί ή ρήτρα 46 άνέφερε τά έξης:

«Cargo claims, if any, to be settled in accordance with the NYPE Inter-Club Agreement».

Ένώ ή άπλή προσθήκη τών λέξεων «and responsibility» στην ρήτρα 8 χωρίς καμία άλλη τροποποίηση θα ένεργοποιούσε τή ρήτρα (1) (ii) (c) του ICA όπως θα δοϋμε παρακάτω, στην συγκεκριμένη περίπτωση ή άναφορά σέ «charterers' risks» δυσκόλεψε τόν καθορισμό της ευθύνης μέ άποτέλεσμα νά μήν υπάρξει ουσιαστική τροποποίηση, συνεπώς ίσχυσαν οι όροι της ρήτρας 2 του ICA.

Έτσι εάν ή μόνη ουσιαστική τροποποίηση στό ναυλοσύμφωνο είναι ή προσθήκη τών όρων «and responsibility» μέ άναφορά στον όρο «under supervision» (ύπό τήν έπιβλεψη) της ρήτρας 8 του ναυλοσυμφώνου, τότε ό καταμερισμός ευθύνης τών σχετικών μέ τό φορτίο άπαιτήσεων όπως περιγράφηκε

στην ρήτρα 2 του ICA ύφίσταται τήν έξης μεταβολή σύμφωνα μέ τήν ρήτρα (1) (ii) (c) του ICA ως έξης:

Κακή στοιβασία ή χειρισμός του φορτίου... 50% πλοιοκτητής
... 50% ναυλωτής

Δύο πρόσφατες ύποθέσεις άσχολήθηκαν μέ τήν προσθήκη στην ρήτρα 8 του όρου «and responsibility». Στην ύπόθεση «Shinjitsu Maru» οι σχετικές ρήτρες είχαν τροποποιηθεί ως έξης:

«The Master shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency and the Charterers are to load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under the supervision and responsibility of the Captain».

«The Master shall supervise stowage of the cargo thoroughly and allow one of his Officers control of the loading, handling and discharge of the cargo»

Άποφασίστηκε ότι ή σωστή προσέγγιση ήταν νά άποδοθούν οι όροι «and responsibility» ως καθοριστικοί για μία prima facie μετατόπιση της ευθύνης για κακή στοιβασία στους πλοιοκτήτες, αλλά έφ' όσον ήταν δυνατόν νά άποδοθεί σέ μία οποιαδήποτε ύπόθεση, π.χ. ότι οι ναυλωτές μέ τό νά έχουν δώσει οδηγίες κατά τήν διάρκεια της στοιβασίας ήταν πρόξενοι της σχετικής άπώλειας ή ζημίας, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν νά άποφύγουν τήν ευθύνη μέ αυτά τά δεδομένα. Είναι λοιπόν άναγκαίο νά έξετάζεται ή πρωταρχική αίτία της συγκεκριμένης ζημίας.

Η παραπάνω απόφαση έπικυρώθηκε στην ύπόθεση «Argonaut» καί έγινε περαιτέρω έμφανές ότι μέ έξαίρεση τήν περίπτωση κατά τήν όποία οι ίδιοι οι ναυλωτές έχουν άποφασίσει νά επέμβουν καί ή επέμβασή τους αυτή προκαλεί τήν άπώλεια, οι πλοιοκτήτες παραμένουν ύπεύθυνοι.

Σχετικά μέ τό θέμα της παραγραφής τών άπαιτήσεων, καί μέ άφετηρία τό γεγονός ότι στό ναυλοσύμφωνο NYPE περιέχεται ρήτρα (Clause Paramount) πού ένσωματώνει τούς Κανόνες της Χάγης, έχει συχνά ύποστηριχτεί ότι ή προθεσμία παραγραφής ενός έτους πού καθορίζεται από τό Άρθρο III (6) τών Κανόνων θα πρέπει νά εφαρμόζεται έξισου στην διευθέτηση μεταξύ πλοιοκτητών καί ναυλωτών άπαιτήσεων πού σχετίζονται μέ τό φορτίο. Στην ύπόθεση

«STRATHNEWTON» όμως, έγινε σαφές ότι τό Άρθρο III (6) δέν έχει έφαρμογή σέ περιπτώσεις διευθετήσεων όπου τό ICA είναι ένσωματωμένο στό ναυλοσύμφωνο.

Σάν άποτέλεσμα τό ICA, όπως τροποποιήθηκε τόν Μάιο του '84, λέει τά έξης:

«Any Claims pursued under this Agreement by or on behalf of either Charterers or Owners should be notified to the other party in writing as soon as possible but in any event within two years from the date of discharge or the date when the goods should have been discharged, failing which any recovery shall be deemed to be waived and time barred. Such notification should record Bill of Lading details and the nature and amount of the claim».

Πρέπει νά ύπογραμμισθεί ότι ή παραπάνω προϋπόθεση άναφέρεται σέ είδοποίηση μόνο. Η καλύτερη άποψη είναι ότι έφόσον οποιαδήποτε από τις δύο πλευρές έχει είδοποιήσει τήν άλλη μέσα σέ δύο χρόνια, ή προθεσμία παραγραφής για κοινοποίηση άπαιτήσεων μέ βάση τό ναυλοσύμφωνο περιορίζεται στα έξι χρόνια από τήν ήμερομηνία έκφόρτωσης, σύμφωνα μέ τούς όρους τών Limitation Acts.

Όσον άφορά άλλους τύπους χρονοναυλοσυμφώνων, πρέπει νά πούμε ότι τό άντικείμενο τών προϋποθέσεων πού άναφέρονται στό ICA είναι ή έφαρμογή τους σέ ναυλοσύμφωνο τύπου NYPE. Παρ' όλο πού δέν υπάρχουν δικαστικές άποφάσεις πού νά έξετάζουν άμεσα αυτό τό σημείο, έτσι ώστε κάθε ύπόθεση νά πρέπει νά λαμβάνεται ύπ' όψη βάση τών ιδιαιτέρων νομικών χαρακτηριστικών της, ύπάρχει μία σχετική άπόφαση διαιτησίας πού δέχτηκε τήν ένσωμάτωση του παρακάτω όρου σέ ένα ναυλοσύμφωνο τύπου Baltimore:

«Notwithstanding anything contained herein to the contrary, Owners and Charterers expressly agree that they will apportion liability for cargo claims on the basis of the Inter P 8 I club Agreement on the NYPE form and either contribute settlement or indemnify each other accordingly»

Παρ' όλα αυτά, γενικά δέν συνίσταται ή ένσωμάτωση του ICA σέ ναυλοσύμφωνο άλλων τύπων έκτός του NYPE όπως π.χ. τό Baltimore ή τό Linertime καθώς μία άνάλογη έρμηνεία θα ήταν άκόμα πιό δύσκολη.

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

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

QUALITY WORK UNDERWATER

NOTE **NEW** PHONE NRS: 4514208

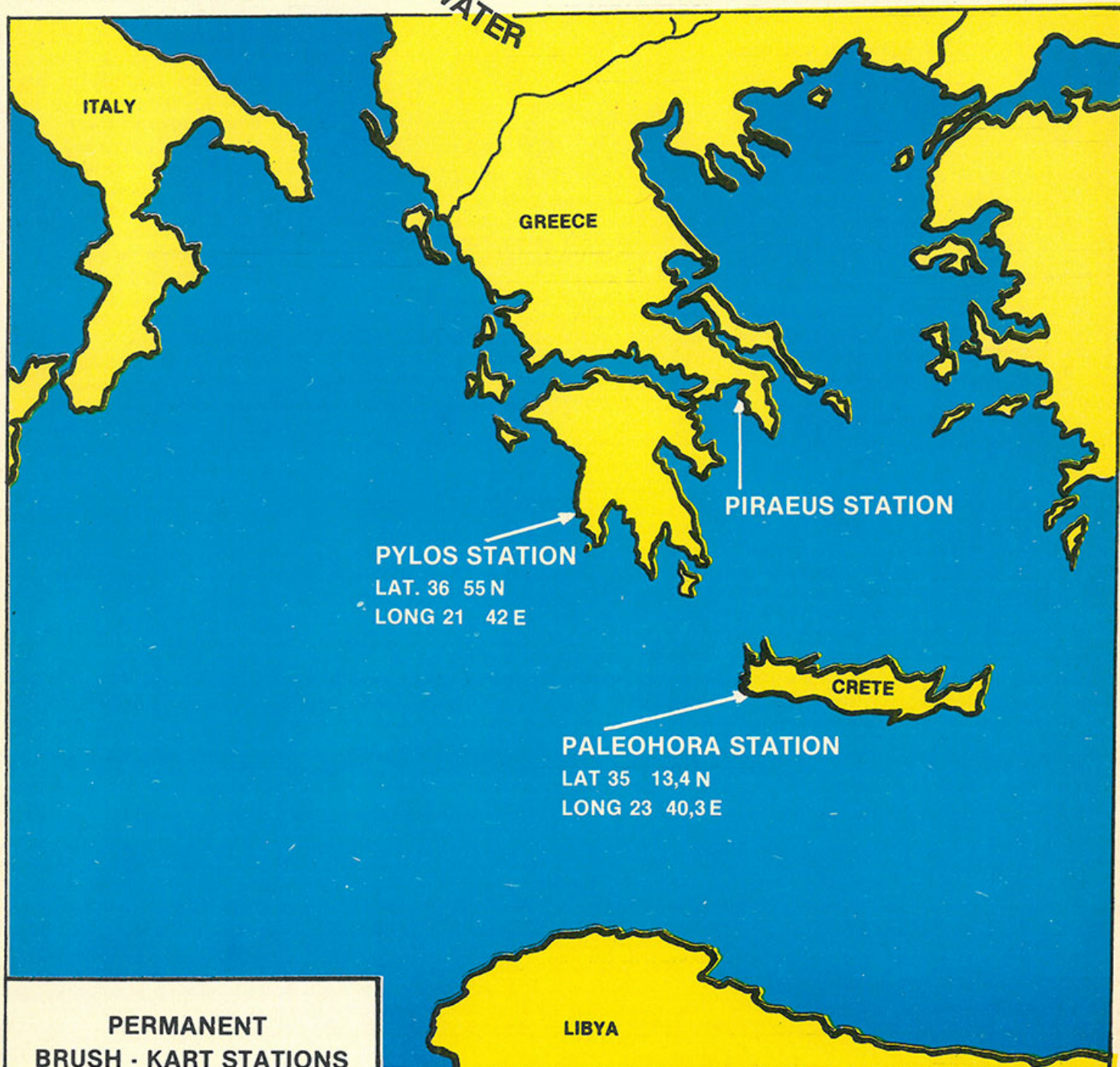
4180343 - 4518528

A.O.H.: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA GR - 241005 COBA GR

AKTI MIAOULI 81 - PIRAEUS 18538

24 HRS EMERGENCY SERVICE



PERMANENT
BRUSH - KART STATIONS

CRETE - (PALEOHORA)
PYLOS
PIRAEUS

SERVICES:

- Hull cleaning - Propeller polishing
- Repairs of Cracks-Ruptures-Rudder-Propeller-Holes-Dents
- Replacement of wasted anodes - cutting - welding
- Blank off and Sealing of seawater inlets/discharge and/or scoop inlets
- TV and VIDEO surveys - Photography
- Visual inspections - Damage surveys
- Inwater Surveys in lieu of dry docking for the Ship Registers

Πυρηνική ενέργεια στα πλοία

Τού κ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, ειδικού συμβούλου ΝΕΕ

Οικονομοτεχνικά στοιχεία

Η εγκατάσταση πυρηνικών αντιδραστήρων στα πλοία ως πρωσθήριος δύναμη εξαρτάται από τους εξής παράγοντες:

— Τήν ζήτηση (demand) πού πιθανόν να έχουν τέτοια πλοία,

— τήν ασφάλεια (safety), πού προσφέρουν,

— τις ανταγωνιστικές δυνατότητες πού μπορεί να έχουν τέτοια πλοία ως εμπορικά πλοία.

Η ασφάλεια (safety) θα εξεταστεί λεπτομερέστερα στο επόμενο κεφάλαιο λόγω ακριβώς της εξαιρετικής σπουδαιότητας πού παρουσιάζει.

Όσον αφορά τήν ζήτηση πυρηνικών πλοίων είναι γεγονός, ότι η πυρηνική ενέργεια ως μορφή ενέργειας στα εμπορικά πλοία δεν παρουσιάζει μεγάλη ανταπόκριση, ούτε πρόκειται να έχει τα επόμενα χρόνια, λόγω του ότι υπάρχουν ικανά αποθέματα υγρών καυσίμων.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των υγρών καυσίμων και τα όποια θα πρέπει να καταγραφούν.

Κατά πρώτον η κατανάλωση του πυρηνικού καυσίμου είναι πολύ μικρή, π.χ. με μερική ανανέωση του καυσίμου 5 τόννων περίπου είναι δυνατόν να υπάρχει συνεχής λειτουργία του αντιδραστήρα για πολλά χρόνια. Επίσης τα πυρηνικά πλοία, ακριβώς επειδή από πλευράς καυσίμων είναι τελείως ανεξάρτητα, μπορούν να έχουν πολύ μεγάλη ακτίνα δράσεως, π.χ. και πάνω από 200.000 ναυτικά μίλια, με πολύ μεγάλες ταχύτητες. Τέλος οι εγκαταστάσεις πυρηνικής ενέργειας γενικά δεν χρειάζονται παροχή οξυγόνου και δεν παράγουν σχεδόν καθόλου καυσαέρια. Και για τα τρία παραπάνω πλεονεκτήματα η εφαρμογή της πυρηνικής ενέργειας στα πολεμικά πλοία είναι ιδανική, ειδικότερα δε το τελευταίο κριτήριο είναι σημαντικότερο για τα υποβρύχια.

Τό συμπέρασμα λοιπόν είναι ότι σήμερα υπάρχει μεγάλη ζήτηση για τήν πυρηνική ενέργεια στα πολεμικά πλοία, αλλά πολύ μικρή, σχεδόν καμμία, για τα



Με τό δημοσιευμένο σήμερα δεύτερο μέρος, ολοκληρώνεται η πρωτότυπη και πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη του κ. Παπαγιαννούλη για τή χρήση της πυρηνικής ενέργειας στα πλοία.

Με τήν ευκαιρία αυτή σημειώνουμε ότι ο κ. Κων/νος Παπαγιαννούλης είναι πτυχιούχος ναυπηγός - μηχανολόγος και οικονομολόγος - μηχανικός, με εκπαίδευση στή πυρηνική τεχνολογία επί των πλοίων και ειδικός σύμβουλος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος.

εμπορικά πλοία.

Τό θέμα των ανταγωνιστικών δυνατοτήτων πού μπορεί να έχουν τα πυρηνικά εμπορικά πλοία σε σχέση με τα συμβατικά πρόωσα πλοία, πρέπει να κριθεί όπως οποιαδήποτε επιχειρηματική δραστηριότητα και φυσικά η ναυτική επιχείρηση, από τόν σημαντικότερο χρηματοοικονομικό αριθμοδείκτη, τήν αποδοτικότητα (Rentability) του Ίδιου Κεφαλαίου ή του Συνολικού Κεφαλαίου.

Αποδοτικότητα Ίδιου Κεφαλαίου = Καθαρό Κέρδος / Ίδιον Κεφάλαιο

Αποδοτικότητα Συνολικού Κεφαλαίου = (Καθαρό Κέρδος + Τόκοι Ξένου Κεφαλαίου) / Συνολικό Κεφάλαιο.

Έτσι όσον αφορά τό εμπορικό πλοίο ενδιαφέρον για κάποιον επενδυτή μπορεί να παρουσιάζει στο πυρηνικό πλοίο μόνο η αποδοτικότητά του.

Εάν λοιπόν συγκρίνουμε τις δαπάνες ή τό κόστος ενός πυρηνικού εμπορικού πλοίου με ενός άλλου συμβα-

τού, τότε παρατηρούμε:

α) Τό κόστος κατασκευής μιάς εγκατάστασης πυρηνικού αντιδραστήρα είναι πρὸς τό παρόν ακόμη πολύ ύψηλ σε σχέση με τήν μηχανολογική εγκατάσταση ατμοστροβίλου, αεριοστροβίλου και φυσικά έσωτερικής καύσεως.

Σ' αυτό θα πρέπει να προστεθεί άκι μη και τό κόστος ειδικών ναυπηγικών κατασκευών πού εξαρτώνται άμεσα έμμεσα από τήν μηχανολογική εγκατάσταση, όπως ένισχύσεων κλπ.

β) Οί τόκοι του Ξένου Κεφαλαίου είναι αρκετά μεγαλύτεροι για πυρηνικά πλοία λόγω και του ύψηλότερου κόστους κατασκευής αλλά και του μεγαλύτερου χρόνου κατασκευής.

γ) Διάφορα έξοδα πού προέρχονται από πιστοποιητικά ή διάφορα έγγραφα για θέματα ασφάλειας (safety) είναι φυσικά πολύ ακριβότερα από τα αντίστοιχα συμβατικών πλοίων.

δ) Τό κόστος των καυσίμων πυρηνικών πλοίων είναι σχετικά μικρότερο από ότι των συμβατικών πλοίων.

ε) Όσον αφορά διάφορα άλλα μηχανολογικά λειτουργικά έξοδα τό κόστος είναι περίπου τό ίδιο με των συμβατικών πλοίων, άν και στις δαπάνες πυρηνικού πλοίου θα πρέπει να προστεθεί και τό κόστος του ψυκτικού μέσου του επιβραδυντή καθώς επίσης και τό κόστος της εγκατάστασης απορρίψεως των πυρηνικών αποβλήτων.

στ) Τό κόστος συντήρησης και έπισκευών μπορεί να θεωρηθεί λίγο ύψηλότερο των συμβατικών πλοίων.

ζ) Οί δαπάνες για τα πληρώματα πυρηνικών πλοίων είναι σαφώς άρκετά ύψηλότερες, επειδή τό πυρηνικό πλοίο χρειάζεται και περισσότερο πλήρωμα αλλά και με ειδική εκπαίδευση και μεγαλύτερες ευθύνες.

η) Ένας από τους σημαντικότερους συντελεστές κόστους για τα πυρηνικά πλοία είναι τό κόστος της ασφάλειας (insurance), τό όποιο είναι κατά πολύ ύψηλότερο των συμβατικών πλοίων.

θ) Τα τέλη λιμένων, καναλιών κλπ. δεν επηρεάζουν πολύ τήν τελική μορφή των δαπανών και γι' αυτό δεν θεωρούνται σημαντικά.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

ι) 'Η διάρκεια ζωής ενός πυρηνοκίνητου πλοίου και η αξία του ως scrap, μπορεί να θεωρηθεί, αν και δεν υπάρχει η ανάλογη εμπειρία, ως ανάλογη ενός συμβατικού πλοίου.

Συμπερασματικά θα πρέπει να τονιστεί ότι το κόστος για την ασφάλεια (insurance) και οι τόκοι του κεφαλαίου ενός πυρηνοκίνητου πλοίου σε σχέση με τα διάφορα άλλα λειτουργικά έξοδα, αλλά και σε σύγκριση με ένα συμβατικό πλοίο είναι ιδιαίτερα υψηλά, αντιθέτως όμως το κόστος των καυσίμων είναι αναλογικά χαμηλότερο. 'Ετσι, αν και το πυρηνοκίνητο πλοίο μπορεί να πετύχει πολύ ικανοποιητικές οικονομικές ταχύτητες, προς το παρόν και στο άμεσο μέλλον τουλάχιστον δεν φαίνεται να μπορεί να ανταγωνιστεί ένα άλλο ανάλογο συμβατικό πλοίο.

Ασφάλεια (Safety) των πυρηνοκίνητων πλοίων

Τό θέμα της ασφάλειας (safety) των πυρηνοκίνητων πλοίων είναι μάλλον τό σπουδαιότερο όλων, και χρήζει ιδιαίτερης σημασίας και προσοχής γενικά αλλά και ειδικά σε σχέση με τα συμβατικά πλοία, δεδομένου ότι σε περίπτωση κάποιου ατυχήματος απειλείται άμεσα ο ίδιος ο άνθρωπος και έμμεσα τό περιβάλλον, δηλαδή τό νερό και ο αέρας, από την ραδιενέργεια που μπορεί να εκλυθεί. 'Επίσης είναι αυτονόητο ότι τά μέτρα ασφαλείας για τά πλοία πρέπει να είναι πολύ πιο αυστηρά από ότι σε ένα πυρηνικό εργοστάσιο της ξηράς, δεδομένου ότι τό πλοίο πλέει σε πυκνοκατοικημένα πόλεις - λιμάνια ή και σε μέγανη κίνηση θαλασσίου δούου, στους όποιους όποιοδήποτε σοβαρό πρόβλημα συμβεί, όπως π.χ. σύγκρουση μπορεί να έχει απρόβλεπτα επακόλουθα.

Στό σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί, ότι η μονάδα μέτρησης της ραδιενέργειας είναι τό sievert και τό rem, όπου 1 sievert = 100 rem. 'Η μέση ποσότητα ραδιενέργειας που δέχεται ο άνθρωπος από τό φυσικό περιβάλλον του, όπως π.χ. ακτινοβολία, είναι 0,2 rem τόν χρόνο.

Αντίστοιχα η μέση επιτρεπτή ποσότητα που μπορεί να δεχθεί ένας άνθρωπος είναι περίπου 0,5 rem τόν χρόνο. 'Ενας εργαζόμενος σε ραδιενεργούς χώρους επιτρέπεται να δεχθεί έως 5 rem τόν χρόνο. 'Η ποσότητα ραδιενέργειας που εκλύεται μετά από ένα πυρηνικό ατύχημα είναι 500 rem, ενώ άμεσα θανατηφόρος, δηλαδή μέσα σε 20 περίπου ημέρες, είναι η ποσότητα των 800 rem.

Τό πρώτο μέτρο ασφαλείας που μπορούν να πάρουν οι αρχές πριν την ναυπήγηση ενός πυρηνοκίνητου πλοίου είναι να υποβληθεί σ' αυτές ένα πιστοποιητικό ασφαλείας, όπως ονομάζεται, και τό όποιο πρέπει να περιέχει:

α) περιγραφή της μονάδας του αντιδραστήρα

β) κατάλογο όλων των δυνατών ατυχημάτων, στον όποιο ως κριτήριο θεωρείται τό γνωστό ως MCA (Maximum Credible Accident).

γ) μέτρα προστασίας και ασφαλείας. Στόν κατάλογο τά πιθανά ατυχήματα διακρίνονται σε:

α) ατυχήματα του πυρηνικού αντιδραστήρα

β) ατυχήματα της συμβατής μηχανολογικής εγκατάστασης, που έχουν επίδραση στην πυρηνική εγκατάσταση

γ) ατυχήματα στό πλοίο, που έχουν επίδραση στην πυρηνική μονάδα. 'Εδώ

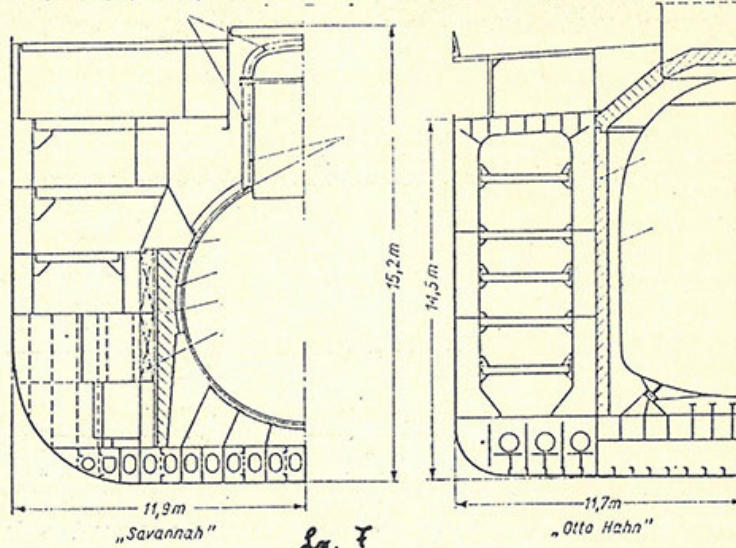
ἀνήκουν η σύγκρουση, η προσάραξη, η κλίση του πλοίου, η βύθιση του, μερική κατάκλυση, πυρκαγιά ή διάφορες εκρήξεις που μπορεί να συμβούν επί του πλοίου ή πλησίον του.

Όσον αφορά την ναυπήγηση των πυρηνικών πλοίων είναι φυσικό να ισχύουν ειδικές προδιαγραφές, που περιγράφονται από τους διάφορους Νηογνώμονες στις ειδικές οδηγίες τους. 'Η Διεθνής Ένωση Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency - IAEA) έχει εκδώσει επίσης ειδικές οδηγίες για την χρήση των λιμένων και των θαλασσίων οδών από τά πυρηνοκίνητα πλοία (Safety Considerations in the Use of Ports and Approaches by Nuclear Merchant Ships).

Στό άρθρο αυτό θα εξεταστούν γενικά οι προδιαγραφές που υπάρχουν για την ναυπήγηση πυρηνοκίνητων πλοίων με βάση τόν Γερμανικό Νηογνώμονα (Germanischer Lloyd - GL) και που ίσχυαν για την ναυπήγηση του πλοίου Otto Hahn.

α) 'Η τοποθέτηση του αντιδραστήρα πρέπει να γίνεται όριακά μεταξύ 0,2 L πρύμνα, όπου L τό μήκος του πλοίου μέχρι 0,3 L πλώρα.

β) Στό χώρο, που τοποθετείται ο αντιδραστήρας για λόγους προστασίας του, υπάρχουν πρύμνα και πλώρα ειδικοί χώροι ασφαλείας (cofferdams) με έ-



John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.

Telephone: 01-4819885 (8 lines)

Telex: 885427 SAMJON G

Telex (A.O.H.): 927498 SAMJON G

Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3

Telefax: 01-4807502

λάχιστο μήκος 1,5 m, και οι οποίοι δέν πρέπει να περιέχουν ύγρο.

γ) Τό ύψος του διπύθμενου ειδικά στο χώρο του αντιδραστήρα πρέπει να είναι τό ελάχιστο 2 m, και φυσικά να μή χρησιμοποιείται ως δεξαμενή.

δ) Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 7 τό περίβλημα ασφαλείας πού περιβάλλει τόν χώρο τόν αντιδραστήρα και ειδικότερα ή απόσταση μεταξύ του εξωτερικού περιβλήματος του σκάφους (shell) και των πλευρικών διαμήκων χωρισμάτων (μπουλμέδων) πρέπει να είναι τό ελάχιστο 0,2, όπου Β τό πλάτος του πλοίου.

ε) Ίδιαίτερη σημασία δίνεται τίς προδιαγραφές γιά τήν περίπτωση πυρκαγιάς γιά τήν προστασία του περιβλήματος ασφαλείας του αντιδραστήρα.

στ) Ειδικά γιά τήν περίπτωση τής προσάραξης έχει προβλεφθεί ένα βοηθητικό σύστημα ψύξης.

ζ) Ειδικές προδιαγραφές επίσης υπάρχουν γιά τήν περίπτωση τής κατάκλυσης σέ τουλάχιστον δύο γειτονικά διαμερίσματα, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ή ευστάθεια του πλοίου σέ οποιαδήποτε έκφορτη κατάσταση.

Σημαντικότερο θεωρείται όσον αφορά τήν προστασία από τήν ραδιενέργεια, ότι τό πλήρωμα του πλοίου πρέπει να κινείται, ψυχαγωγείται, ξεκουράζεται όταν τό δυνατόν πιό μακριά από τήν εγκατάσταση του πυρηνικού αντιδραστήρα. Γι' αυτό τόν λόγο όλοι οι χώροι του πλοίου έχουν χωριστεί σέ περιοχές προστασίας, όπως:

α) στην ελεύθερη περιοχή, στην οποία επιτρέπεται ως ανώτατη επιτρεπτή ποσότητα 0,15 rem ανάδετος (α)

Σ' αυτήν ανήκουν οι χώροι του πληρώματος, των επιβατών, τής γέφυρας, των αποθηκών τροφίμων.

β) ή περιοχή πού μένει και ψυχαγωγείται τό προσωπικό τής μηχανής, και όπου επιτρέπεται χωρίς κανένα πρόβλημα ή συνεχής παραμονή.

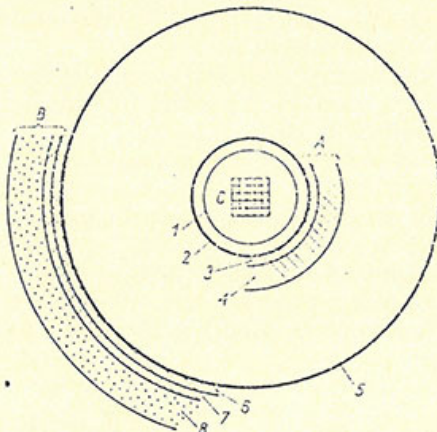
Ανώτατη ποσότητα είναι 1,5 rem/a.

γ) ή περιοχή πού εργάζεται τό προσωπικό τής μηχανής, όπου ή μέν επιτρεπτή ποσότητα μπορεί να είναι μεγαλύτερη από 1,5 rem/a, αλλά ή διάρκεια πα-

ραμονής πρέπει να είναι λιγότερη από 40 h τήν εβδομάδα.

δ) ως χώροι ύψηλου κινδύνου ακτινοβολίας ραδιενέργειας θεωρούνται ό περιβάλλον τόν αντιδραστήρα, ό του καθαρισμού του ψυκτικού μέσου και φυσικό τό δοχείο συμπίεσης και οι χώροι αλλαγής των ράβδων ελέγχου. Σ' αυτούς τούς χώρους επιτρέπεται ή είσοδος μόνο στο εξειδικευμένο προσωπικό και γιά μικρό χρονικό διάστημα διάρκεια.

Η προστασία από τήν ακτινοβολία τής ραδιενέργειας τής εγκατάστασης του πυρηνικού αντιδραστήρα σέ ένα πλοίο εξαρτάται πάρα πολύ από τά υλικά πού χρησιμοποιούνται και περιβάλλον αυτό. Υπάρχουν δύο επίπεδα ή αλλιώς 'Ασπίδες πού αποτελούν τό σύστημα προστασίας, ή Πρωτεύουσα 'Ασπίδα και ή Δευτερεύουσα (Σχήμα 8).



ΣΧΗΜΑ 8

- A Πρωτεύουσα Προστασία
B Δευτερεύουσα Προστασία
C Πυρήνας
1 Θερμική 'Ασπίδα
2 Δοχείο Συμπίεσης 'Αντιδραστήρα
3 Μόλυβδος
4 Νερό
5 Περίβλημα 'Ασφαλείας (Χάλυβας)
6 Μόλυβδος
7 Πολυεθυλένιο
8 Μπετόν

Η Πρωτεύουσα 'Ασπίδα περιβάλλει τό δοχείο συμπίεσης του αντιδραστήρα, ενώ αντίστοιχα ή ήδη αναφερθείσα θερμική 'Ασπίδα εύρσκεται εντός του δοχείου συμπίεσης του αντιδραστήρα

και περιβάλλει άμεσα τόν πυρήνα. Η Πρωτεύουσα 'Ασπίδα κατασκευάζεται γιά να απορροφάται τόση ραδιενέργεια ώστε κάποιο χρονικό διάστημα μετά τήν διακοπή λειτουργίας του αντιδραστήρα να είναι δυνατόν τό προσωπικό να μπορεί να εισέλθει στον χώρο του αντιδραστήρα και ακόμη στο περίβλημα ασφαλείας. Έτσι γιά παράδειγμα στο Savannah μισή ώρα μετά τήν διακοπή του αντιδραστήρα ή ποσότητα είναι 200 mrem/h, πού επιτρέπει τήν παραμονή μισής ώρας στο περίβλημα ασφαλείας.

Η Δευτερεύουσα 'Ασπίδα περιβάλλει τό περίβλημα ασφαλείας, τό κύκλωμα ψύξης και κατασκευάζεται έτσι ώστε να απορροφάται ή ραδιενέργεια έντελώς (δηλαδή έως τά προαναφερθέντα όρια), ακόμη και κατά τήν διάρκεια τής συνεχούς λειτουργίας του αντιδραστήρα.

Σημαντικό ρόλο στα παραπάνω συστήματα προστασίας παίζουν τά υλικά πού χρησιμοποιούνται γι' αυτό. Έτσι όπως φαίνεται και από τόν Πίνακα Γ τά καταλληλότερα υλικά γιά μέν τήν προστασία από τήν ραδιενέργεια των νετρονίων είναι τό νερό, τό ξύλο και τό πλαστικό, γιά δέ τής γ-ακτινοβολίας ό μόλυβδος, ό χάλυβας και τό μπετόν.

Τέλος στο Σχήμα 9 φαίνεται ό τρόπος προστασίας από τήν ραδιενέργεια του πλοίου Savannah, και γιά τό όποιο δίνονται ένδεικτικά τά βάρη των χρησιμοποιηθέντων υλικών:

Πρωτεύουσα 'Ασπίδα:

Νερό δεξαμενής	4,6 Mr
Περίβλημα Μολύβδου	68 Mr

Σύνολο 72,6 Mr

Δευτερεύουσα 'Ασπίδα:

Χάλυβας	139 Mr
Περίβλημα 'Ασφαλείας	226 Mr
Πολυεθυλένιο	70 Mr
Μόλυβδος	489 Mr
Μπετόν	516 Mr
Τιτάνιο - Σίδηρος	561 Mr

Σύνολο 2001 μρ
Όλικό Σύνολο 2073,6 Mr



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

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

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262

TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN

FAX: 8615433 CABLE GAYLINNTRAD

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

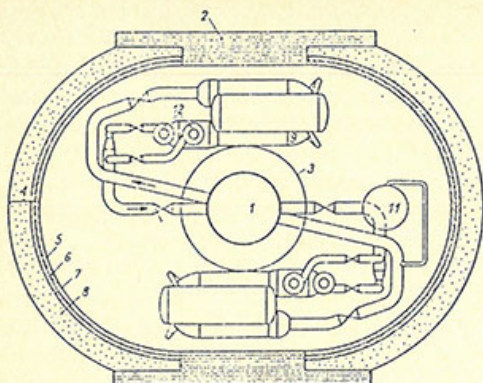
GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420



ΣΧΗΜΑ 9

- 1 Άντιδραστήρας
- 2 Προστατευτική Θυρίδα για τις συγκρούσεις
- 3 Πρωτεύουσα Άσπίδα (Μόλυβδος, Νερό)
- 4 Δευτερεύουσα Άσπίδα
- 5 Δοχείο Ασφαλείας (6 cm Χάλυβας)
- 6 Μόλυβδος (15cm) για το μέρος της Δευτερεύουσας Άσπίδας
- 7 Πολυεθυλένιο για το μέρος της Δευτερεύουσας Άσπίδας
- 8 Μπετόν (120cm) για το κάτω μέρος της Δευτερεύουσας Άσπίδας
- 9 Παραγωγή Ατμού

Στό τέλος θα ασχοληθούμε με τις διάφορες περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων που μπορεί να συμβούν σε ένα πυρηνικό πλοίο και ποιές εναλλακτικές λύσεις ασφαλείας προβλέπονται. Πρώτα όμως θα πρέπει να τονιστεί το χαρακτηριστικό ότι μετά την διακοπή της λειτουργίας ενός πυρηνικού αντιδραστήρα θα πρέπει να συνεχιστεί επί αρκετό χρονικό διάστημα η ψύξη του,

δεδομένου ή λεγόμενη παραμένουσα θερμότητα του αντιδραστήρα είναι ιδιαίτερα μεγάλη, π.χ. 1 ώρα μετά την διακοπή είναι της τάξεως 2%. και 1 μήνα μετά την διακοπή συνεχίζει να είναι 0,5%.

Στήν περίπτωση της προσάραξης του πλοίου βασική προϋπόθεση είναι να εύρισκεται σε λειτουργία το κύκλωμα ψύξης ή η ψύξη ανάγκης όπως ονομάζεται, για την οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν βοηθητικές δεξαμενές νερού έστω και θαλασσίου.

Η περίπτωση κατάκλυσης, πού μπορεί να συμβεί από σύγκρουση ή προσάραξη, αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο, δηλαδή την δυνατότητα συνεχούς λειτουργίας του κυκλώματος ψύξης και την τροφοδοσία ηλεκτρικής ενέργειας, αν και όπως ήδη αναφέρθηκε τα ληφθέντα μέτρα, όπως οι ναυπηγικές προδιαγραφές μειώνουν κατά πολύ την κατάκλυση στον χώρο του αντιδραστήρα.

Η χειρότερη περίπτωση ατυχήματος είναι η βύθιση του πλοίου, αν και θεωρείται ως εξαιρετικά άπίθανο γεγονός να συμβεί. Κατά την μελέτη του πλοίου και ιδιαίτερα του χώρου του αντιδραστήρα λαμβάνεται υπόψη ότι πρέπει να γίνει και η κατασκευή, αλλά και η εγκατάσταση του έτσι ώστε να μην υπάρχει καμία περίπτωση μόλυνσης του περιβάλλοντος. Όπως και για τα άλλα ατυχήματα κατά πρώτον θα πρέπει το πρωτεύον κύκλωμα ψύξης να παραμείνει εν

λειτουργία και αν δεν είναι δυνατόν τότε της ανάγκης.

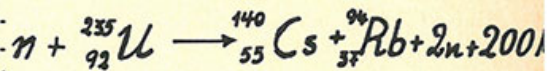
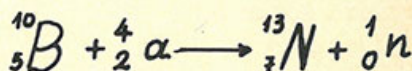
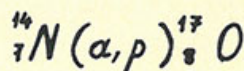
Φυσικά άμέσως ή λειτουργία του αντιδραστήρα διακόπτεται και σε όρισμένα πλοία ο χώρος γύρω από τον αντιδραστήρα αλλά και στο περιβλήμα ασφαλείας γεμίζει με νερό και άφου γεμίσει με μηχανικό τρόπο κλείνει, έτσι ώστε το νερό να λειτουργεί και ως ψυκτικό μέσο αλλά και ως επιβραδυντής.

Σε μεγάλη βάση είναι γεγονός ότι μπορεί να υπάρξει μικρή έκλυση ραδιενέργειας. Παρ' όλα αυτά όμως από την συνεχή ανάμιξη με το περιβάλλον νερό ή ραδιενέργεια αυτή μειώνεται συνεχώς ώστε στο τέλος να μην θεωρείται πλέον ως επικίνδυνη.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Σημείωση:

Παρακάτω επαναλαμβάνονται οι εξισώσεις των αντιδράσεων:



ΠΙΝΑΚΑΣ Γ

Ειδικά Υλικά για την προστασία από την ακτινοβολία ραδιενέργειας

	Πυκνότης g/cm ³	Σκληρότητα Kp/cm ²	I* για νετρόνια	γ-ακτινο- βολία cm	Χρήση
Μόλυβδος	11,3	200	8	2,5	γ-ακτινοβολία
Χάλυβας	7,8	2000	6	3,7	προστασία από γ-ακτινοβολία και νετρόνια
Μπετόν	2,4—5,6	20 — 100	6 — 11	6-15	προστασία από γ-ακτινοβολία και νετρόνια
Νερό	1	—	10	30	προστασία από νετρόνια
Πλαστικό (Πολυεθυλένιο)	0,92	500	9	30	προστασία από νετρόνια
Ξύλο	1,3				προστασία από νετρόνια

I* = Πάχος του υλικού, πού ελαττώνει την ακτινοβολία.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

«Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου»

Του κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΡ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ, δικηγόρου του 'Αρείου Πάγου

Λόγω πληθώρας επίκαιρης ύλης εις
τά προηγούμενα τεύχη των «Ν.Χ.» της
1ης και 15ης 'Ιουνίου, συνεχίζεται στο
παρόν τεύχος η ενδιαφέρουσα μελέτη
του κ. Ματθαίου για τις Πηγές του Σύγ-
χρονου Ναυτικού Δικαίου.

V. Διαίρεση και ανάλυση του Ναυτικού Νόμου Ρόδων

Κεφάλαιο 2

Οί ναύτες του πλοίου Α, κατ' έντολήν
του πλοιάρχου τους, κλέβουν τίσ άγκυ-
ρες του πλοίου Β, τό όποιο είναι άγκυ-
ροβλημένο στό λιμάνι ή σέ παραλία.
Τό πλοίο Β έτσι χάνεται. 'Εάν αυτό απο-
δειχθή, ό καπετάνιος πού έδωσε την έν-
τολή γιά την κλοπή θά αποζημιώδη όλη
τή ζημία του πλοίου Β καί των περιεχο-
μένων του. 'Εάν κάποιος κλέψει τά έ-
ξάρτια ή όποιοδήποτε αντικείμενο χρη-
σιμοποιούμενο στό κατάστρωμα, όπως
σχοινιά, παλαμάρια, πανιά, βάρκες καί
παρόμοια, ό κλέπτης πρέπει νά τά απο-
ζημιώση στό διπλάσιο²².

Στήν ιδιωτική αυτή συλλογή υπάρ-
χουν ακόμη διατάξεις πού ρυθμίζουν
τήν ασφάλεια των επιβατών καί του
φορτίου όπως λ.χ. απαγόρευση στους
επιβάτες νά τηγανίζουν ψάρια καί νά
κόβουν ξύλα πάνω στό πλοίο (Μέρος Β'
διάταξη ι' καί ια': «επιβάτης έν πλοίω ι-
χθύν μή τηγανίζέτω' ό ναύκληρος αυτό
μή συγχωρείτω' διάταξη ια: επιβάτης έν
πλοίω ξύλα μή σχιζέτω' ό ναύκληρος
αυτό μή συγχωρείτω»), διατάξεις πού έ-
πιβάλλουν στόν πλοίαρχο νά καλύπτει
μέ «διφθέρας» (δέρματα) τά επί του κα-
ταστρώματος φορτία ύφασμάτων ή σί-
του (Μέρος Γ' κεφ. 34 καί 38, διατάξεις
γιά κλοπές εις βάρος επιβατών ή έμπο-
ρων (Μέρος Γ, κεφ. 3), διατάξεις γιά
ναυτικά δάνεια (Μέρος Β', κεφ. 17-19
καί μέρος Γ', κεφ. 16-18), διατάξεις γιά
διάφορες περιπτώσεις ναυλώσεως (Μέ-
ρος Γ', κεφ. 20 επ.) καί γιά τά σύμφωνα
κερδοκοινωνίας ή χρεοκοινωνίας δηλα-
δή κοινωνίας μεταξύ έμπορων ή πλοίου
καί φορτίου (Μέρος Γ', κεφ. 17) διατά-
ξεις γιά συνεταιρισμό μέ πρόφορική ή

καί μέ έγγραφη συμφωνία μεταξύ δύο
πλοιοκτητών (μέρος Γ', κεφ. 21) έκτετα-
μένες διατάξεις γιά ύποχρέωση συνει-
σφοράς των σωζομένων φορτίων λόγω
έκβολής φορτίου, ή καί άρπαγής του-
του υπό των κυμάτων (Κεφ. 27, 30), περί
μεταβολής της πορείας του πλοίου, κα-
τά την όποιαν ό διατάξας αυτήν ύπο-
χρεούται σέ αποκατάσταση της έπελ-
θούσης ζημίας (Κεφ. 4 καί 39), διάταξη
πού προβλέπει άμοιβή γιά την περίπτω-
ση πού οι επιβάτες ενός ναυαγήσαντος
πλοίου διέσωσαν χρυσό, άργυρο, μετα-
ξωτά ύφάσματα ή μαργαριτάρια ή ό-
ποια καθορίζετο στό 1/7 ή 1/2 της αξίας
των σωζομένων ανάλογα άν τά άνασυρ-
θέντα ήσαν σέ βάθος άνω των 8 ή των
15 όργιών άντιστοίχως (Μέρος Γ', κεφ.
40), διάταξη περί θαλάσσιας άρωγής ό-
που προβλέπετο σάν άμοιβή γιά την
παροχή βοήθειας πρós διάσωση κινδυ-
νεύοντος πλοίου ή φορτίου τό 1/5 έκ
των σωζομένων (κεφ. 46) κτλ. Οι διατά-
ξεις αυτές πού έγιναν αιγά αιγά αποδε-
κτές από τους ναυτιλλομένους όλων
των χωρών έμπέδωσαν την ασφάλεια
της ναυσιπλοίας καί έξετόπισαν τό έπι-
κρατούν μέχρι τότε βάρβαρο έθιμο της
ληλασίας των ναυαγών.

Χρήζει ακόμη έξετάσεως ότι πέρα ά-
πό τις διάφορες περιπτώσεις κλοπής
προβλέπονται υπό του Ν.Ρ.Ν. καί τά ά-
δικήματα των συμπλοκών μεταξύ των έ-
πί του πλοίου επιβαιόντων καί αι απο-
δράσεις. Σχετικά μέ τις συμπλοκές με-
ταξύ αυτών επί μισθώ, όρίζεται ότι ό ύ-
παίτιος της επιθέσεως ύποχρεούται σέ
αποζημίωση του τραυματισθέντος διά
καταβολής των έξόδων ιατρικής περι-
θάλψεως καί μισθών του μέχρι της απο-
καταστάσεως της υγείας του.

Τήν περίπτωση αυτή ό Ν.Ρ.Ν. άντιδια-
στέλλει από την συμπλοκή πού λαμβά-
νει χώρα μεταξύ ναυτών ή ναυκλήρων
καί ναυτών πού μετέχουν στην επιχεί-
ρηση μέ ποσοστά σάν συμπλοκίτες ή
κερδοκοινωνοί. Στήν δεύτερα αυτή πε-
ρίπτωση στην όποια περιλαμβάνονται
καί οι επί του πλοίου έμποροι, ό ύπαί-

τιος ύποχρεούται σέ καταβολή των έξό-
δων ιατρικής περιθάλψεως καί όρισμέ-
νου χρηματικού ποσού γιά την έπελθού-
σα σωματική βλάβη λ.χ. γιά την έξόρυ-
ξη του όφθαλμού ή αποζημίωση όρίζε-
ται σέ 12 χρυσίνους. 'Ακόμη άναγνωρί-
ζεται δικαίωμα νομίμου άμύνης κατά
του επιτιθέμενου (Κεφ. ε, γ στ'). Τέλος
προβλέπεται ή περίπτωση αποδράσεως
(διαφυγής) του πλοιάρχου μέ τό πλοίο,
τό όποιο ό πλοιοκτήτης ένεπιστεύθη σ'
αυτόν, μέ την βοήθεια του πληρώματος
ή μέρους αυτού. 'Αν συμβή κάτι τέτοιο
κατάσχεται ή περιουσία των ύπαιτών
πού είναι καί προσωπικά ύπεύθυνοι γιά
τήν αποκατάσταση της έπελθούσης
ζημίας (κεφ. η).

Σχετικά μέ τά ναυτικά δάνεια προ-
βλέπεται άφ' ενός ύψηλός τόσος καί
άφ' έτέρου ότι ό δανειστής φέρει τόν
κίνδυνο της άπώλειας του δανείου σέ
περίπτωση μή έπιστροφής του πλοίου.
'Ακόμη ό Ν.Ρ.Ν. κηρύσσει άκυρα τά ναυ-
τικά δάνεια γιά τά όποια δόθηκε ασφάλεια
έπό άκινήτων, γιατί κατ' αυτόν τόν
τρόπο ό δανειστής δέν άντιμετωπίζει
ναυτικό κίνδυνο καί κατά συνέπεια δέν
δικαιολογείται νά αποκερδαίνη ύψηλό
τόκο πού παρέχεται μόνο λόγω του με-
γάλου έκ του ναυτοδανείου κινδύνου
(κεφ. ιγ' Β' Μέρους). 'Ο Νόμος Ρόδων
Ναυτικός ρυθμίζει ακόμη περιπτώσεις
ναυτικών δανείων, μεταξύ των όποιων
είναι καί οι έξης:

α) Δάνειο πού συνάπτουν οι συμ-
πλοκίτες πού αντιπροσωπεύουν τό
3/4 της αξίας του πλοίου μπορεί νά
πραγματοποιηθή όπουδήποτε μέ ασφάλεια
όλόκληρο τό πλοίο (προοίμιο της
σημερινής ναυτικής ύποθήκης) (κεφ. ιθ',
Β' μέρος).

β) Δάνειο πλοιάρχου καί έμπόρων μέ
ασφάλεια του πλοίου, του ναύλου καί
του φορτίου υπό τόν όρο άφίξεως του-
των σώων (κεφ. στ' του Γ' μέρους)²³.

VI. Περί Ρόδου καί ναυτοδικείων στήν άρχαία 'Ελλάδα

Στό σημείο αυτό θά ήθέλαμε συμπλη-
ρωματικώς σέ όσα έκθέτουμε στην ύπο-
διαίρεση II άνωτέρω, νά αναφέρουμε λί-
γα λόγια γιά τό νησί της Ρόδου καί περί
των 'Ελληνικών ναυτοδικείων.

'Η Ρόδος, άληθινό κόσμημα του Αι-
γαίου, είναι ένα από τά μεγαλύτερα καί
όμορφότερα νησιά της 'Ελλάδος, κειμέ-
νη πρós άνατολάς πρós την Αίγυπτο,
καί πλησίον των Τουρκικών άκτών. Οι
κυριώτερες πόλεις της νήσου ήσαν ή
Κάμειρος, ή 'Ιάλυσος καί ή Λίνδος. 'Από
έποικισμό αυτών έδημιουργήθη ή πόλη
της Ρόδου πού κτίσθηκε άμφιθεατρικά
άνωθεν 5 λιμένων σέ σχέδια του αρχιτέ-
κτονα 'Ιπποδάμου. Κατά τόν 5ον αιώνα
π.χ. συνήφθη ή «Δωρική έξάπολις», πού
ήτανε πολιτική όμόσπονδια μεταξύ των
τριών πόλεων της Ρόδου της Κω, Κνί-
δου καί 'Αλικαρνασσού. Τό 196 π.χ. οι
Ρόδιοι απέλευθέρωσαν τις Κυκλάδες ά-

πό τους Μακεδόνες και ανέλαβαν την προστασία τους, ιδρύσαντες το «κοινόν των νησιωτών» που διειρηθή μέχρι το 166 μ.χ.

Η Ρόδος έφθασε στο αποκορύφωμα της ακμής της περί τα 300 π.χ. Διεδέχθη την Αθήνα ως πρώτο ναυτεμπορικό κέντρο της Ελλάδος και σαν κέντρο γραμμάτων και τεχνών. Ο συμπαγής μπορύντιζος Κολοσσός, εκατό πέντε πόδια ύψος που κατασκευάσθηκε γύρω στα 280 π.χ. από τον διάσημο γλύπτη Χάρη, ήταν τοποθετημένος στην είσοδο του λιμανιού της και έθεωρετο ένα από τα επτά θαύματα του αρχαίου κόσμου. Ο Κολοσσός έπεσε το 226 π.χ. λόγω καταστρεπτικού σεισμού και τα υπολείμματα του πουλήθηκαν ως μέταλλο το 657 μ.χ. από Άραβες και χρειάσθηκαν ως λέγεται ένακόσιες καμήλες για την μεταφορά του. Νέοι άνθρωποι αποστέλλοντο στην Ρόδο από άλλες πόλεις για να μάθουν φιλοσοφία, ρητορική και τις εμπορικές μεθόδους. Και το ανά τον κόσμο φημισμένο άγαλμα του Λαοκόοντος έγινε από Ρόδιο καλλιτέχνη. Λέγεται ότι η πόλη ήταν διακοσμημένη με τρεις χιλιάδες μαρμάρινα αγάλματα.

Η Ρόδος πολιορκήθηκε δύο φορές ανεπιτυχώς από τον Δημήτριο τον Πολιορκητή και το Μνηριδάτη το 304-305 και 88 π.χ. αντίστοιχως, καταλήφθη από τους Ρωμαίους το 42 π.χ. και το 1522 από τους Τούρκους.

Στην αρχαία Ελλάδα όλα τα πλοία ήταν δεμένα τουλάχιστον από τον Νοέμβριο μέχρι τον Μάρτιο, λόγω των επικρατουσών δυσμενών καιρικών συνθηκών της Μεσογείου, επικίνδυνων για την ναυσιπλοία κατά τους μήνες αυτούς²⁴.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι στην Ρόδο και ενικά σε όλα τα Ελληνικά ναυτοδικεία υποθέσεις εξεδικάζοντο μόνο κατά την περίοδο από Σεπτέμβριο μέχρι και Απρίλιο, γεγονός που επέτρεπε στους εμπόρους να ταξιδεύουν το καλοκαίρι και να εκδικάζουν τις διαφορές τους κατά την διάρκεια του χειμώνα. Οι Ρωμαίοι απήτουν δέσιμο των πλοίων από τον Νοέμβριο μέχρι και τον Μάρτιο και αυτό κατέστη κανόνας δικαίου στους Μεσαιωνικούς χρόνους.

Στην αρχαία Ελλάδα η εκδίκαση των διαφορών που προέκυπταν από το ναυτικό εμπόριο εγένετο από ειδικούς δικαστές τους «ναυτοδίκας» ή «θεσμοθέτας»²⁵.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΟΙ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ

1. Διατήρηση κατά τον Μεσαίωνα του Ρωμαϊκού και Ροδιακού δικαίου

Η Ρώμη δεν έγινε ναυτική δύναμη πριν από τους Καρχηδονιακούς πολέμους του 3ου π.χ. αιώνα. Από το γεγονός ότι οι Ρωμαίοι ήταν σύμμαχοι των Ροδίων και από αναφορές στον Πανδέ-

κτη, είναι λογικό να συμπεράνουμε ότι το Ρωμαϊκό Ναυτικό Δίκαιο αντέγραψε πολλές ρυθμίσεις του Ροδιακού δικαίου.

Επειδή η Μεσόγειος υπό Ρωμαϊκή διοίκηση δεν ήταν μόνον το κέντρο του δυτικού Κόσμου αλλά επίσης ο κεντρικός της υδάτινος εμπορικός δρόμος, τότε ναυτικό δίκαιο αναπτύσσεται ως ενιαίο, υπερεθνικό, ολοκληρωμένο σύστημα δικαίου. Οι βάρβαροι εισβολείς που εκινήθησαν προς τα νότια δεν ήταν ναυτικοί, και έτσι τα βασικά λιμάνια της Μεσογείου μπόρεσαν να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους. Επιπλέον, επετράπη στους κατακτηθέντες λαούς να διατηρήσουν το Ρωμαϊκό δίκαιο στο οποίο ήταν εξοικειωμένοι, και έτσι στο πεδίο της ναυτιλιακής νομολογίας και κωδικοποιήσεως η εξέλιξη στους Μεσαιωνικούς χρόνους υπήρξε σταδιακή. Μετά όμως από την πτώση της δυτικής Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας το 476 μ.Χ. ωρισμένοι Ιταλικοί λιμένες ανεπτύχθησαν σταδιακά και από τον 11 μ.χ. αιώνα άρχισαν να εμφανίζονται και συλλογές ή κώδικες ναυτικών εθίμων και συνθημάτων.

II. Ο Κώδικας του Amalfi «la tabula Amalfi»

Ο πρώτος των Μεσαιωνικών αυτών Κωδίκων, ο Κώδικας του Amalfi (Ιταλικό λιμάνι κοντά στην Νεάπολη) καλούμενος «La Tabula Amalfi» συνετάγη από το 1131 μ.Χ., αρχικά στα Λατινικά και αργότερα και στα Ιταλικά. Οι κάτοικοι του Amalfi ισχυρίζοντο ακόμη, και είχαν την φήμη, ότι ανέκάλυψαν την ναυτική πυξίδα. Η υπερηφάνεια των κατοίκων του κρατιδίου του Amalfi, τώρα ενός μικρού λιμανιού 5.000 περίπου κατοίκων, που ανεπτύχθη μετά την νίκη κατά των Σαρακηνών το 890 μ.Χ. ήταν μεγάλη.

Το 1570 μ.Χ. ο συγγραφέας Freccia έγραψε ότι ο Κώδιξ του Amalfi έχει επισκιάσει το Ροδιακό δίκαιο και ότι «όλες οι διαφορές, όλες οι αγωγές και ναυτιλιακές υποθέσεις εκρίνοντο υπό του νόμου του Amalfi»²⁶. Ωστόσο ο σύγχρονος Ιταλός ιστορικός νομικός Ugo Paoli πιστοποιεί ότι «το Έλληνικό δίκαιο αποτελεί την δόξα της κλασικής Ελλάδος καταυγάζον με το φως του Έλληνικού Πολιτισμού τις ναυτικές κοινότητες της Ιταλίας»²⁷.

Το κείμενο του Κώδικα του Amalfi που περιείχε 66 άρθρα, μεγάλο μέρος των οποίων ησχολείτο με την εμπορική κοινωνία, στην οποία οι πλοιοκτήτες, ο πλειάρχος, οι ναύτες και οι έμποροι έσχημάτιζαν από κοινού μία κοινωνία. Έκαστο μέλος του πληρώματος, έλάμβανε από μία μετοχή, οι έμποροι έλάμβαναν μετοχές ανάλογα με την αξία του εμπορεύματος οι δέ πλοιοκτήτες ανάλογα με την αξία του πλοίου. Οι κοινωνοί δεν μπορούσαν να διαθέσουν τις με-

τοχές τους πρό του πέρατος της ναυτικής επιχειρήσεως.

Το άρθρο 38 παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί αφορά την κοινωνία δύο ή περισσοτέρων πλοίων σε κοινό πλοίο την «conserva» που αναχωρούσαν μαζί προς άμοιβαία προστασία από τους πειρατές.

Το πλήρωμα έλάμβανε τους μισθούς του προκαταβολικά αλλά έμισθοδοτείτο μόνο αν το πλοίο ήτο σε υπηρεσία.

Η Tabula Amalfi διέκρινε τρεις περιπτώσεις αβαρίας: 1) όταν ο πλοίαρχος με την συναίνεση των κοινωνών έρριπτε στην θάλασσα μέρος του στην κοινωνία ανήκοντος εμπορεύματος (άρθρ. 47), 2) όταν έμποροι μη μέλη της κοινωνίας προέβαιναν σε ρίψη εμπορευμάτων τους (άρθρ. 48), και 3) όταν ο πλοίαρχος έρριπτε στην θάλασσα φορτίο άνευ της συναίνεσεως των εμπόρων.

Η Tabula Amalfi είχε χαθεί για αιώνες και επανεβρέθη το 1843 σε ένα δυσκολοδιάβαστο χειρόγραφο στην Βιέννη, το οποίο οι Αυστριακοί είχαν μεταφέρει από την Βενετία.

III. Το Consulado del Mar

Μετά τον Κώδικα του Amalfi, δεν εμφανίσθηκε άλλος κοινός Κώδικας²⁸ για δύο ή τρεις αιώνες, εποχή κατά την οποία το κέντρο της ναυτιλίας μετεκινήθη δυτικά προς την Βαρκελώνη. Παπικός αξιωματούχος περιγράφοντας την Βαρκελώνη στα τέλη του 14ου αιώνα ανέφερε για τους νόμους της: «Σχεδόν σε όλες τις ναυτικές πόλεις, οι διαφορές μεταξύ ναυτικών και εμπόρων διευθετούνται από αυτούς ή από νόμους που προέρχονται απ' αυτούς με μεγάλη υπευθυνότητα και όπως προηγουμένως οι άνθρωποι μιλούσανε για τους νόμους της Ρόδου, τώρα όλοι μιλούν για τους νόμους της Βαρκελώνης»²⁹.

(συνέχεια στο επόμενο)

23. Περί του Νόμου των Ροδίων Ναυτικών βλ. Ν. Πλειώνη, Ναυτικοί Κώδικες της Ανατολικής Μεσογείου, Δελτίον Ν.Ε.Ε., αρ. 37-38, Βλ. επίσης Μ. Σίμψα, Το ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων, τ. Β', 1982, σελ. 167, 171, 178, επ., J.M. Pardessus, Collection des Lois Maritimes, τόμοι 1-6, Παρίσι 1828-45.

24. Βλ. David R. Owen, ως ανω σελ. 760 υποσημείωση 5.

25. Βλ. Ν. Δελούκα, οπ. αν σελ. 33. Βλ. επίσης γενικώς E. Cohen, Ancient Athenian Maritime Law, οπ. αν. A. Desjardins, Introduction historique à l' étude du droit Commercial Maritime, Paris 1890.

26. Βλ. The Maritime Legal System, supra, σελ. 881-882.

27. Βλ. Κ. Καραβά, Έμπορικόν Δίκαιον, Ι, 1947, σελ. 20.

28. Εκτός του Constitutum Usus της Pisa (περί το 1160 μ.Χ.) που άσπαζόμενο άρχες του Ρωμαϊκού δικαίου θέτει κανόνες σε συγκεκριμένες περιπτώσεις συγκρούσεως πλοίων και The Statutes της Ancona (περί το 1350 μ.Χ.) που επίσης αναφέρεται σε δύο περιπτώσεις συγκρούσεως σε λιμάνι και έφαρμόζει την αρχή της ευθύνης.

29. Βλ. The Maritime Legal System, οπ. αν. σελ. 885.



VINO SHIP AGENCY (HELLAS) LTD.-GREECE

111 FILONOS STR. 7th FLOOR, 185-35 PIRAEUS TEL: 4182384/5-FAX: 4182385-TLX: 241871 AKRA GR

MANAGING DIRECTOR: MR. CHRISTOS PAPAKIS/Cpt. D.I. PAPAKIS

TECHNICAL MANAGER: MR. JOHN MARKOZANIS

OVERSEAS ASSOCIATES

VINO SHIP AGENCY SINGAPORE

10 ANSON ROAD- 26-11 INTERNATIONAL PLAZA- 0207 SINGAPORE

TEL: 2255088-FAX 2228102-TLX: 43011 MALCON

DIRECTOR: MR. GOPALAN MUKUNNAN A.O.H. 2583139

OPERATION MANAGER: CAPT. ASHOK BATURA A.O.H. 4420465

OVERSEAS OFFICE

ACE NAVIGATION CO. INC.

5th FLOOR PUSONG MAYNILA BLDG
U.N. AVENUE COR A MABINI ST.
ERMITA, METRO MANILA PHILIPPINES TEL. 507636/38
590521-22 - FAX: 521-70-54 TLX: 40866 ACENAV PM
66812 ACANAV PN 27985 ACENAV PH
EXEC. VICE PRESIDENT: MR. LORETO L CASABAR SR

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

B.M. 201 HAN WOO BLDG 112-26 SOKONG DONG
JUNG KU SEOUL R.O.S. KOREA TEL: 02-7762357/9
FAX: 027522346 - TLX: K 25605 HANSHIP
MANAGING DIRECTOR: MR. K. J. KIM

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

RM 306 SONG NAM BLDG 76-1 4GA JUNGANG
DONG JUNG KU PUSAN R.O.S. KOREA
TEL.: 051-4630646/7/8 - FAX: 051-4630668
TLX: K 53577 HANSHIP
PRESIDENT: MR. N.S. KIM

AL BARRAK SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

P.O. BOX 3682
ALMELEHI BUILDING 6th FLOOR
KING SAUD STREET
DAMMAM 31481
MANAGER: CAPT. JAMAL AKHTAR

MALTRANS SHIPPING AGENCIES

P.O. BOX 921805 JORDAN
TEL: 663914/668656/666085/665737 FAX: 665721
TLX: 21043 /22067
DY GENERAL MANAGER: MR. NABIL KHATIB

ABUDHABI: ALKUNAIBY ALGHANIM AND
ALQUTUB SHPG AG. (MALTRANS)

ALBARRAK SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

P.O. BOX 17111
HAIL STREET CARAVAN SHOPPING CENTER
JEDDAH 21484

GENERAL MANAGER: MR. SAMIR BARGHOUTI

PARAKOU SHIPPING LIMITED

12/F TUNG HIP COMM. BLDG
244-252DES VOEUX ROAD C
HONG KONG - TEL: 5-458989 - FAX: 5-458787
TLX: 72527 PARSH HX
GENERAL MANAGER: CAPT. THOMAS L M VOUNG

SASITA SHIP. & TRANSPORT SDN BHD

ROOM 12A 1st FLOOR TAN CHONG BUILDING 23A WELD
QUAY 10300 PENANG MALAYSIA TEL: 04-611752
FAX: 04-620142 - TLX: MA 40569 SASITA
MANAGER: MR. WONG YIM FATT

TAICHEW SHIPPING CO. LTD.

SUITE 612 PANAVONGS BLDG 6th FL. 104 SURANWONE
RD BANGKOK 10500 THAILAND
TEL.: 2354821 (DIRECT) 2350200-9 EXT. 33,34
FAX: 2362889 TLX: 21016 CTSHIP TH.
GENERAL MANAGER: MR. VIKROM YODKAMOL

UNION PEACE NAVIGATION

2F NO. 59 HSIAO 2ROAD KEELUNG TAIWAN R.O.C.
TEL: 032-281267 - FAX: 032-230945
TLX: 31252 UPSHIP
DIRECTOR: MR. M. K. CHEN

UNION PEACE NAVIGATION

12-2 FL. NO. 75 SEC. 3 PATEH RAOD TAIPEI
TAIWAN R.O.C. TEL: 02-7766065
FAX: 027766067 TLX: 20827 LIPNAV

SEASPAN SHIPPING & TRAD. PVT LTD.

91/92 BAJAJ BHAVAN NARIMAN POINT BOMBAY-INDIA
TEL: 2021463/240485 - FAX: (91-22) 286-3745
TLX: 011-3781 ICI IN
DIRECTOR: CAPT. V. K. VERMA

CALCUTTA — MADRAS — COCHIN

ENGINEERING ASSOCIATE
INDEX COOL MARINE INDUSTRY PTE LTD
ENGINEERING PTE LTD
FURNITURE DELIGN
AIR COOL ENGINEERING CO.

OFFICE:

BLOCK 1001 EUNOS AVENUE 8
01 - 20 EUNOS INDUSTRIAL ESTATE
TEL: 7471222
TLX: 36941
FAX: 7442233

24 HRS SERVICE

Managing Director: Robin Moh
General Manager: Roger Mo

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οικόλογική καταστροφή

Τρία σοβαρά ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα ανοικτά των ακτών των ΗΠΑ είχαν σαν αποτέλεσμα την διαρροή εκατομμυρίων λίτρων πετρελαίου και την ρύπανση θαλασσίων περιοχών με μεγάλη οικολογική σημασία.

Τό σοβαρότερο ατύχημα ήταν αυτό του ελληνικού πλοίου «Γουόρντ Πρίντλιν» που προσάραξε σε ύφαλο ανοικτά του Νιούπορτ και υπέστη δύο ρήγματα με αποτέλεσμα τη διαρροή περί των 650.000 λίτρων.

Τό δεύτερο ατύχημα έγινε στις εκβολές του ποταμού Ντέλαγουερ όπου εξώκειλε τό υπό σημαία Ούρουγουάης δεξαμενόπλοιο «Πρεζιντέτ Ριβέρα» και από την διαρροή που ακολούθησε μολύνθηκε ή θαλάσσια περιοχή που περιλαμβάνει τίς ακτές του Ντέλαγουερ, του Νιού Τζέρσεϊ και της Πενσυλβάνιας και ειδικά τό νησί Πάϊς που είναι βιότοπος θαλασσινών πουλιών. Τό τρίτο ατύχημα έγινε μέσα στη διώρυγα που συνδέει τό Χιούστον μέ τόν κόλπο του Γκάλβεστον, όπου τό παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Ράτσελ» συγκρούστηκε μέ τρείς φορτηγίδες και προκάλεσε διαρροή πετρελαίου ενός εκατ. λίτρων.

Η σειρά των τελευταίων μεγάλων ατυχημάτων μετά την πρόσφατη οικολογική καταστροφή του Βολντέζ της Αλάσκας έδειξε

τήν αδυναμία των Αμερικανικών Αρχών να αντιμετωπίσουν διαρροές πετρελαίου αυτού του μεγέθους. Σύμφωνα μέ είδησεογραφικές πληροφορίες ή τεχνολογία που χρησιμοποιείται γιά τόν καθαρισμό των ακτών και την ανάρρωση του πετρελαίου από την θάλασσα είναι παλιά, ενώ οι νέες μέθοδοι που έχουν ανακαλυφθεί δέν χρησιμοποιούνται λόγω του απαγορευτικού τους κόστους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Συνάντηση Ιαπώνων και Νοτιοκορεατών

Συνεχίζοντας τίς τακτικές επαφές τους που άρχισαν τόν Νοέμβριο του 1982, αντιπροσωπείες των εθνικών ενώσεων των Ναυπηγών της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας συναντήθηκαν γιά 10η φορά στό Τόκιο στίς 22 Μαΐου. Οι δύο πλευρές συζήτησαν τίς πρόσφατες εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλία σε συσχετισμό μέ τά ειδικά προβλήματα των ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών των δύο χωρών μέ στόχο την αλληλοκατανόηση των προβλημάτων.

Κύριο συμπέρασμα της συνάντησης ήταν ότι συνεχίζεται ή ανάκαμψη των ναυπηγήσεων αλλά οι τιμές των νέων πλοίων δέν είναι ακόμα αρκετά ικανοποιητικές και αποφασίσθηκε νά επεκταθεί ή προσπάθεια αύξησης των τιμών. Επίσης αποφασίσθηκε νά

συναντηθεί κοινή αντιπροσωπεία Ιαπώνων και Νοτιοκορεατών μέ αντιπροσώπους των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων και συζητήθηκαν θέματα εργατικού δυναμικού, απασχόλησης και θέματα ανταλλαγής τεχνολογίας.

Νέος πρόεδρος των Ιαπώνων Έξαγωγέων Πλοίων

Ο κ. Κένκο Χασεγκάουα, πρόεδρος της «Kawasaki Heavy Industries», εκλέχθηκε νέος πρόεδρος της Ιαπωνικής Ένωσης Έξαγωγέων Πλοίων (JSEA) κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης της Ένώσεως στό Τόκιο στίς 26 Μαΐου. Ο κ. Χασεγκάουα είχε διατελέσει επίσης πρόεδρος της Ένωσης Ναυπηγών της Ιαπωνίας (SAJ) από τό 1987 και ή νέα θητεία του είναι διετής.

Τό προσωπικό των ναυπηγείων.

Σύμφωνα μέ έντελώς πρόσφατα στατιστικά στοιχεία τό σύνολο του προσωπικού που απασχολείται στό μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα της χώρας, ανέρχεται σε 130.000 άτομα. Ο αριθμός αυτός καλύπτει φτούς απασχολούμενους μέ κάθε μορφή σχέσεως, ακόμα και τούς επί τίτλω ή επί τιμή, σε όλες τίς διευθύνσεις των συγκροτημάτων συμπεριλαμβανομένων και των απασχολούμενων εκτός του ναυτιλιακού τομέα.

Στόν κυρίως ναυπηγικό τομέα απασχολούνται 24.000 άτομα, 8.500 ως τεχνικό και διοικητικό προσωπικό και 15.500 ως είδικευμένοι εργάτες και τεχνίτες. Οι αριθμοί αυτοί συγκρίνονται μέ τούς πρό δεκαετίας παρουσιάζουν αισθητή μείωση, δεδομένου ότι τό 1979 τό σύνολο του προσωπικού ανέρχόταν σε 70.000 και χωρίζονταν σε 20.000 διοικητικούς τεχνικούς και 50.000 εργάτες. Τό σημερινό εργατικό δυναμικό των ναυπηγείων (διοικητικοί, τεχνικοί και εργάτες) ανήκει σε 18 ναυπηγικά συγκροτήματα (έναντι 23 τό 1979) και εργάζεται σε 40 διάφορες ναυπηγικές εγκαταστάσεις (έναντι 48 τό 1979).

Αναφέρεται τέλος ότι εκτός του ανωτέρω προσωπικού πρέπει νά υπολογισθεί στό εργατικό ναυπηγικό δυναμικό και τό προσωπικό των διαφόρων ναυτιλιακών υπεργολαβικών επιχειρήσεων οι οποίες απασχολούν σήμερα περί τίς 12.000 άτομα.

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 - 4510.318 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Ψυγεία για τη Δυτ. Αφρική**

Πάντοτε υπήρχε ζήτηση ειδικών ψυκτικών έμποροκιβωτίων για την περιοχή των λιμένων της Δυτικής Αφρικής. Τα τεχνικά όμως προβλήματα και ιδίως η συντήρηση και φύλαξη των κιβωτίων, καθιστούσαν ασύμφορη τη χρησιμοποίησή τους. Ήδη όμως η εταιρία Sea Containers έλυσε το βασικότερο από τα προβλήματα αυτά με την εγκατάσταση στο Άμπιτζάν μεγάλων αποθηκευτικών χώρων που διαθέτουν όλα τα μέσα συντήρησης και φύλαξης των έμποροκιβωτίων. Μέ τις λιμενικές αυτές εγκαταστάσεις επετεύχθη η επιθυμητή ποιότητα υπηρεσιών, ενώ το πλήρες πρακτορειακό δίκτυο που διαθέτει η εταιρία στην περιοχή εκείνη έχει όλα τα μέσα να συμβουλευθεί την πελατεία της για την καλή χρήση και μεταφορά των ψυκτικών κιβωτίων.

Κατόπιν αυτού η βρετανική εταιρία OT Africa Line που εξυπηρετεί τη Δυτική Αφρική έθεσε σε λειτουργία ένα πάρκο ψυκτικών έμποροκιβωτίων στη γραμμή Άγγλας — Κόντινεντ — Δυτικοαφρικανικής ακτής. Στόν λιμένα της Γκάνα έκαναν σοβαρές επενδύσεις σε ψυκτικές εγκαταστάσεις τόσο στην προβλήτα όσο και στο νέο τέρμιναλ στο έσωτερικό. Στα άλλα λιμάνια της Δυτ. Αφρικής η κατάσταση θεωρείται ικανοποιητική.

Σημειωτέον ότι η OT Africa Line στη γραμμή προς τη Δυτική Αφρική θα μεταφέρει κυρίως κρέας, ψάρια, πουλερικά και γαλακτομικά προϊόντα, ενώ στη γραμμή της επιστροφής προς Εύρωπη θα μεταφέρει φρούτα, κυρίως ανανάδες και θαλασσινά προϊόντα.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Θαλάσσιες επενδύσεις**

Από το 1975 η Νορβηγία έχει επενδύσει 286 δισεκ. κορωνών σε θαλάσσιες πετρελαϊ-

κές δραστηριότητες έναντι των 141 δισεκ. κορωνών που διέθεσε στις χερσαίες επενδύσεις. Η διαφορά υπέρ των θαλασσίων ανέρχεται σε 145 δισεκ. κορωνών. Σημειωτέον ότι τα μεγάλα προγράμματα του πετρελαϊκού τέρμιναλ στο Mongstad και οι πετροχημικές εγκαταστάσεις της Rafsnes θεωρούνται ως επενδύσεις ξηράς.

Η Κεντρική Στατιστική Υπηρεσία υπολογίζει ότι για το τρέχον έτος οι επενδύσεις σε έργα υποβρυχίων γεωτρήσεων θα ανέλθουν σε 33 δισεκ. κορωνών, ενώ των χερσαίων μόνο σε 9,3 δισεκ. Οι άρμόδιοι της υπηρεσίας αυτής καθώς και του Συμβουλίου Έρευνών πιστεύουν ότι οι επενδύσεις στον τομέα του πετρελαίου αυξάνονται, αντί να μειώνονται, κάθε φορά που οι Άρχες είχαν τη δυνατότητα να τις περιορίσουν. Σημαντικές πιέσεις τόσο από την πλευρά του προσωπικού όσο και της εργοδοσίας οδήγησαν στην ανάπτυξη νέων κοιτασμάτων κάθε φορά που οι σχετικές δραστηριότητες κινδύνευαν να βρεθούν σε ύφεση. Έτσι η διαφορά μεταξύ θαλασσίων και χερσαίων επενδύσεων ήταν φυσικό να αυξάνει χρόνο με χρόνο.

Στο μέλλον θα καταστεί αναγκαίο να αποσυρθούν οι παλιές πλατφόρμες εξορύξεως που λειτουργούν σήμερα στην ηπειρωτική ύφαλοκρηπίδα της χώρας. Κατά τις εκτιμήσεις της αρμοδίας υπηρεσίας η υπόθεση αυτή θα κοστίζει στο Νορβηγικό Κράτος 30 δισεκ. κορωνών.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Επιχειρηματικός συνδυασμός**

Η γνωστή εταιρία ναυαγισαυτορίας Smit International και η Αμερικανική εταιρία Halliburton Holding αποφάσισαν να συνδυάσουν τις εργασίες των πλοίων τους που απασχολούνται στις θαλάσσιες γεωτρήσεις, θέτοντάς τα υπό ενιαία διοίκηση. Πρόκειται για δύο ημιβυθιζόμενα σκάφη της Smit και δύο πλοία υπηρεσιών της Βρετανικής Brown Root ή οποία είναι θυγατρική της Halliburton.

Κατά τις απόψεις της Smit, οι υποβρυχίες εργασίες βελτιώνονται συνεχώς και οι τιμές ανεβαίνουν περίπου 30% κάθε χρόνο. Γεγονός που εκτιμάται ιδιαίτερα ύστερα από τον μαρasmus των προηγούμενων ετών. Η διεύθυνση της κοινοπραξίας θα εδρεύει στο Ρότερνταμ.

Τα δύο ημιβυθιζόμενα σκάφη της Smit ετέθησαν στην ενεργό υπηρεσία το 1987 και το 1988 και αντιπροσωπεύουν επενδύσεις της τάξεως των 175 εκατ. φιορινίων. Απασχολούνται κυρίως σε εγκαταστάσεις και συντηρήσεις μονάδων.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ**Πλοία για την ΕΣΣΔ**

Τό γνωστό ναυπηγείο Rauma Repola υπέγραψε συμβόλαιο για την παράδοση το 1990 στη Σοβιετική Ένωση τεσσάρων βορβοροφάγων σκαφών ειδικών για τον χειρισμό αποβλήτων. Η αξία του συμβολαίου υπολογίζεται γύρω στα 180 εκατ. φινλανδικά μάρκα.

Τα πλοία θα χρησιμοποιηθούν για τη συγκέντρωση και την περαιτέρω επεξεργασία των απορριμμάτων των φορτηγών και επιβατηγών πλοίων. Θα εργασθούν κυρίως στη λίμνη Λαντόγκα και στη λίμνη Άνινεν καθώς και στις κεντρικές περιοχές του Βόλγα. Για τη διευκόλυνση και εξυπηρέτηση της αποστολής τους θα διατεθούν τα απαιτούμενα σοβιετικά σκάφη.

Κάθε ένα από τα υπό παραγγελία σκάφη χωρητικότητας 1.300 τόν. γκρός θα έχει τη δυνατότητα να επεξεργάζεται ανά 24ωρο 450 κ.μ. αποβλήτων, 50 κ.μ. λιπιδίων άκαθαρτων, δύο τόννους στερεών αποβλήτων και 1,5 τόννο βορβόρου. Μετά την επεξεργασία και την κάθαρση, τα μέν υγρά θα αποβάλλονται στα ύδατα, ενώ τα υπολείμματα των στερεών αποβλήτων θα μεταφέρονται σε ειδικές αποχετευτικές εγκαταστάσεις στην Ξηρά. Η τεχνολογία της επεξεργασίας έχει τεθεί σε εφαρμογή στη Φινλανδία και είναι σύμφωνη προς τα διεθνή επίπεδα προστασίας του περιβάλλοντος.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

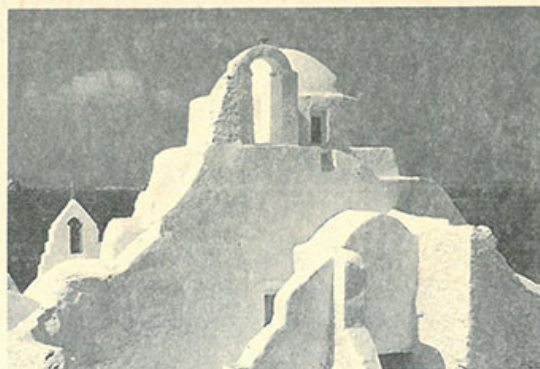
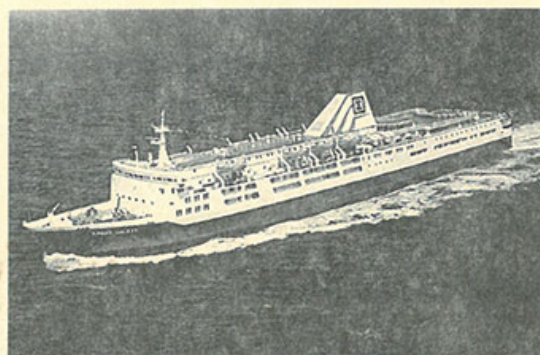
PHONES: 4132206 · 4515386 · 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ΤΑΞΙΔΙΑ STRINTZIS



**IONIAN GALAXY • IONIAN SUN • IONIAN HARMONY • IONIAN STAR
EPTANISOS • DELOS • KEFALLINIA**

Πάτρα • Ηγουμενίτσα • Κέρκυρα • Αγκώνα
Πάτρα • Κέρκυρα • Ντουμπρόβνικ • Αγκώνα
Αγκώνα • Σπλιτ

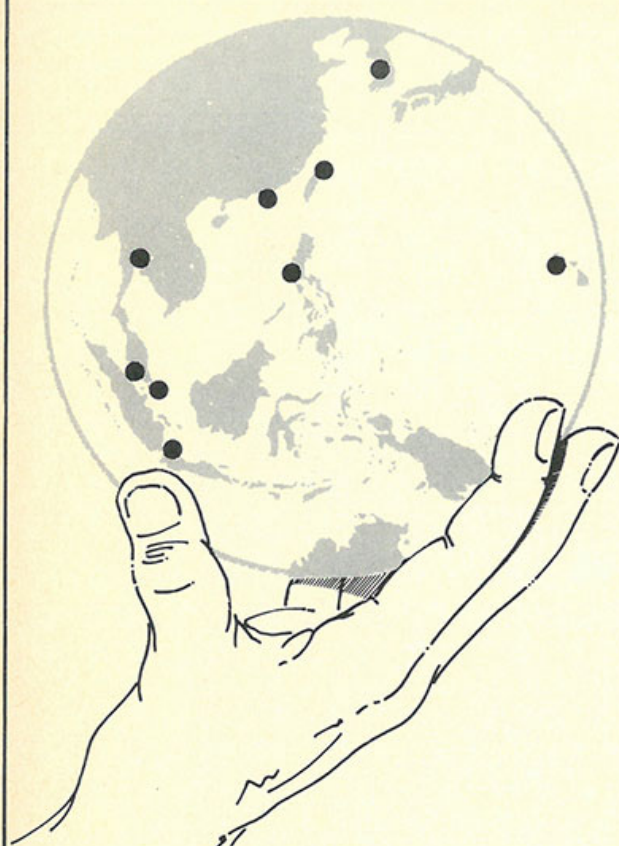
STOP OVER: Κέρκυρα - Ντουμπρόβνικ

Πάτρα • Σάμη • Ιθάκη
Κυλλήνη • Πόρος (Κεφαλονιά)
Ραφήνα • Κυκλάδες



STRINTZIS LINES





**The Far East
at your Fingertips**

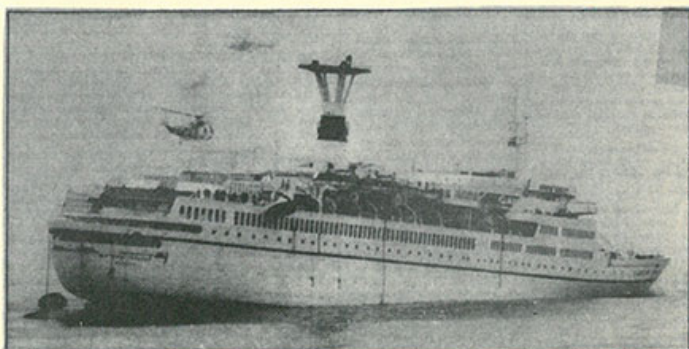


**Jardine Shipping
Agencies
in MALAYSIA**

Port Kelang Telex: MA 39477/39701 JASHIP
London Telex: 8953378 MANDCO
Singapore Telex: 24179 JARSHIP
Piraeus Telex: 241150 GMS GR.

ΤΟ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ «ΜΑΞΙΜ ΓΚΟΡΓΚΙ»

Νέο σοβαρό πλήγμα δέχτηκε η τουριστική ναυτιλία της Σοβιετικής Ένωσης με το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου «Μαξίμ Γκόρκι» που προσέκρουσε σέ παγόβουνο ανοικτά των Νορβηγικών ακτών στον Άρκτικό Ωκεανό. Πρόκειται για τη πέμπτη μεγάλη ναυτική τραγωδία που πλήττει κρουαζιερόπλοια της ΕΣΣΔ τα τελευταία δύο χρόνια με σοβαρό έπακόλουθο στην προσπάθειά της να εισχωρήσει στην κερδοφόρα τουριστική αγορά της Δυτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ.



Σύμφωνα με την αναφορά του πλοιάρχου, το πλοίο έπλεε με ταχύτητα 18 κόμβων όταν προσέκρουσε σέ πάγο πάχους 2-3 μέτρων με αποτέλεσμα νά ύποστεί δύο ρήγματα διαμέτρου 2,6 και 6 μέτρων. Γιά νά αντιμετωπισθεί η μεγάλη εισροή ύδάτων που άπειλούσε νά πλημμυρίσει τό σκάφος, τοποθετήθηκαν άμέσως σέ λειτουργία πέντε βοηθητικές άντλίες, αλλά τό 24.981 τον. γκρός 20σαετής κρουαζιερόπλοιο υπέστη σοβαρή κλίση. Περί τά μεσάνυχτα ό κίνδυνος βύθισης είχε άπομακρυνθεί, ενώ στό μεταξύ ένας στολίσκος βοηθητικών και σωστικών σκαφών και έλικοπτέρων είχε μεταφέρει τούς 700 επιβάτες και τό πλήρωμα στην Σπιτσβέργη.

Τό «Μαξίμ Γκόρκι» ναυπηγήθηκε στην Δυτική Γερμανία και είχε αγορασθεί από την «Sovcoflot» από την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, θεωρούνταν δέ από τά πλέον καλώς διατηρημένα πλοία, άν και δέν έφερε την κλάση Ice Strengthened.

Η εταιρία «Phoenix Travel», η όποία έχει χρονοναυλώσει τό κρουαζιερόπλοιο γιά τρία χρόνια άρνήθηκε κατηγορηματικά ότι ό πλοίαρχος ή τά μέλη του πληρώματος βρίσκονταν υπό την έπάρρεια οίνοπνευματωδών ποτών, γεγονός τό όποιο έπιβεβαίωσαν και οι επιβάτες του πλοίου.

Οί περισσότεροι επιβάτες ήσαν Δυτικογερμανοί και θά εισπράξουν ως άποζημίωση τό 75% των εισιτηρίων τους, ενώ οι άποσκευές τους θά τούς επιστραφούν όταν τό κρουαζιερόπλοιο επιστρέψει ρυμουλκούμενο στή Μπρέμερχαβεν εντός των ήμερών.

Μεγάλες αναμένονται οι απαιτήσεις των ασφαλιστικών διεκδικήσεων των επιβατών που ύπολογίζονται σέ 5-6 εκατομ. μάρκα. Τό πλοίο είναι ασφαλισμένο στην Σοβιετική ασφαλιστική εταιρία «Ingosstrakh» καθώς και γιά κινδύνους P & I στό United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association κατά 60%.

Τό σκάφος είναι ασφαλισμένο γιά όλική άπώλεια μέχρι ποσού 15,3 εκατ. δολλαρίων.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Προκήρυξη διαγωνισμού για μεταφορές στρατιωτικών εφοδίων της Ελλάδος από τις ΗΠΑ

Σύμφωνα με τέλεξ του YEN προς τις διάφορες Ναυτικές Ένωσεις, στις 11 Ιουλίου, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.30 θα διενεργηθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας, Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών, μειοδοτικός διαγωνισμός για την ανάδειξη μεταφορέα-έκτακτης για μεταφορές στρατιωτικών εφοδίων από τις ΗΠΑ στην Ελλάδα και αντίστροφα.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ζητήσουν περισσότερες πληροφορίες από το YEN στο τηλέφωνο 4525049.

Έλληνας Πρόεδρος της BIMCO

Ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρείας Ceres Shipping Enterprises, εξελέγη ομόφωνα νέος πρόεδρος της BIMCO κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης που πραγματοποιήθηκε στις 31 Μαΐου 1989. Στην νέα εκτελεστική Επιτροπή που έχει διετική θητεία έχει επίσης εκλεγεί ο κ. Φώτης Πουλίδης, της γνωστής MEDOV της Γενόβας.

Στόν διεθνή αυτό ναυτιλιακό οργανισμό συνεργάζονται 900 πλοιοκτήτες των οποίων οι στόλοι περιλαμβάνουν 10.338 πλοία συνολικής χωρητικότητας πλέον των 300 εκατ. τον. d.w. (άνω του 50% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου), 1.633 ναυτασφαλιστές και 61 κορυφαίοι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί και εθνικές ενώσεις πλοιοκτητών και ναυτασφαλιστών. Ο οργανισμός έχει τώρα μέλη σε 100 χώρες της υδρογείου.

Η νέα Διοικούσα Επιτροπή της Ίντερκάργκο

Κατά τη γενική συνέλευση της Ίντερκάργκο που πραγματοποιήθηκε στο Όσλο στις 14 Ιουνίου εξελέγη το προεδρείο και τα μέλη της διοικούσας επιτροπής για τη περίοδο 1989-90, που άπαρτίζουν οι κ.κ.: Άριστομένης Καραγεώργης, πρόεδρος, Frank Chao και Carl Schumpf, αντιπρόεδροι και Jaak Clarisse (BOCIMAR), S. Clifford Abraham (ULS International Inc.), Asko Arkkola (Oy Nielsen Shipping Services Ltd.), Spyros Polemis (Seacrest Shipping), Nico D. Inglessis (Pegasus), Steve G. Hsu (Oak Steamship Co. Ltd.), Merald Meyer (Krupp Lornrho GmbH, John H. Jacobson (Nedlloyd Bulk BV), Morten Werring (Morten Werrings Rederi A/S, Fridtjof Lorenctzen (Lorentzen Rederi), Paul Naaby (Norstrom & Thulin), Lars Prytz (Norstrom & Thulin), Ian Shirreff (P & O Bulk Shipping, μέλη.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου εξηγήθη η έγγραφη στο ελληνικό ναυόλογο, βάσει του άρθρου 13, των εξής δύο πλοίων:

— «Ναγουσένα», μπάλκερ, πρώην «Dara» υπό νορβηγική σημαία, 35.233 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρεία «Nagos Maritime Inc.» (κ. Παν. Τσεβδός).

— «Ση Τάιγκερ», μπάλκερ, πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 13.630 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρεία «Sikinos Shipping Co.» (Όμιλος Άλαφούζου).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Hoen Maru» 237.150 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 15 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το πάναμαξ μπάλκερ «Philippine Samraguita» 65.637 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 17 εκατ. δολλαρίων.

— Σε έφοπλιστές των ΗΠΑ φέρεται πωληθέν το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Βιολάντα» 134.370 τον. d.w., 72.614 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 20 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ με δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Dubhe» 32.841 τον. d.w., 18.744 τον. γκρός, έξοπλισμένου με κρένια, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής

περί των 8,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σε έφοπλιστές των ΗΠΑ έπωλήθη το υπό σημαία Λιβερίας δεξαμενόπλοιο «Λαβαντάρα» 128.255 τον. d.w., 65.068 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 19,2 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Σαππόρο Όλύμπικς» 29.000 τον. d.w., 16.400 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 5,3 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Από τους άντασφαλιστάς έπωλήθη για διάλυση με παράδοση «ως έχει» στη Σιγκαπούρη το δεξαμενόπλοιο «Μπόνου» 114.629 τον. γκρός, 39.200 τον. βάρους του 1974, έναντι τιμής περί των 260 δολλαρίων ανά τόννο.

— Επίσης με παράδοση «ως έχει» με ζημιές στο μηχανοστάσιο έπωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Κίτιον» 70.969 τον. γκρός του 1969, σε μη γνωσθείσα τιμή.

Η φορολογία αξιωματικών

Το Συμβούλιο της Έπικρατείας με την υπ' αριθ. 3991/88 απόφασή του δέχθηκε ότι το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τις άμοιβές που αποκτούν οι αξιωματικοί εμπορικών πλοίων ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται για αξιωματικούς που υπηρετούν σε εμπορικά πλοία ως μέλη συγκροτημένου πληρώματος και συνεπώς δεν εφαρμόζεται επί αξιωματικών εμπορικού ναυτικού, οι οποίοι δεν έχουν την ιδιότητα αυτή, αλλά εργάζονται στην ξηρά, έστω και αν παρέχουν σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπηρεσίες συναφείς προς την διακίνηση εμπορικών πλοίων.

Περιουλλογή ναυαγών

Δώδεκα άλλοδαπούς ναυαγούς περισυνέλεξε το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Όλύμπικ Ντίγκνιτ» στην Καραϊβική. Οι ναυαγοί που ήταν μέλη του πληρώματος του βυθισθέντος φορτηγού πλοίου «Πουέρτο Πλάτα» επέβαιναν σε σωσίβια λέμβους. Ο Υπουργός κ. Άντ. Ντεντιδάκης με τηλεγράφημά του προς το ελληνικό πλήρωμα του υπό βρετανική σημαία φορτηγού πλοίου «Νόρθ Κίνγκ» εκφράζει τις θερμές του ευχαριστίες, γιατί συνέβαλε στη διάσωση ναυαγών. Τό έξ Έλλήνων ναυτικών πλή-

ΝΑΥΤΙΚΟΙ!!

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΟΥ ΘΕΛΕΤΕ
ΣΑΣ ΤΟ ΕΧΕΙ ΕΤΟΙΜΟ!! ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ

Ο «ΜΙΧΑΛΗΣ»

Γράψτε μας
PAZAITIS MICHAEL
58 ST JOBSESTENW
2130 BRASSCHAAT
BELGIE

Τηλεφωνήστε μας
0032-3
663.11.82
και 2197396

Σας περιμένουμε στο Αεροδρόμιο
ΒΡΥΞΕΛΩΝ

ρωμα του εν λόγω σκάφους στις 8 'Ιουνίου περιεπλέξε κοντά στις άκτες του Μεξικού έξι ναυαγούς του ήμιβυθισμένου φορτηγού πλοίου «Καρίμπιαν Έξपोर्ट».

Αυξάνονται τα διόδια στον Παναμά

Σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της Διώρυγας του Παναμά, αυξάνονται από 1ης 'Οκτωβρίου κατά 9.8% τα τέλη διελεύσεως διά μέσου της διώρυγας.

Η αύξηση αυτή είναι μικρότερη εκείνης που αναμενόταν, κυρίως λόγω της πίεσης που άσκησε προς τη διοίκηση της διώρυγας τό Διεθνές 'Επιμελητήριο και τελεί υπό την έγκριση των 'Αμερικανού Προέδρου κ. Μπούς.

Οί γνωμοδοτήσεις για τον ΚΑΝΑ

Τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας κυκλοφόρησε έκδοση που περιλαμβάνει όλες τις γνωμοδοτήσεις της Νομικής του Διεύθυνσης από τό 1974 μέχρι και τό 1988 που εκδόθηκαν κατά την εφαρμογή του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Συγκεκριμένα περιλαμβάνονται στην έκδοση αυτή συγκεντρωμένες όλες οι γνωμοδοτήσεις για την εύχερέστερη εύρεση και χρήση τους.

Οί αιτήσεις νηολογήσεως πλοίου βάσει του άρθρου 13

Οί αιτήσεις προς τό YEN για νηολόγηση πλοίων με τό άρθρο 13 του Ν. 2687/53 θά πρέπει νά άπευθύνονται έφεξης στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων Τμήμα 5ο, αντί για τη Διεύθυνση 'Οκεανοπόρου Ναυτιλίας (Τμήμα 3ο) στην όποία άπευθύνονταν μέχρι τώρα.

Παραγγελίες

'Ολοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του όμιλου 'Ονάση και των Ιαπωνικών

ναυπηγείων Χιτάτσι Ζόσεν για τη ναυπήγηση δύο δεξαμενοπλοίων μεταφοράς παραγωγών του πετρελαίου, χωρητικότητας 40.000 τον. d.w.

Πρόκειται για σκάφη τύπου «'Επók Μάρκ II» τά όποία προβλέπεται νά παραδοθούν τόν 'Ιανουάριο και 'Ιούνιο 1991, έναντι τιμής ανά πλοίο περί των 62 έκ.ατ. δολλαρίων.

Νέα φυλλάδια

'Από τις άρμόδιες ύπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Μάιο μήνα 319 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Π.Δ. προήχθησαν:

- Στο βαθμό του άρχιπλοίαρχου ό πλοίαρχος Γεώργ. Βλαβιανός.
- Στο βαθμό του πλοίαρχου ό αντιπλοίαρχος Κυρ. Μουστάς.
- Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οί πλωτάρχες 'Ιωάν. Πανόπουλος και Εύάγ. Κοντογιάννης.
- Στο βαθμό του πλωτάρχη ό ύποπλοίαρχος 'Αλέξ. 'Ελευθερίου.
- Στο βαθμό του ύποπλοίαρχου οί άνθυποπλοίαρχοι 'Ιωάν. Μαντάς, 'Ελένη Μπασδάνη, 'Ολγα Τσαντήλα, Σωτήρ. Θεοφάνης, Δημόκρ. Τζιρίτης, Νικ. Λιγνός, Χρ. Ντάνος, Σαρ. Μακέδος, Α. Κατσάρος, Γ. Μπιλέλης, Κάρλ. 'Αντάρτης, Νικ. Κολοντούρος, Φ. Χαρδαβέλας, 'Απ. 'Αποστολίδης, Θεμ. Τζουτζουπούλος, Ι. Πουλάκης, Ι. Κουρκουλάκος, Παν. Σκούπουρας, Σπ. Κοντός, Ι. Κωσταράκης, Π. Λάγιος, Στυλ. Ψέμματος, Βασ. Ψέμματος, Ε. Νίτης, Ι. 'Ιντζές, Γ. Βελιανίτης, Γ. Μπασδέκος, Δ. Μπρούσαλης, Α. Ζωβαφίδης, Σπ. Βήτας, Β. Ξυλογιαννόπουλος, Ε. Δημόπουλος, Γ. Λαμπάτος, Β. Μαχιάς, Ε. Βασιλείου, Περ. Κεφαλλονίτης, Δ. Λιακόπουλος, Εύάγ. Κωστόπουλος και Νικ. Δούκας.

'Εξ άλλου από τό YEN άνακοινώθηκαν οι τοποθετήσεις των κατωτέρω άξιωματικών του Λιμενικού Σώματος:

- Τών πλοίαρχων Δημ. Στασινόπουλου στο ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων και Γεώργ. Λεμονάκη στο Κέντρο 'Εφοδιασμού Λιμενικού Σώματος.
- Τών αντιπλοίαρχων Νικ. Γκούρα στη Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας και Δημ. Εύθυμίου στη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων.

Λαθρεπιβάτες

Δύο Νιγηριανοί λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στο έλληνικό φορτηγό «Κρήτη Σκάϊ» ενώ τό σκάφος κατευθυνόταν προς Ρόττερταμ και όπως ανέφερε ό πλοίαρχος κ. 'Αθανάσιος Νάσης δημιούργησαν έπείσδιο σε βάρος του και έπιτέθηκαν έναντιόν του καθώς και έναντιόν του θαλαμηπόλου κ. 'Ιωάν. Βεναρδή.

'Η έταιρία Microtecnicά άνέθεσε την αντιπροσωπεία της στην Intelmar S.A.

'Η Microtecnicά S.P.A. που κατέχει από καιρό μία ήγετική θέση στην έρευνα, σχεδιασμό και παραγωγή προϊόντων ύψηλης τεχνολογίας στους τομείς άεροναυτικής, συστημάτων έλέγχου ναυσιπλοίας και άλλους τομείς προηγμένης μικροηλεκτρονικής, μέ έδρα τό Τορίνο της 'Ιταλίας, άνέθεσε στην Intelmar S.A. την άποκλειστική για την 'Ελλάδα αντιπροσωπεία των προϊόντων της θαλάσσης.

'Η Microtecnicά είναι από τις μεγαλύτερες έταιρίες στον κόσμο, στον σχεδιασμό και στην παραγωγή προηγμένων συσκευών ναυσιπλοίας, και από τό 1930, κατασκευάζει γυροσκοπικές πυξίδες και αυτόματους πιλότους έγκατεστημένες ήδη σε έκ.ατ. πλοία 'Ελληνικής ιδιοκτησίας.

'Η Intelmar αντιπροσωπεύει άποκλειστικά στην 'Ελλάδα Ευρωπαϊκούς, 'Αμερικανικούς και κατασκευαστές της 'Απω 'Ανατολής στους τομείς των ήλεκτρονικών συσκευών ναυσιπλοίας, τηλεπικοινωνιών, ήχοβολιστικών και διευθύνεται από τόν κ. Γ. Παπαμαρκάκη, πρώην διευθύνοντα Σύμβουλο της Cherma Electronics και τόν κ. Γ. Καντουνάκη άρχιπλοίαρχο Π. Ναυτικού Ε.Α.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

WILLIAM PACKARD «SHIPPING POOLS»

Τό Βραβείο της BIMCO και του Λούδς για τό καλύτερο Ναυτιλιακό Βιβλίο του 1989, άπονεμήθηκε στον κ. Γουίλλιαμ Πακάρντ για τό βιβλίο του «Shipping Pools», μαζί μέ τό οικονομικό έπαθλο 15.000 έλβετ. φράγκων και τά έξοδα έκτύπωσης του βιβλίου. 'Η άπονομή έγινε στην Γενική Συνεδρίαση της BIMCO στο 'Αμβούργο στις 31 Μαΐου από τόν άποχωρούντα πρόεδρο της BIMCO κ. Χέλμουτ Σόχμεν και τόν έκδότη του Λούδς Λίστ. Κ. 'Ιαν Λιντσεύ Σμύθ.

Τό βιβλίο του κ. Πακάρντ περιγράφει μεθοδικά τη λειτουργία και τη διαχείριση μίας τυπικής κοινοπραξίας ναυτιλιακών εταιριών και τις μεθόδους διαμοιρασμού των εύθυνών και εισοδημάτων, καθώς και τη βελτίωση των δυνατοτήτων της, ενώ υπάρχουν άνεξάρτητα κεφάλαια για θέματα όπως συμβόλαια, λογιστικές πρακτικές και όργάνωση προσωπικού.

Σημειώνεται ότι μέχρι πρότινος ό κ. Πακάρντ διευθυντής στο Λονδίνο της Probulk, κοινοπραξίας Bulk Carriers.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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

Μέ χορούς καί τραγούδια δέχθηκε ή Μύκονος τό Ιστιοφόρο «Εὐαγγελίστρια»

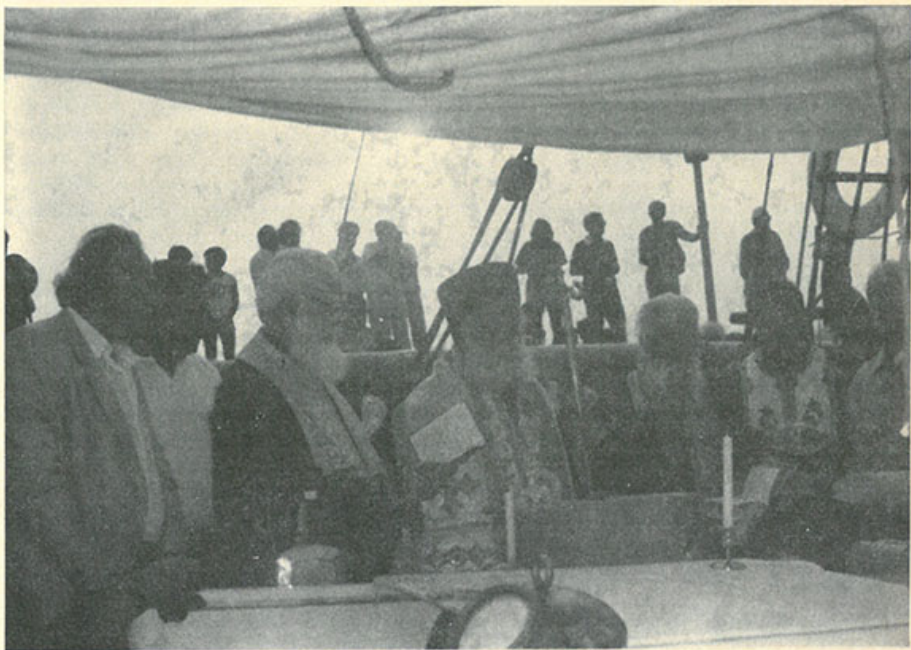
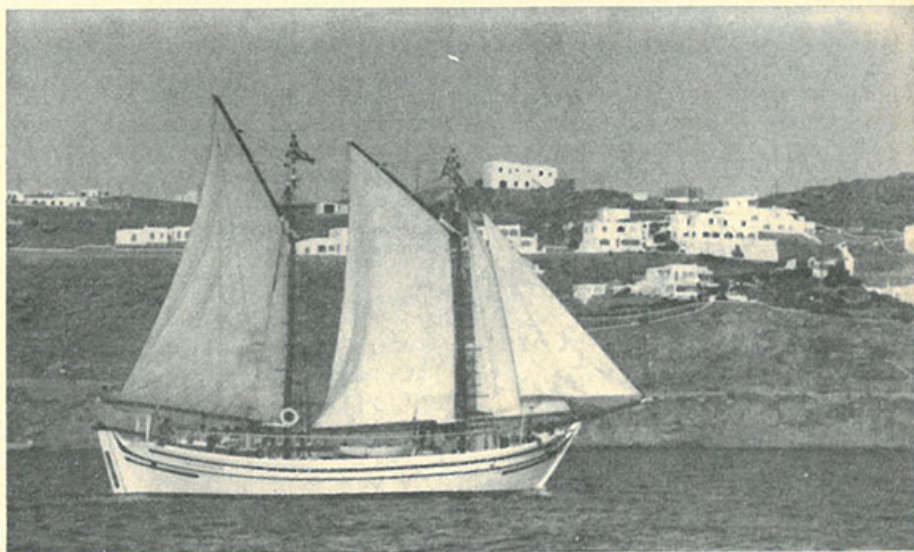
Μετά τήν ολοκλήρωση τῶν ἐπισκευῶν ἀποκατάστασης (ἀρματωσιά, ἱστιοφορία κλπ.), τό παραδοσιακό αἰγαίοπελαγίτικο ἱστιοφόρο «Εὐαγγελίστρια», τύπου «πέραμα», ἡλικίας μισοῦ αἰῶνα, ἄφησε τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, τό Σάββατο πρῶτ' 10 Ἰουνίου 1989, γιά τό πρῶτο του ταξίδι, μέ κυβερνήτη τόν καπτα-Κωνσταντή Μπόνη, συγκυβερνήτη τόν ὑποπλοίαρχο Δ. Παπαδά Π.Ν. καί τούς Κώστα Πράσινο, Δημήτρη Τσιμπάκη, Νίκο Ἀσημομύτη καί Φίλιππο Μενάρδο.

Πρῶτο λιμάνι προσέγγισης ή Σύρος, ὅπου τό πλοῖο διανυλτέρευσε. Τήν ἐπομένη (Κυριακή) ἀπέπλευσε γιά τόν τελικό προορισμό του, τή Μύκονο, ἀφοῦ ἐπιβιβάστηκαν σ' αὐτό καί ὁ κ.κ. Κώστας Παῖζης, ἀντιναύαρχος ε.α. καί Τάσος Τζαμτζής, σύμβουλοι τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου.

Στή Μύκονο, τό ἀπόγευμα τῆς Κυριακῆς, ή παραλία ἀπό τήν πλατεία τοῦ Δημαρχείου μέχρι τόν παλιό μῶλο, ὅπου θά πλεύριζε τό «Εὐαγγελίστρια», ἦταν γεμάτη ἀπό κόσμο. Ὁ Δήμαρχος Μυκόνου κ. Μαθιός Ἀποστόλου μέ τόν Πρόεδρο τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου κ. Γιώργο Δρακόπουλο καί τόν Λιμενάρχη Μυκόνου Ὑποπλοίαρχο Κων/νο Παλιεράκη Α.Σ., πάνω σέ μικρό πετρελαιοκίνητο σκάφος, πού τό ἀκολουθοῦσαν καί ἄλλα πλοία, βγήκαν ἕνα μίλι ἔξω ἀπό τό λιμάνι γιά νά ὑποδεχτοῦν τό πλοῖο καί νά τό συνοδεύουν τιμητικά στή θέση του. Ὅταν τό «Εὐαγγελίστρια» φάνηκε στόν ὁρίζοντα, μέ ἀνοιχτά τά κάτασπρα πανιά του, ἐντονη συγκίνηση διαπέρασε ὅλον ἐκεῖνον τόν κόσμο. Στό σημεῖο τῆς πλεύρισης βρισκόταν καί ὁ Κληρός τῆς Μυκόνου, μέ ἐπικεφαλῆς τό Μητροπολίτη Σύρου Δωρόθεο. Τήν ὥρα ἀκριβῶς τῆς ἀγκυροβολίας ἀρχισε νά παίζει ή φιλαρμονική τοῦ Δήμου, πού ἀποτελεῖται ἀπό μικρούς μαθητές. Ἡ στιγμή ἦταν ἰδιαίτερα συγκινητική.

Ἐπακολούθησε ἀγίασμός πάνω στό πλοῖο καί μίλησαν ὁ Μητροπολίτης, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου καί ὁ Δήμαρχος Μυκόνου. Ὅλοι ἀναφέρθηκαν κυρίως στήν πλούσια καί περιπετειώδη δράση τοῦ «Εὐαγγελίστρια» τόν καιρό πού ταξίδευε καί ἰδιαίτερα σέ περιστατικά ἀπό τά δύσκολα χρόνια τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Θυμήθηκαν ἐπίσης τό ρόλο πού ἔπαιξε τό πλοῖο μεταπολεμικά, τότε πού οἱ τακτικές συγκοινωνίες μεταξύ τῶν νησιῶν ἦταν ἀκόμη ἀνύπαρκτες καί τό «Εὐαγγελίστρια» μετέφερε ἀδιάκοπα στούς Μυκονιάτες ἐφόδια καί ἐλπίδες. Οἱ μεγαλύτεροι ἀπό τούς παρισταμένους, πού ἔζησαν ὅλα αὐτά τά γεγονότα, ἀκουγαν δακρυσμένοι αὐτή τήν ἀναδρομή στό παρελθόν. Οἱ νεώτεροι, συγκινημένοι κι αὐτοί, παρακολουθοῦσαν μέ μεγάλο ἐνδιαφέρον τήν «ἀναβίωση» ἐνός κομματιοῦ τῆς ἱστορίας τοῦ νησιοῦ τους.

Ὁ Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου ἀναφέρθηκε εἰδικά στίς ναυπηγικές ἀρετές τοῦ «Εὐαγγελίστρια» πού ἔχουν ἐπισημανθεῖ ἀπό Ἑλληνες καί ξένους ἐπιστήμονες, γεγονός πού ὀδήγησε τό Μουσείο στή πρωτοβουλία γιά διάσωση καί ἀποκατάσταση τοῦ πλοίου. Ὑπογράμμισε ἐπίσης τήν ἀναγνώριση αὐτῆς τῆς προσπάθειας τοῦ Μουσείου καί τῆ συμπαράσταση διαφόρων φορέων τῆς Πολιτείας ὅσο καί πολλῶν ἄλλων καί ἀπηύθυνε εὐχαριστίες πρὸς ὅλους, κάνοντας εἰδική μνεία τῶν δωρεῶν τοῦ Ὑ-



πουργείου Αἰγαίου, τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος καί τῆς Ἐνώσεως Μυκονιατῶν Πλοιαρχῶν.

Ἀκολούθησαν νησιώτικοι χοροί καί τραγούδια πού κράτησαν ὡς ἀργά τό βράδυ. Ἐτσι ή Μύκονος ξανάζησε τό παλιό θαλασσινό της ἔθιμο νά καλωσορίζει τά καράβια της μέ χαρές καί γλέντια. Ἡ ἀπλή καί ἄτυπη τελετή τοῦ ἀγίασμοῦ καί τῆς ὑποδοχῆς τοῦ πλοίου στή Μύκονο (ὅπου θά εἶναι τό μόνιμο ἀγκυροβόλιό του γιά τό καλοκαίρι) μεταβλήθηκε τελικά, ἐντελῶς αὐθόρμητα, σέ ἕνα γραφικό νησιώτικο πανηγύρι γεμάτο ἀναμνήσεις.

Ἡ ἐπίσημη τελετή ἐγκαινίων τῆς νέας ἐποχῆς τοῦ πλοίου προγραμματίζεται νά γίνῃ σέ κάποια κατάλληλη στιγμή μέσα στούς ἐπόμενους μήνες.

Στίς φωτογραφίες: Ἐπάνω, τό «Εὐαγγελίστρια» φθάνει στή Μύκονο μέ ἀνοικτά ὅλα τά πανιά του. Κάτω, στιγμιότυπα ἀπό τόν ἀγίασμό πού τέλεσε ὁ Κληρός τῆς Μυκόνου μέ ἐπικεφαλῆς τόν Μητροπολίτη Σύρου κ. Δωρόθεο.

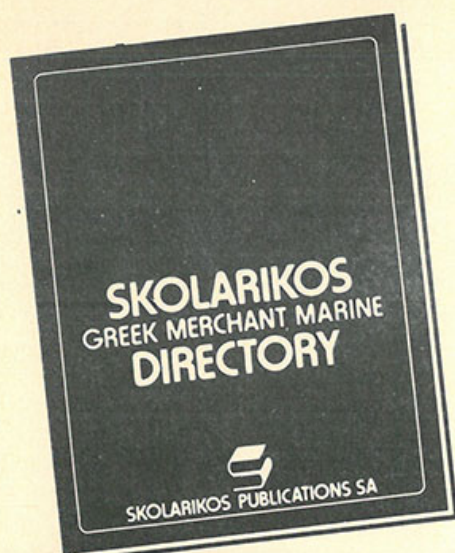
ΕΚΔΟΣΕΙΣ

GREEK SHIPOWNERS LIST

Ἡ ἐταιρία «Skolarikos Publications S.A.» Μπουμπουλίνας 24 Πειραιᾶ, τηλ. 4119060 - 4119071 μετά τήν ἐπιτυχημένη ἐκδοση τοῦ «Skolarikos Greek Merchant Marine Directory», ἔθεσε σέ κυκλοφορία καί τήν δεύτερη κατά σειρά ἐκδόσή της, τήν «Skolarikos Greek Shipowners List», ή ὁποία στοιχίζει δρχ. 8.000.

Ξεφυλλίζοντας τήν νέα ἐκδοση διαπιστώσαμε ὅτι ἐκτός τῆς ὕλης πού ἀναφέρεται στούς Ἑλληνες ἐφοπλιστές καί συναντῶνται καί σέ ἄλλες ἀντίστοιχες ἐκδόσεις, ὑπάρχουν ἐπίσης στοιχεῖα πού ἀναφέρονται σέ Διαχειρίστριες Ἐταιρίες μέ πλήρη στοιχεῖα διευθύνσεων, πλοίων, ὀνομάτων διευθυντῶν, ἀρχιπλοιαρχῶν καί ἀρχιμηχανικῶν.

Στήν ἴδια ἐκδοση περιλαμβάνονται στοιχεῖα διευθύνσεων Ναυλομεσιτῶν ἀνά τόν κόσμο, καθώς καί Πρακτορειακῶν — Τροφοφοδοτικῶν ἐπιχειρήσεων.



CONTENTS

- GREEK MERCHANT FLEET
- SHIPPING OFFICES / AGENTS
- VESSELS BY TYPE
- VESSELS BY YEAR BUILT
- VESSELS BY INTERNATIONAL SIGNAL LETTER
- COMPANIES AROUND THE WORLD (BLUE PAGES)
- VESSEL CHANGES (SUNK SOLD RENAMED) OVER THE LAST 10 YEARS

- Name
- Ex name
- Flag
- Port of reg.
- Reg. Number
- Signal
- Class
- Type
- Capacity (G.N.D.W.)
- Dimensions (L.B.D.D.)
- Built
- Launched
- Shipowning Co.
- Managers
- Piraeus Office
- London Office
- N. York Office
- Offices Elsewhere
- Shipbuilders
- Engine Builders
- Engine type
- No. cylinders
- Engine design
- H.P.
- Speed
- No. tanks
- No. holds
- No. hatches (length x width)
- Capacity:
- Tanks (liq.)
- Holds (grain) (bale) (ore) (ref)
- No. decks
- Engine room
- No. winches (safe lifting load)
- No. cranes (safe lifting load)
- No. derricks (safe lifting load)



CONTENTS

- SHIPOWNING COMPANIES
- SHIPPING OFFICES/AGENTS
- SENIOR EXECUTIVES, PORT CAPTAINS, SUPT. ENGINEERS (YELLOW PAGES)
- WORLD SHIPBROKERS (GREEN PAGES)
- WORLD SHIPSUPPLIERS (RED PAGES)
- VARIOUS COMPANIES CONNECTED WITH SHIPPING (BLUE PAGES)
- VESSELS BY FLAG

- Shipowning Co.
- Base of Co.
- Vessels name
- signal
- type
- built
- gross
- Piraeus Office
- Manager
- address
- ph. tlx. fax.
- Shipping Offices / Agents
- address
- Ph. tlx. fax.
- Directors
- Operations Man
- Technical Man
- Port Captain
- Supt. Engineer
- London Office
- address
- ph. tlx. fax.
- New York Office
- address
- ph. tlx. fax.
- Offices Elsewhere
- Vessels name
- type
- signal
- built
- gross
- Shipowning Co.
- Senior Executives
- Managers
- Directors
- Operations Man
- Technical Man
- Port Captains
- Supt. Engineers
- Shipbrokers
- Shipsuppliers
- Various Companies

Just published



"SKOLARIKOS PUBLICATIONS S.A."
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24-185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119060- 4119071 FAX: 4128829

ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

ΗΜΕΡ/ΝΙΑ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ:

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ: ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Τ.Τ. ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: TELEX: TELEFAX:

ΑΡΙΘΜ. ΑΝΤΙΤΥΠΩΝ	ΕΚΔΟΣΕΙΣ	ΤΙΜΗ ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ
	"SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY"	11.000
	"SKOLARIKOS GREEK SHIPOWNERS LIST"	8.000

* Στην τιμή της συνδρομής του "SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY" περιλαμβάνεται και η αξία καθώς και τα τέλη αποστολής των συμπληρωματικών φυλλαδίων μεταβολών που τον διατηρούν ενήμερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΝΑΡΞΙΣ	Έλληνική	10.985	1979	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Finnfalcon» στη ράδα του Φλάσσιγκ στις 23/6.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΙ	Κυπριακή	5.215	1977	Επιθεωρήθηκε στη Δραπετσώνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 22/6.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II	Κυπριακή	10.301	1978	Άμβέρσα για Χαμίνα, προσάραξε στη Λαγκόν στις 13/6, και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών στις 17/6.
ΣΕΐ'ΛΟΡ	Κυπριακή	9.951	1970	Προσάραξε στον ποταμό Παρανά, στις 24/6 και ζητήσε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	Κυπριακή	5.631	1968	Υπέστη είσορή υδάτων στις 31/5 και κατέπλευσε στο Βαλπαράϊζο για έπισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	Παναμαϊκή	12.959	1972	Κατά τό ταξίδι 'Ινδία για Σιγκαπούρη υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 18/6.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	Έλληνική	19.426	1972	Συγκρούστηκε στο Σέκου, στις 12/6 με το έπιβατηγό «Zhou Shan 153» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ	Μάλτας	30.823	1967	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στο Σάντος στις 27/5 λόγω κακοκαιρίας.
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	Έλληνική	16.478	1978	Υπέστη ζημιές στην υπερκατασκευή από σύγκρουση με παράκτιο γερανό στο Σαουθάμπτον στις 14/6.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΓΟΣ	Λιβεριανή	98.905	1974	Κατά τη διάρκεια έπισκευών στο Ντουμπάϊ στις 15/6, υπέστη ζημιές από έκρηξη σέ παρακείμενο πλοίο.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ	Έλληνική	17.199	1986	Προσέκρουσε σέ ύφαλο άνοικτά του Νιούπορτ στις 23/6 και υπέστη διαρροή πετρελαίου.
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ	Έλληνική	1.507	1971	Κατά την προσέγγιση στη Τζουνιέθ στις 15/6, έβλήθη υπό του Συριακού πυροβολικού και υπέστη πυρκαϊά. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε σώο τό πλοίο.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ	Έλληνική	34.000	1982	Προσέκρουσε σέ δίχτυ στο Καβασάκι, στις 13/6 και υπέστη μικρή διαρροή λαδιού.
ΠΡΑΐ'ΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Έλληνική	27.333	1987	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 23/6, στο Ντήρ Πάρκ.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΜΑΡΚ Αΐ'ΛΑΝΤ	Κυπριακή	1.516	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 16/6.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio -Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978



OCEAN

**THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS
IN
ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING**

SPECIALISING,

Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering,
Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

LOYAL SHIPPING B.V, ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
BASALSTRAAT 41, 3072 AA ROTTERDAM
P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.)
607, Lemos Maritime Bldg
35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Manager Cpt. M.P. VELONIAS
Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθώς ο Ιούνιος πλησίαζε προς το τέλος του γινόταν φανερό η εποχιακή επίδραση στην αγορά με πλέον ηπιους τόννους δραστηριότητας. Ως προς τα επίπεδα ναύλων, η σταθερότητα γινόταν σχεδόν απόλυτη στα ήδη γνωστά, χαμηλότερα των προηγούμενων, αλλά ακόμα κερδοφόρα επίπεδα.

Εν τούτοις, ο ψυχολογικός παράγων σαφώς λειτουργεί υπέρ της πλοιοκτησίας με υπόβαθρο την προσωρινά αποκρουστική και εντός ολίγου αναμενόμενη να εκδηλωθεί ανάγκη των Σοβιετικών για περισσότερα πλοία (εικάζεται πρόσθετη ποσότητα 300 - 500.000 τόννων, πέραν των ήδη ύφισταμένων αναγκών). Έπεται το Κινεζικό ενδιαφέρον, ενώ διάχυτη είναι η ιδέα ότι αριθμός Ιαπωνικών και Ταϊβανών ναυλωτών σιτηρών τεχνητώς περιορίζουν τη ζήτηση που πρέπει σύντομα να εκδηλωθεί.

Όλα αυτά στον τομέα των σιτηρών που εξακολουθεί να αποτελεί τον ρυθμιστικό παράγοντα στην όλη ανέλιξη της αγοράς.

Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, ο ναύλος των 52.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία κυμαινόνταν στα δολ. 20 - 20.50 με τα δολ. 13 στην αντίστοιχη προς Κόντινεντ μεταφορά. Δυσμενέστερη κάπως φαινόταν η κατάσταση για το πλοίο στο χώρο της Απω Ανατολής και Βόρειου Ειρηνικού όπου η προσφορά σαφώς υπερέβαινε τη ζήτηση.

Αμείωτος ο ρυθμός της αγοράς στους λοιπούς τομείς με εξαίρεση, ίσως, το χώρο της Ανατολής Ακτής ΗΠΑ όπου οι άπεργες επιδρούσαν στην κανονική παραγωγή και διακίνηση του άνθρακα με αποτέλεσμα σχετική άπραξη ή αλλαγή τόπου φορτώσεως. Χαρακτηριστική η ναύλωση για 110.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ και Ν. Αφρική για Ιαπωνία στα δολ. 16,90 φίο.

Φορτώσεις σιδηρομεταλλεύματος σημειώσαμε από όλες σχεδόν τις συνήεις περιοχές (Αυστραλία, Βραζιλία, Άγιο Λαυρέντιο, Δυτ. Αφρική) σε μεγάλα μεγέθη και σχεδόν στα πρότερα επίπεδα ναύλων.

Κυρίαρχη η παρουσία της Ινδίας στα λιπάσματα, ενώ στις φορτώσεις ζάχαρης ουδεμία σχεδόν απόκλιση ναύλων σημειώθηκε.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η όλη σχετική πτώση της ναυλαγοράς εναργώς αντανακλάται στον τομέα των χρονοναυλώσεων όπου συρρίκνωση έχει κυρίως υποστεί το μεγάλο πλοίο. Ήδη στο χώρο του Ατλαντικού το πάναμαξ έκινε στα δολ. 12.000 ημερησίως ή και χαμηλότερα ενώ στα δολ. 10.000 ήταν το αντίστοιχο μέσθωμα στην Ανατολή. Τα αυτά περίπου επίπεδα προσέγγιζε το handy max (40.000 TDW) ενώ τα μικρότερα πλοία δεν φαίνονταν να έχουν ιδιαίτερα πληγεί από την πρόσφατη πτώση και, κατά περίπτωση, πραγματοποιούν μέτρια ως άκρως ικανοποιητικά μισθώματα.

Τα πολύ μεγάλα μπάλ κάρριερς (cape size) έκινούντο μεταξύ δολ. 12.500 - 15.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι έλκυστικότερες τιμές του προϊόντος ενεθάρρυναν τους εμπόρους πετρελαίου στην αγορά και διακίνηση μεγαλύτερων του αναμενόμενου ποσοτήτων, με αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας και, κατά συνέπεια, την ουσιαστική άνοδο των επιπέδων ναύλων, ιδίως στα πολύ μεγάλα πλοία.

Έτσι, στον Περσικό σημειώσαμε ένα «πέταγμα» προς ύψηλους ναύλους με το VLCC προσδευτικά μέχρι και του WS 85 και τάσεις επί μακροῦ διατηρήσεως των αυτών επιπέδων αφού και μεσοπρόθεσμες ακόμα συμφωνίες ακούστηκαν. Χαρακτηριστικό εν προκειμένω ότι και τα ULCC διατηρήθηκαν σε ύψηλους (δν όχι στους αυτούς με τα VLCC) ονομαστικούς ναύλους, ενώ ULCC

για δυτικές όψιόν κλεινόταν στα WS 50 περίπου.

Σταθερή η ζήτηση στη Μεσόγειο με τους 80.000 τόννους για ενδομεσογειακή μεταφορά στα WS 100 περίπου, ενώ αύξηση της ζήτησης στη Δυτική Αφρική έκτιναζε τους ναύλους μέχρι και WS 98/100 για ΗΠΑ.

Εύρρυθμη η κατάσταση στην Βόρειο Θάλασσα με τους 70.000 τόννους για τοπική μεταφορά στα WS 110. Στην Καραϊβική, οι 40.000 τόννοι πλήρωναν WS 180 με αντίστοιχους ναύλους για μεγαλύτερα φορτία.

Στα καθαρά φορτία κάποια αναζωπύρωση της ζήτησης προκάλεσε ανοδικές τάσεις με τους 50.000 τόννους από Περσικό για Ιαπωνία να διαμορφώνουν ναύλο της τάξεως των WS 170 πραγματοποιώντας 15 πόντους κέρδη σε ελάχιστο χρόνο.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ: Άμερ. Κόλπο 23.000 τόν. φωσφάτα Ινδία (έκτος Καλκούτας), δολ. 44 φίο,

8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 5-12. ΖΕΥΣ: Τουμπαράο 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ και Άμβερσα, δολ. 7, φόρτωση κλίμακας/ 40.000 τόν. εκφόρτωση, β' 15ήμερο Ιουλίου.

Compliments of ...

phillyship®



MARINE AND INDUSTRIAL REPAIR CONTRACTORS

HEADQUARTERS
850 SOUTH SWANSON STREET
PHILADELPHIA, PA 19147
(215) 271-7400

NEW YORK
65 BROADWAY, 9TH FLOOR
NEW YORK, NY 10006
(212) 422-7420

NEW JERSEY
2500 BROADWAY, BLDG P-6
CAMDEN, NJ 08104
(609) 365-7400

BALTIMORE
1508 OPEN STREET
BALTIMORE, MD 21226
(301) 355-7400

NORFOLK
726 HARBOR DRIVE
PORTSMOUTH, VA 23704
(804) 387-7400

CHARLESTON
1861 REMOUNT ROAD
NORTH CHARLESTON, SC 29410
(803) 554-7400

AGENTS FOR GREECE:



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE, MRINA
P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piræus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΡ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,72, 3 ημέρες/3 ημέρες φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 7-13.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II: Δομινικανή Δημοκρατία 7.200 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 15, 0ψιόν Σαβάνα δολ. 16, 0ψιόν Βαλτιμόρη/Νέα 'Υόρκη δολ. 18, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 16-20.

ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ: Βορ. Χαττέρας 25.000 τον. σκράπ 'Ινδία, δολ. 41,15 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 5.

ΑΛΦΑ: Παρανάγκουα 25.000 τον. γεννήματα Σταβάνγκερ /Φρέντερικσταντ, δολ. 21,50, 5.000/400 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 27 - 'Ιουλίου 8.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ: 'Αμερ. Κόλπο 27.500 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 44, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 20-30.

ΑΤΤΙΚΟΣ: Βιτόρια 25.000 τον. περίπου γεννήματα Πασιρ Γκουντάγκ δολ. 28,75 φίο, 4.000/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 26 - 'Ιουλίου 7.

ΒΗΤΑΛΑΚ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 43, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 12-22.

ΦΛΕ'Ι'Μ: 'Αμερ. Κόλπο 26.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 43, 8.000 /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 12-22.

ΙΣΤΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 20,50 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουλίου 20-30.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΙΛΕΝΑΚΙ: Βέντσπιλς 25.000 τον. ποτάσσα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 38 φίο, 3.000 /1.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουλίου 1-10.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: 'Ακαμπα 15.000 τον. λιπάσματα 'Ινδία (συμπερ. Καλκούτας) δολ. 24 φίο, 6.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 2-12.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Ρίτσαρντς Μπαίη 120.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες 'Αμβέρσα /Ρόττερνταμ/ 'Αμστερνταμ, δολ. 9 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-15.

ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ: Κπέμε 14.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 28,50, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 23-25.

ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ: Ρουέν 25.000 τον. κριθής 'Αλγερία, δολ. 16,25 φίο, 5ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ, 'Ιουνίου 24-26, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου διάρκειας 90 ημερών με επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 11.975 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΣ: 43.353 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Αμστερνταμ 'Ιουνίου 10, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 12.270 την ημέρα.

ΚΥΔΩΝΙΑ: 18.737 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 20.737 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρίο 'Ιανέιρο 'Ιουνίου 20-22, επαναπαράδοση Καναδά, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: 64.500 τον. d.w. του 1974, παράδοση Νοτ. Βραζιλία 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 11.750 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 γιά πλοίο υπό έρμα.

ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ: 72.371 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Ταϊβάν 'Ιουνίου 29 - 'Ιουλίου 5, ταξίδι μέσω Κό Σιχάγκ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.: 64.600 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ντάλιαν 'Ιουνίου 17-19, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ: 16.073 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 17-22, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 5.550 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.582 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Εσκουμινς 'Ιουνίου 28 - 'Ιουλίου 3, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 7.250 την ημέρα πλέον δολ. 50.000 γιά πλοίο υπό έρμα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 15.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρίο 'Ιανέιρο 'Ιουλίου 13-18, επαναπαράδοση Δυτ. Ακτή Νότιας 'Αμερικής, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 17-22, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.550 την ημέρα.

ΕΥΤΥΧΙΑ: 30.728 τον. d.w. του 1970, παράδοση Παρανάγκουα 'Ιουνίου 27 - 'Ιουλίου 5, επαναπαράδοση Λισαβόνα/ 'Αμβούργο, δολ. 8.350 την ημέρα.

ΠΑΛΟΜΑ: 57.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 21, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. Ακτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμβούργο, δολ. 9.650 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα τέλη 'Ιουλίου, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 11.900 την ημέρα.

ΠΕΝΤΕΛΗ: 114.014 τον. d.w. του 1972, παράδοση σε διαρκή συνέχεια τέλη Νοεμβρίου, ταξίδια 6 μηνών, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: 'Ινδονησία 65.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιντσόν, WS 55, 'Ιουνίου 18.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 85, 0ψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 87,5, 'Ιουνίου 20.

ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ: Πριόλο 25.000 τον. μέρος φορτίου Πορτογαλία, δολ. 135.000 κατ' άποκοπή 'Ιουνίου 20.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Καραϊβική 26.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Μόντρεαλ, WS 160, 'Ιουνίου 18.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Πατζαρίτος 75.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 132,5, 'Ιουνίου 22.

ΕΘΝΙΚ: Γιαμπού 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 46,5, 'Ιουνίου 29.

ΟΛΥΜΠΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 85, 'Ιουνίου 28.

ΣΚΥΡΩΝ: Δυτ. 'Αφρική 124.000 τον. ΗΠΑ, WS 92,5, 'Ιουλίου 5.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 180 άμεση.

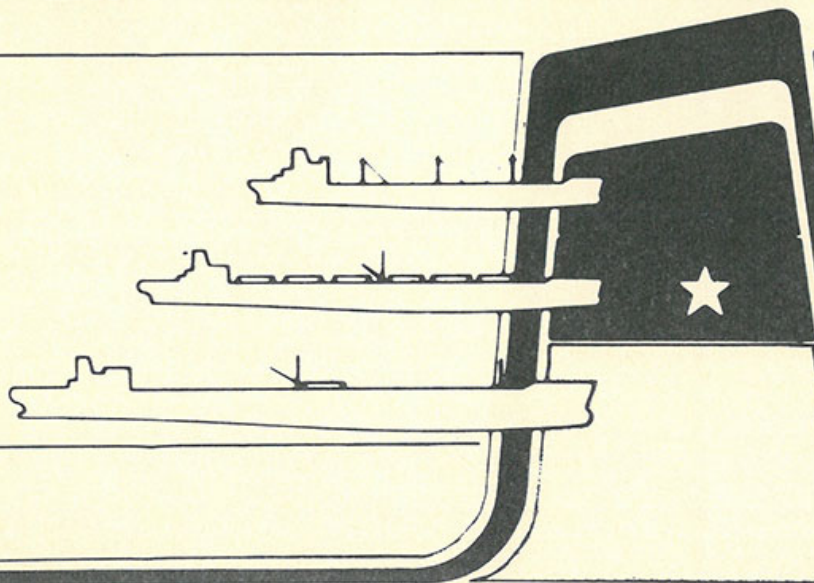
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: 'Ες Σαϊντερ 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 98, 'Ιουνίου 27.

ΚΛΕΙΩ: Λιβύη 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 98, 'Ιουλίου 28.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Γιέμπο 255.000 τον. 'Αίν Σούκχνα, ναύλος έμπιστευτικός, 'Ιούλιος.

ΑΡΓΟΣ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Νότιο Κορέα, δολ. 1.162.000 κατ' άποκοπή τέλη 'Ιουνίου.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. μέ-
ρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 49,5, 'Ιουνίου 28.
MARINA Λ.: Σαϊντ Κρουά 30.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου Δυτική ακτή ΗΠΑ, WS 200, 'Ιουνίου 27.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Βραζιλία 29.000 τον. κα-
θαρά, διάφορες όψεις, WS 167, 'Ιουλίου 7.
ΑΝΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά
'Ιαπωνία, WS 150, 'Ιουλίου 5.
ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Μομπά-
σα, άμεση.
ΓΚΛΟΥΡΥ: Περσικό Κόλπο 88.000 τον. Σιρίραχα,
WS 99,5, 'Ιουλίου 5.
ΙΝΔΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 290.000 τον. 'Ερυθρά
Θάλασσα, WS 47,5, 'Ιουνίου.
ΠΑΟΥΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Κίνα 36.000 τον. καθα-
ρά Δυτική ακτή ΗΠΑ, δολ. 455.000 κατ' άποκοπή,
'Ιουνίου 27.
ΠΗ'Ι'ΣΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 30.000 τον. κα-
θαρά, μέρος φορτίου Δυτική ακτή ΗΠΑ, WS 170, ά-
μεση.
ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Μόντρεαλ 36.000 τον. Τέξας Σίτυ,
δολ. 350.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουνίου 26.
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Κέϋχαν 260.000 τον. Λουϊσιάν-
να 'Οφφορ Πόρτ, WS 53, 'Ιουνίου 25.
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Βραζι-
λία, WS 44,5, 'Ιουλίου 24.
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον.
διάφορες όψεις, WS 100, 'Ιουνίου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 'Αμουά Μπαή 27.000
τον. καθαρά, Γκούάμπα, δολ. 100.000 κατ' άποκοπή,
'Ιουνίου 15.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Σιντίρ Κερίρ 80.000 τον.
μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 117,5, 'Ιουνίου 24.
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Φός 78.000 τον. μέρος φορ-
τίου Νάπολι, WS 117,5, 'Ιουνίου 28.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Περσικό Κόλπο
230.000 τον. 'Ιαπωνία, τρία συνεχή ταξίδια, WS 65,
Αύγουστο.
ΣΗ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μπούργας 19.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ, WS 190, άμεση.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 130.000
τον. 'Ισπανία, WS 62,5, 'Ιουνίου 30.
ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ 3: Σιντί Κερίρ 133.000 τον. Αύ-
γούστα, WS 90, 'Ιουλίου 1.
ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ.
Κόλπο, WS 92,5, 'Ιουλίου 6.
ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Χάουντ Πόιντ 68.000 τον. μέρος
φορτίου Σάινες, WS 115, 'Ιουνίου 30.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΗ: 'Ερυθρά Θάλασσα
80.000 τον. 'Ιταλία, WS 115, 'Ιουλίου 2.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Γουαντ Φεϋράν 92.000 τον. Μπιλ-
μπάο, WS 93,5, 'Ιουλίου 1.
ΕΛΟΥΝΤΑ: Τζεμπέλ Ντάνα 65.000 τον. μέρος
φορτίου Μομπάσα, WS 165, 'Ιουλίου 1.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Σιγ-
καπούρη, WS 59, 'Ιουλίου 8.

πράξεων, πράγμα πού θά αποφύγουμε έ-
στιάζοντας την προσοχή σε λίγες πρόσφα-
τες περιπτώσεις:

— MV MAKEDONIA (68.025/73) δολ.
10.000.000.

— MV PENNSYLVANIA RAINBOW
(25.317/78) δολ. 8.200.000 σε Νορβηγούς με
18μηνη χρονοναύλωση στα 8.500 ήμερη-
σίως.

— MV CHINTA (27.197/70) δολ. 3.600.000.

— MV FIDECONBUS (27.780/85) δολ.
12.500.000.

— MV ESPERANZA MARINA (61.931/81)
δολ. 16.250.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου θά αναφέρου-
με:

— MV COSTA RICA (11.464/81) δολ.
7.500.000 σε Νορβηγούς.

— MV DENEH (12.764/74) δολ. 4.400.000.

— MV TOXOTIS (15.100/68) δολ. 1.700.000.

— MV ARTUS (16.478/79) δολ. 11.000.000.

Δέν θά παραλείψουμε τά μικτά πλοία με
πιό χαρακτηριστική πράξη:

— MV SPIRIT OF PHOENIX (75.000/75) σε
'Ελληνες αντί δολ. 5.400.000 με ζήμιες, γε-
γονός πού αναφέρουμε σάν ένδεικτικό μιάς
μεσοπρόθεσμης πίστης στην αγορά καί στον
τύπο του μικτού πλοίου.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μιά βραχεία αναφορά στον «κοιμώμενο»
τομέα των διαλύσεων όπου αυτή τη φορά
μπορούμε νά σημειώσουμε δύο «ουσιώδεις»
πράξεις:

— Μ/Τ BONI (ΩΛΨΨ 254.700/74 στην 'Ιτα-
λία), περίπου 39.250 LDT, σε ένδιάμεσους ά-
γοραστές αντί περίπου δολ. 190 ανά LDT με
πιθανούς τελικούς αγοραστές στην Ταϊλάν-
δη αντί τιμής της τάξεως των δολ. 250.

— Μ/Τ KITION (25.710 LDT) αντί δολ. 250
ανά LDT στην Κίνα. Τό πλοίο θά παραδοθεί
ρυμουλκούμενο.

Στό Μπαγκλαντές, σειρά πράξεων μαρτυ-
ρεί άνοδική τάση των τιμών:

— STT OVERSEAS NATHALIE (18.568 LT)
δολ. 275.

— MV NINH GIANG (5.184 LDT) δολ. 260.

— SS SONGHONG 2 (3.580 LDT) δολ. 228.

Δέν θά αναφέρουμε αριθμό πράξεων πού
αναφέρονται σε ειδικές καταστάσεις καί σε
παραδόσεις μακράν του άναμενομένου τό-
που διαλύσεως. 'Αρκεί ή γενική παρατήρηση
ότι ό μεγάλος αριθμός τέτοιων πράξεων εί-
ναι χαρακτηριστικό μιάς αγοράς με έλαττω-
μένη προσφορά, προϊόν άμηχανίας των δια-
λυτών πού, μερικές φορές, βρίσκουν οίκο-
μικώτερη την ένασχόληση με τέτοιες άγο-
ρές από την άπραξία.

Οι αγοραπωλησίες

Κάποια διαφαινόμενη συρρίκνωση της ά-
γοραστικής δραστηριότητας κατά τη διάρ-
κεια του β' δεκαπενθημέρου του 'Ιουνίου
μπορεί με πιθανολόγηση νά αποδοθεί στην
ανάπαυλα της γνωστής Νορβηγικής δραστη-
ριότητας, στις πρόσφατες 'Ελληνικές έκλο-
γές καί — γιατί όχι; — στό καλοκαίρι με τίς
διακοπές.

'Η παραπάνω παρατήρηση ουδόλως ύπα-
νίσταται πτώση των αξιών καί οι γνωσθείσες
τιμές κάλλιστα ανταποκρίνονται στα πρό-
σφατα ύψηλά επίπεδα ένών πλοία καλών προ-
διαγραφών, ιδίως στον τομέα των δεξαμενο-
πλοίων, σπανίζουν στην αγορά.

'Η περαιτέρω συρρίκνωση του δυναμικού
της ναυπηγικής βιομηχανίας σε παγκόσμια
κλίμακα, σε συνδυασμό με, ή λόγω της υπέ-
μετρης αύξησης του κατασκευαστικού κό-
στους, άποτελούν τούς παράγοντες μακρο-
πρόθεσμης σημασίας πού στηρίζουν τίς ύ-
ψηλές τιμές της ύπαρχουσας χωρητικότη-
τας. Καί αυτές άκριβώς οι προοπτικές είναι
πού επιτρέπουν στην αγορά νά άγνοεί σχε-
δόν τίς βραχυπρόθεσμες αύξομειώσεις των
ναύλων.

Μιά βαυμαστή συγκράτηση διακρίνει αυτή
τη φορά την 'Ελληνική Πλοιοκτησία, συγ-
κράτηση πού — άς μάς επιτραπεί νά παρατη-
ρήσουμε — ένίοτε έγγίζει τά όρια της ύπερ-
βολής.

Γιά χάρη της πληρότητας της παρουσιά-

σεως, θά σημειώσουμε τό ζωηρό ένδιαφέ-
ρον των 'Ελλήνων γιά έπιβατηγά - όχημα-
γά καί κρουαζιερόπλοια, άν καί οι σχετι-
κές πράξεις είναι περιορισμένες σε αριθμό
λόγω σπάνιους διαθεσίμων πλοίων ή καί ύψη-
λών τιμών.

Πάντοτε έπιλεκτικά καί με γνώμονα την
άντιπροσωπευτικότητα, άς ρίξουμε μιά μα-
τιά στις πλέον πρόσφατες πράξεις, παραλεί-
ποντας τίς αναγόμενες σε προηγούμενες
περιόδους πού έγνωσθησαν με καθυστέρη-
ση, άφου σε τίποτε σχεδόν δέ βοηθούν τό
σχηματισμό μιάς ολοκληρωμένης ιδέας της
αγοράς.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, σημειώ-
σαμε τά έξής:

— Μ/Τ AMERICAN SUN (80.635/69) δολ.
8.250.000.

— Μ/Τ LAKE ANIA/LAKE ANNE (πλοία με-
ταφοράς χημικών προϊόντων, 26.328/82) δολ.
17.800.000/17.300.000 σε Νορβηγούς αγορα-
στές.

— Μ/Τ JAHRE TRAVELLER (139.698/73)
18.000.000 σε άγοραστές της Νέας 'Υόρκης.
— Μ/Τ OSCO BUCCANEER (33.951/74) δολ.
9.250.000 έντός της Νορβηγίας.

— Μ/Τ DON/KMIR (28.700/88 στην ΕΣΣΔ)
δολ. 18.000.000 (περίπου) έκαστον.

Πλοΐα ή συγκομιδή στην κατηγορία των
μπάλκ κάρριερς, όπου εύκολα κανείς πέφτει
στον πειρασμό παραθέσεως μιάς σειράς



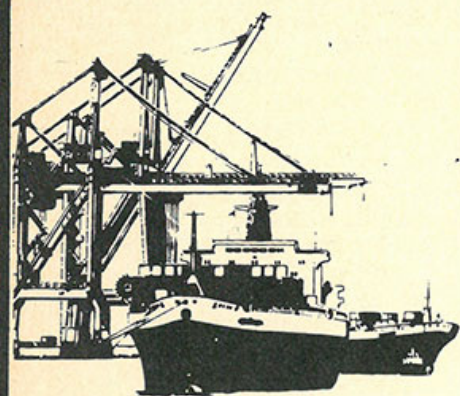
T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



SUBSIDIES AND PROTECTIONISM

According to the chairman of Canadian Shipping Industries, the reason why the shipbuilding industries in Canada and the United States have collapsed is that foreign shipbuilders are heavily subsidised by their governments. Thus, North American shipowners are forced to apply to shipyards abroad where the shipbuilding costs are so low that Canadian and U.S. yards cannot possibly compete with them without subsidies or some form of government aid. It was therefore necessary, he said, for pressure to be brought on foreign governments to reduce their subsidies and orient themselves more towards a free market.

Such words seem strange coming from the American side where protectionism is rife. A basic American principle is to combat the restrictions some countries place on the Conference Code of Conduct. It is combined with sanctions against shipowners and governments which are no less than attacks on the sovereign rights of states. In other words, in the guise of a liberal credo, American interests are ultimately being protected at the expense of free trade. Moreover, the American system of subsidising U.S. - flag ships by reserving cargoes for them is well known.

NOR-SHIPPING CONFIRMS INDUSTRY OPTIMISM

The optimistic mood in Norwegian and international shipping has been confirmed at the 12th Nor-Shipping exhibition and conference, which took place in Oslo from 13-16 June.

A total of more than 8,000 visitors from 35 countries attended the four-day event, a rise of 40% from the 1987 show. Of these, 350 registered for the three-day professional Nor-Shipping conference.

All sessions of the conference were heavily attended by senior figures from the international maritime sector, reflecting the programme's success in addressing topics of major industry concern.

The show itself proved an active commercial forum, with a number of new contracts and business ventures being

announced during the four days. The exhibition was well covered by over 100 national and international representatives of the press.

A major topic at the conference, which was organised by Lloyd's of London Press, was the increasing age of the world fleet and the responses required to cope with this.

Speakers covered such topics as maintenance procedures, management practice, safety, manning and technology required to keep older ships at a satisfactory standard for a longer period.

While the whole show reflected the current strength of the shipping market, there was a widespread feeling that it would still take some time before new-buildings would begin to increase significantly.

GEORGE P. LIVANOS ELECTED PRESIDENT OF BIMCO

George P. Livanos, President of Ceres Hellenic Shipping, was unanimously elected President of BIMCO, the Baltic and International Maritime Council, at its General Meeting in Hamburg, on 31 May 1989.

Ian Denhol, Chairman of J. and J. Denholm Limited, Glasgow, was elected President Designate of BIMCO for the next two year period.

Anatoliy Lugovtsov, Chairman of the Anglo Soviet Shipping Company Limited, London, was re-elected as Vice President.

Nils Gustaf Palmgren, Managing Director of Neptun Maritime (Finland) O/Y, Helsinki, was re-elected Chairman of the Documentary Committee.

The above officers, together with Fotis Poulides, Genoa, Flemming Hasle, Copenhagen, Werner Krieger, Bremen, Lua Cheng Eng, Singapore, and Fridtjof Lorentzen, Oslo, who have been co-opted, and Immediate Past President Helmut Sohmen, Hong Kong, will form BIMCO's Executive Committee during the next two years.

BIMCO currently groups nearly 900 shipowning members whose 10,338 vessels total about 300 million DWT (about 50 per cent of the total world merchant fleet), 1,633 shipbroking members, and 61 of the world's leading Protection and Indemnity Clubs, Defence Associations, and national associations of shipowners and shipbrokers. There are now members in over 100 countries.

COUNTERATTACK

The trend by which Korean shipyards were overtaking the Japanese in production figures has been reversed. In 1987, in terms of grt., the percentage of world production was 32% for the Japanese yards and 20% for the South Korean yards. In 1988 it was 37% for the Japanese and only 13% for the Koreans.

It seems as if South Korea fell victim of its dumping policy. Indeed, the difference between the two countries may be even greater considering that 40% of South Korean orders during the last three months came from the government programme aimed at increasing the volume of the national fleet.

It is to be noted that South Korea, which in 1975 started out with 1.2% of world production compared to 38.7% for Western Europe and 50% for Japan, reached a peak of 21.4% in 1986 — but at a tremendous cost. In 1987, losses sustained by South Korean shipyards amounted to \$ 328 million and were even higher in 1988.

Korean Shipbuilding Co. went bankrupt, Daewoo is being bailed out with a state loan of \$ 1.15 billion and will cut down its work force to 4,000. Samsung has been plagued by longlasting strikes while Hyundai went \$ 72 million in the red. All of which goes to prove that as in Poland, a dumping policy does not always bring about the desired result.

Moving in to the counterattack, Japan has increased its orders today by 9% and in the past ten months has received orders from abroad for 153 ships of



**FURNESS
HOULDER**
(INSURANCE) LTD.
AND AT LLOYD'S OF LONDON

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filonoe Str. 185 36 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 21-1934 FUHO GR

Member of the
**CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP**
London & Hong Kong
New York

4,031,000 grt. Of the 41 ships ordered during the past two months, only two are destined for the national register.

INVALID AGREEMENTS

The EC communal court which sits in Luxembourg has declared invalid any price agreements concluded by airlines for regular flights either between community countries and the rest of the world or within the EC.

The decision was handed down in relation to the agreements made by Frankfurt Ahmed Flugreisen and Silver Line Reisebüro which were denounced by a professional association as being in violation of the principles of free competition.

PANAMA CANAL TOLLS INCREASED

The Board of Directors of the Panama Canal Commission recently announced a proposal for a 9.8% toll increase to take effect from 1st October 1989. The increase, the first since 1983, is subject to public hearings in Washington and to approval by President Bush.

The increase is lower than the 11% to 14% mentioned by the Administrator of the Panama Canal Commission, Mr. D.P. McAuliffe, to the ICS delegation which visited Panama in Late February.

INTERCARGO'S CHAIRMAN STRESSES NEED FOR SENSIBLE ATTITUDE

The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) held its Annual Meeting in Oslo on the 14th June as one of the various events taking place during Nor-Shipping week. Speaking in Oslo on June 15th newly re-elected Chairman Menis Karageorgis (Greece) said that the Association continued growth owed itself to various factors including the relative improvement in the market.

But the market «he said» will only continue to hold up if a sensible and

sensitive attitude is taken to new buildings. During the first three months of the year 47 orders for bulk carriers totalling some 3.7 million dwt were placed in addition to combination carriers amounting to a further 640,000 dwt. If new building orders continue at this rate the market will not be able to sustain them once they begin to trade. The question then would only be how quickly would the collapse come.

BIMCO'S ON LINE INFORMATION

At its General Meeting in Hamburg on 31 May, BIMCO demonstrated its ability to provide its members with a 24-hour worldwide information service.

The service has been developed in line with the inevitable global movement towards computerised communication. BIMCO surveys have shown that as many as 70 per cent. of its members are using computers, and close to 100 per cent telexes. Many members not using computers at present, have plans to introduce them.

From 1 June 1989, BIMCO members will be able to access the following databases:

- World Ports by BIMCO — Tankers (Harbour Pilot)
- World Ports by BIMCO — European (Harbour Pilot)
- BIMCO News Board (congestion, strikes, new tariffs, etc.)
- BIMCO Reference Register Reports (1986-1989)
- Double Taxation
- Representative disbursements accounts
- BIMCO membership directory
- Utility programmes, electronic mail, etc.

HELMUT SOHMEN LECTURE FUND

BIMCO Honorary President Dr. Helmut Sohmén has donated USD 25,000 to establish a Fund to be called the BIMCO/Sohmén Lecture Fund.

The creation of the fund was announced at the BIMCO General Meeting held in Hamburg on 31 May, when Dr. Sohmén retired from office as President of BIMCO.

The annual Sohmén Lecture will be held in connection with a BIMCO meeting, and is expected to take place for the first time in Paris in November 1989.

The lecture will be given by a prominent lecturer on a subject of topical importance and interest to the international maritime community.

The lecturer will be selected by BIMCO'S President and President Designate in office at the time, and Dr. Helmut Sohmén, upon the recommendation of the BIMCO Secretariat in Copenhagen.

METALOCK BRASIL EXPAND THEIR SERVICES INTO EUROPE

Metalock Brasil, the marine services and voyage repair specialists with centres in Santos, Sao Paulo and Rio de Janeiro, are expanding into Western Europe where they will offer their full range of facilities.

The new company — Metalock International Ltd — in Lisbon, will offer comprehensive repair facilities including Diesel Engine Servicing and In-Situ Machining.

A major feature of the new operation is the availability of a dockside repair berth able to accept vessels with up to 30' draught.

In addition to its major repair and servicing operations, the Portuguese company will have the capability to carry out machining, remounting of bearings, flange facing, as well as offering the Metalock cold repair and servicing of all types of electrical and electronic equipment.

NEW SECRETARY GENERAL FOR IMO

Canada's K.W. O'Neil was recently elected Secretary General of IMCO.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

Mr. Stathis Gourdomichalis, President of the Greek Shipowners' Association, sent him a telegram of congratulation and invited him and his colleagues to Greece in the near future.

The «ANROS CHRYSSI»

After a 13 year absence, Le Havre once more welcomed the 278,416 dwt. Liberian flag tanker «Andros Chryssi» which inaugurated the oil terminal at Antifer, 20 km. from Le Havre on March 17, 1976 by unloading 250,000 tons of Iraqi crude for account of the Shell Company.

At the time, the loading pier had not yet been completed due to a dispute between tug crews and tug owners. But the tugboat crews agreed to the building of a temporary pier to allow the tanker to discharge 145,000 tons of crude which was then piped to the Cim installations.

NEW BRITISH AMBASSADOR VISITS G.S.A.

The new British Ambassador to Greece, Sir David Myers, paid a formal visit on June 13, to the Greek Shipowners' Association where he was briefed on shipping matters by the president of the Association, the vice-presidents and other members of the executive committee.

WAR RISKS ANNUAL CONTRIBUTION

The Hellenic War Risks Insurance Company has advised shipping companies that the annual contribution per ship for 1989 has been set at \$ 180.

This small increase became necessary due to the rising operational costs of the company.

Greek-flag ships that were laid up for six months during the past year will not have to pay the contribution while ships that raised the Greek flag during the second half of the year will only be charged \$ 90.

THE LUXEMBOURG REGISTER

Belgian shipowners are terribly concerned about the Luxembourg register.

Not as a European register but as a second one of their own. Because, not having formed a second Belgian register to which they could transfer their ships, they have relied on the Luxembourg register to take advantage of the privileges it has to offer.

But the procedure for setting it up has been delayed by the objections of certain parliamentary circles who are concerned about the repercussions such a register may have on the country's social security system. As things are going, the Luxembourg Register may not be ready to function before the end of this year or the beginning of 1990 and certain amendments may be brought to it that will render it less attractive.

It is to be noted that the temporary economic aid provided by the Belgian government to shipping will expire at the end of June and if no way is found to extend it, Belgian shipowners are sure to lose their patience and transfer en masse to foreign flags.

THE CLOSURE OF THE DANSK YARDS

The decision to close the Lenin Yard at Gdansk has created a particularly complicated situation. After the disputes of the past year between the Yard's management and the labour union on the one hand and with Solidarity on the other, a climate of mutual distrust has arisen which is not conducive to finding the best solution to the problem.

Four months after the original announcement in November, the Ministry of Industry ratified the closure programme in February. The Bank of Gdansk then allowed the Yard to use funds which had thus far been frozen. The programme provides for the construction of 18 ships after which the Yard will definitely close down. 26 contracts have already been cancelled. There is provision also for the creation of 18 separate enterprises which are to absorb 80% of the 10,000 yard workers.

The weakness of the programme lies in the settlement of the yard's debts since the enterprises to be formed will take over the yard's assets but not its liabilities. A foreign loan to cover these debts

50 YEARS AGO

— We are informed that Mr. Tsifos is working hard in London to resolve the problems of Greek merchant shipping in close cooperation with Greek shipowners based there.

— As far as we Greeks are concerned, it is high time there was a stop to the scandalous transport of Jews to the shores of Palestine.

— Reports from Rome indicate that efforts are being made to bring about a closer cooperation between the merchants fleets of the Axis powers, Germany, Italy and Japan.

— We are informed that the trials of our first diesel powered cargo ship, the «Kassos», which was launched a few weeks ago at the Doxford yards in Sunderland, are to be held on July 5. The trials will be attended by the Undersecretary of Merchant Marine who is presently in England.

— Exams are to be held for the induction of 15 cadets in the Hydra Academy's first form and five cadets in the second form.

(Naftika Chronika No. 205, 1.7.1939)

seems the likeliest solution.

Already, a contract for the five year lease of the K-2 assembly plant, which represents 10% of the yard's potential, has been signed with a British company, to start on July 1. Its aim will be to build ships in cooperation with the yard and the other enterprises, employing 1,200 persons. Negotiations for similar contracts are under way with other foreign firms interested in making capital investment which are considered to be high for Polish standards.

The EC communal court which sits in Luxembourg has declared invalid any price agreements concluded by airlines for regular flights either between community countries and the rest of the world or within the EC.

The decision was handed down in relation to the agreements made by Frankfurt Ahmed Flugreisen and Silver Line Reisebüro which were denounced by a professional association as being in violation of the principles of free competition.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ κωπής - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)

(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

α. Φουτζέιρα 3/4	
α. Κασίμα 7/4	
ε. Πειραιά 3/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Φλάσιγκ 31/3	
υψώσε παναμαϊκή	
προς Κασσιούγκ 24/3	
προς Κέυ Γουέστ 31/3	
μετ. «Mostween»	
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/4	
ε. Μαρακάμπο 3/3	
α. Νάπολη 5/4	
υψώσε κυπριακή	
δ. Γιβραλτάρ 7/4	
προς Σκίντα 20/3	
α. Λέγκχορν 1/4	
προς Κούβα 23/3	
ε. Ντάρμπαν 3/4	
προς Ρότερνταμ 29/3	
προς Μπρισμπαϊν 27/3	
ε. Νταμμά 5/4	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

α. Καρατάι 1/4	
α. Μόντρεαλ 6/4	
ε. Σαγκάη 29/3	
α. Μπορντώ 10/4	
δ. Πόρτ Σαϊδ 6/4	
α. Νιούκαστλ 5/4	
δ. Σουέζ 12/4	
δ. Σουέζ 15/4	
ε. Μόγκλα 27/3	
ε. Σάλλομ Βόε 13/4	
α. Όζάκα 5/4	
προς Άλγερια 5/3	
α. Μπανόλι 3/4	
ε. Μπαχραϊν 7/4	
ε. Τομπάτα 12/4	
μετ. «Clipper Magic» (κ.)	
προς Κουανγκάμκ 28/2	
προς Οίτα 4/3	
δρυγεί Τάραντα	
προς Γιοκοχάμα 29/3	
προς Σιγκαπούρη 9/2	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	12963
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Ο	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

δ. Γιβραλτάρ 11/4	
προς Ίνσοιμα 19/3	
δ. Ντόβερ 8/4	
προς Τουρκία 6/3	
α. Άμβούργο 9/4	
ε. Βενετία 1/4	
α. Μοντοίρ 8/4	
α. Σιγκαπούρη 10/4	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Νεμρούτ Μπαϊή 15/3	
α. Κολούμπια ρίβερ 9/4	
προς Ίρβαν 13/2	
α. Γιοκοχάμα 17/3	
α. Ρεσίτ 4/4	
δρυγεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 1/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/4	
προς Κλαϊπέδα 29/3	
ε. Πειραιά 26/3	
ε. Πειραιά 9/4	
δρυγεί Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ Άμπας	
προς Απώ Άνατολή 6/4	
α. Τενερίφ 12/4	
προς Θεσσαλονίκη 16/3	
προς Άβάνα 20/3	
προς Μπ. Αϊρές 25/3	
α. Φρημάντλ 6/4	
α. Κόμπε 7/4	
ε. Παναμά 6/4	
α. Σιγκαπούρη 16/3	
α. Σιγκαπούρη 10/4	
α. Γλασκωβ 3/4	
ε. Σόνκ Άνκοράτζ 12/4	
α. Γιοκοχάμα 11/4	
δ. Κων/πολη 10/4	
α. Ρουέ 13/4	
προς Νακόντια 17/2	
προς Ίαπωνία 15/3	
α. Φρημάντλ 2/4	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΩ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

δ. Π. Σαϊδ 12/4	
δ. Σουέζ 14/4	
ε. Βομβάη 4/4	
υψώσε σημ. Μπαχάμας	
ε. Ριγέκα 13/4	
ε. Κόμπε 13/4	
α. Σάν Λορέντζο 29/3	
δ. Δαρδανέλλια 11/4	
δ. Πόρτ Σαϊδ 6/4	
ε. Μπρισμπαϊν 12/4	
προς Χιούστον 11/4	
στο Ν. Μαγκαλόρ 24/3	
δ. Κων/πολη 31/3	
α. Χάισινχο 6/4	
προς Ούλασν 29/3	
επωλήθη Χόγκ Κόγκ	
α. Μπλιμπού 10/4	
προς Άρομπα 25/3	
μετ. «Σταβέντο» (κ.)	
προς Ρίο Τενέιρο 21/3	
προς Άμπιτζέν 4/3	
α. Ν. Όρλεάν 13/3	
προς Ρότερνταμ 29/3	
α. Γκλάβεστον 6/4	
προς Κέυ Γουέστ 18/3	
ε. Τόκιο 11/4	
α. Ν. Όρλεάν 4/4	
α. Κολόμπο 28/3	

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ		
(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633

προς Μαπούτο 25/3	
α. Κηλγκ 1/4	
ε. Χαμίνα 9/4	
α. Φουκουγιάμα 5/4	
επωλήθη Χόγκ Κόγκ	
δ. Ντόβερ 12/4	
α. Πόρτ Άρθουρ 4/4	
α. Λισσαβώνα 6/4	
α. Ν. Όρλεάν 12/4	
ε. Λά Σπέζια 12/4	
α. Γουέιπα 13/4	
α. Μαύλα 2/4	
προς Ροστόκ 20/3	
προς Τσοντζίν 5/2	
ε. Γεράλντον 11/4	
δ. Παναμά 2/4	
α. Μπάνμπουρ 6/4	
προς Ν. Ύορκ 1/4	
ε. Ίντσον 6/4	
α. Τομακομάι 7/4	
α. Χάμπτον 4/4	
προς Τάραντα 30/3	
α. Κότα Κινάμπλου 25/3	
ε. Άρατου 21/3	
προς Σάντος 31/3	
δ. Παναμά 11/4	
προς Ίντσον 29/3	
προς Κασσιούγκ 25/3	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 13/4	
δ. Παναμά 3/4	
α. Μομπίλ 2/4	

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

δ. Σουέζ 6/4	
α. Τσιταγκόνκ 13/3	
α. Ολίμπαν 27/2	
α. Ασαντόν 11/4	
προς Παναμά 31/3	
α. Ρουέν 7/4	
επωλήθη Νορβηγούς	
α. Άμβέρσα 13/4	
επωλήθη Νορβηγούς	
δρυγεί Πειραιά	
προς ΗΠΑ 753	
ε. Παρανάγουα 28/3	
α. Ντάρμπαν 10/4	
α. Τσουκούμι 4/4	
προς Ίαπωνία 16/3	
α. Αύγουστο 5/4	
α. Φός 6/4	
α. Μορμουγκάο 10/4	
προς Τασμανία 31/3	
προς Κούβα 21/3	
α. Κηλγκ 6/4	
νουπηγ. Αϊδί	
ε. Φός 14/4	
προς Τσιβάν 6/3	
α. Ν. Όρλεάν 6/3	
πρ. «Charity»	
δ. Κων/πολη 7/4	
επωλήθη Έλληνες	
ε. Σαγκάη 28/3	
α. Σάρροχ 6/4	
α. Σοβάννα 10/4	
α. Ν. Γουέσμινστερ 12/4	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	72	16402

ε. Πειραιά 2/4	
α. Ντάρμπαν 13/4	
α. Άμβέρσα 1/4	
α. Φιλαδέλφεια 11/4	
δ. Παναμά 10/4	
στο Σάντος 13/4	
α. Τερνέστη 1/4	
α. Βενετία 13/4	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	

ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κάντλα 3/4
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Πειραιά 8/4
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Χιούστον 3/3
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλοκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κων/πολη 7/4
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Ρότερνταμ 11/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 11/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 7/4
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	δ. Ντόβερ 8/4
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Τερνέστη 10/4
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Σάντος 11/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	προς Άρτζάλ Τέρμιναλ 27/1
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	δ. Ντόβερ 9/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Πειραιά 17/3
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Βαλπαράιζο 8/4
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	ε. Πειραιά 19/2
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Νταλιάν 3/4
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	προς Νιγηρία 6/3
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	προς Ν. Όρλεάνη 30/3
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Σαντάντερ 27/3*
ΓΑΛΑΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΑΝΗ	77	39236	α. Χού Πόιντ 8/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	επωλήθη Νορβηγούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Βενεζουέλα 8/3
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Άμστερνταμ 11/4
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Μόντρεαλ 10/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	επωλήθη Κινέζους
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Ν. Όρλεάνη 14/4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Αμπου Ντάμπι 14/3
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	προς Άβνα 6/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	προς Λουάντ 16/3
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 11/4
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 25/3
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 11/4
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Πειραιά 11/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	προς Όγουέντο 27/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βενετία 8/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρ. «Elizabeth»
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	προς Πουέρτο Καμπέλλο 3053
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Μόρρο Ρεντόντο 6/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Κάδιξ 8/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χουάγκου 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Βομβάη 3053
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Ν. Όρλεάνη 2953
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Μαράκάιμπο 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Ουάσινγκτον 3/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	προς Φουτζέρας 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	στη Βαλτιμόρη 13/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Λος Πάμπος 11/4
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Πόρτο Τορρέξ 2/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Ίντσον 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Λίβερπουλ 31/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	ε. Σιγκαντίγκ 25/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Σέτε 30/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Σέκου 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤΑ	76	19264	προς Νταμμά 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Μπιλμπάο 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Πόρτο Μωχ. μιν Κασίμ 9/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Γιοκοχάμα 12/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Κηλαγκ 15/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Σαγκάη 27/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Τενερίφ 13/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Λάγος 16/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Λάγος 15/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Μπαχράιν 4/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	προς Ματάντι 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Γιβραλτάρ 14/3
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Γιούροπορτ 2/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Μπριςμπαίν 31/3
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Ρότερνταμ 5/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Στουμπάλ 11/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Άλεξάνδρεια 16/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φιλαδέλφεια 10/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Τής 10/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Ντάρμπαν 12/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Φαλκονάρα 8/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Λίβερπουλ 3/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	δ. Παναμά 5/4
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Σιγκαπούρη 10/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Κουίνχουγκντ 22/3
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	δ. Θέρμαντ αλάν 9/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Γιοκοχάμα 12/4
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρ. «El Flamenco»
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Ν. Όρλεάνη 10/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Βομβάη 3053
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Μυτιλήνη 31/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στον Πειραιά 10/3
ΕΛΛΗ	76	12315	επωλήθη αλλοδαπούς

ΕΛΛΗ	76	11282	προς Ρίο Γκράντε 31/3 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Λός Άντζελες 10/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ρίο Ίανέιρο 8/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	προς Πόρτ Άλφρεντ 29/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Χιούστον 13/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 28/3
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	προς ΗΠΑ 24/3
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΑ	64	4986	διαγράφεται
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Φορταλέζα 8/4
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	προς Χαλκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Κων/πολη 3/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 8/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 9/4
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Πειραιά 7/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Ν. Όρλεάνη 12/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	α. Βανκούβερ 9/4
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Λός Άντζελες 11/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σιγκαπούρη 3/4
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	προς Χαλκίδα 30/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Άμβέρσα 15/4
ΕΞΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Λέ Χάβρη 1/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Ντάρμπαν 31/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Πόρτ Σάιτ 25/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μπουσάν 21/3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	στη Ναμίμπια 31/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Σιγκαπούρη 23/3
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	δ. Πόρτ Σάιτ 11/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Χάφθα 11/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Σαλβαντόρ 7/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	ε. Άντικουα 9/4
ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Ρότερνταμ 2/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Χιούστον 7/4
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Μπαγκόνκ 22/3
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	προς Σίδνεϊ 29/3
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Χόνκ Κόγκ 11/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Κόπερ 13/4
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Μελβούρνη 10/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπριςμπαίν 3/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κολόμπο 10/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	δ. Σουέζ 3/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Ντουάλα 31/3
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Όδησσό 30/3
ΖΙΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Φιλαδέλφεια 12/4
ΖΗΦΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Γκάνδη 10/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Ν. Κορέα 8/3
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 6/4
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Πειραιά 5/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	δ. Δαρδανέλλια 6/4
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Γένοβα 13/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Τατισμάντα 27/3
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Κουβέιτ 7/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	επωλήθη Έλληνες
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	ε. Άμβούργο 14/4
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Γκουαγιακούιλ 9/4
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μεθούλ 19/3
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	προς Ίνδια 8/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Άνκόνα 11/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Ροστόκ 27/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	δ. Κων/πολη 10/4
ΙΟΣ	85	34400	προς Νταλιάν 16/3
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 3/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 3/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Σακάντε 11/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			
(δ.)	82	30041	μετ. «Αρκαδία» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Σάντος 6/4
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Πόρτοφ Σπαίν 4/2
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	δ. Κων/πολη 11/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Τερνέστη 6/4
ΚΑΦΙΝ Λ.	70	16285	α. Άμβούργο 24/3
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Ντόρντεχαμ 31/3
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Κόπερ 11/4
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Βαλτιμόρη 9/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	στο Ούλσάν 3/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χόνκ Κόγκ 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Ντόρ ες Σαλάμ 254
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Πακιστάν 13/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρ. Ούλσάν 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	προς Ρας Τανούρα 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Άλγερ 3/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΖΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ρίο Ίανέιρο 11/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Χιούστον 4/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Κόπερ 9/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Μπουένος Αίρες 11/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Βαρκελώνη 12/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Caro Ovest»
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Άλγερ 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	α. Δουνκέρκη 13/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βρέμη 6/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Σούσε 10/4
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 10/4
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	α. Σαντάντερ 12/4

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Γιουρπορόρτ 12/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Μομπίλ 20/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φιλαδέλφεια 28/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχραϊν 9/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμβούργο 12/4
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Φιλαδέλφεια 27/4
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Βενετία 22/4
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547	πρ. Κρατίλος*
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 23/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Μομπίλ 22/4
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 8/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 24/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Γιοκοχάμα 28/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 24/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Μάλμο 14/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Σουάνση 29/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Άμβούργο 23/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Βενετία 15/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τζέντα 8/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	δ. Σουέζ 18/4
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Πειραιά 21/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Μπιλμπάο 20/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Ντόρ ες Σαλάμ 16/4
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρὸς Κωνσταντίντς 31/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Λάε 21/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τερνέστη 23/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Σάλλομ Βόε 29/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Άλγκεθίρας 7/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Κίλγκ 9/4
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Γκιζάν 6/4
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντοντ 21/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σφός 14/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Χόγκ Κόγκ 22/4
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Pavandoot»
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Χόφα 27/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Κολούμπια 16/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	επωλήθη Νορβηγούς

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Ν. Όρλεάν 19/4
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 23/4
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	επωλήθη
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρὸς Μεξικό 17/3
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Ίντσόν 20/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. Όρλεάν 24/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Μπρέικ 24/4
ΛΑΤΩ	68	18737	α. Μομπίλ 18/4
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	επωλήθη Έλληνες
ΛΕΟΝΑΡ	88	9100	πρὸς Άνγκόλα 6/2
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Χιούστον 10/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	δ. Ντόβερ 27/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορτάλεζα (άποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Ρότερνταμ 30/54
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Μανίλα 18/4
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Χιούστον 24/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Γκάλβεστον 12/4
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Φουκουγιόμα 22/4
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Χοσσόμα 27/2
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΤΥ	69	9045	στή Βαζώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 25/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Καρατί 13/4
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρὸς Εύρωπη 30/3
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Ρουέν 21/4
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	δ. Σουέζ 25/4

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρὸς Β. Κορέα 17/3
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Κορούνα 28/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Φός 19/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Πόιντ Γουέλς 24/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Ντόβερ 14/4
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρὸς Κίνα 13/3
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Βανκούβερ 1/4
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	ε. Πενόγκ 26/4
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΜΑ'Ι' ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Ριγίεκα 22/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ρότερνταμ 29/4
ΜΑΚΕΠΗΝΤ	69	11700	επωλήθη
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	ε. Κοπέρ 21/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	δ. Σουέζ 19/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Λέγκχορν 26/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Ν. Όρλεάν 23/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Άμβέρσα 30/54
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Σάρροχ 14/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Πειραιά 5/4
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	μετ. «Καίλο» (κ.7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Μομπάσα 8/4
ΜΑΡΙΑ	81	29761	δ. Κων/πολη 16/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Μομπίλ 27/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Λός Άντζεες 5/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	επισκευές Πειραιά 15/3
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Τουλών 20/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μίλφροντ Χάβεν 24/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	στό Ουλσάν 29/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Γιούρπορτ 30/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Μόντρεαλ 20/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Βαλέντσια 25/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Σάο Φρανσίσκο 22/4
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Σάο Σεμπαστιάο 10/4
ΜΑΡΙΝΟΣ II.	80	14398	πρ. «Τροπικάνα»
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Τρινκομάλη 12/4
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Λά Νουβέλ 23/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Σκώ 20/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Μπαμόντ 20/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. Χάβεν 26/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ρίο Ίανέιρο 17/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Σιμονοέκι 18/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Μπ. Άϊρες 5/4

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	πρὸς Λαμπουάν 28/3
------------------	----	-------	--------------------

ΜΕΛΕΤΗ	75	35518	α. Ν. Όρλεάν 14/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Παλέριο 26/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	14483	α. Λίβερπουλ 28/4
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	11940	α. Βαλτιμόρη 19/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 18/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Πειραιά 3/4
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8108	α. Τενερίφη 16/4
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Βομβάη 15/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Βαλτιμόρη 16/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Όρλεάν 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Βαλτιμόρη 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Πουέρτο Κορτέζ 13/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1586	βυθίσθηκε Τζαμάικα 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κίγκστον 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάν 26/4
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Χιούστον 17/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Μομπίλ 18/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 12/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Μπελέμ 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Σέτε 27/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Μπελίζ Σίτυ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Χιούστον 20/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 23/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Πόρτ όφ Σπαίην 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ν. Όρλεάν 22/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 28/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Γκάλβεστον 13/4
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Πόρτ όφ Σπαίην 27/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Κόρπους Κρίστι 8/4
ΜΙΝΟΣ	75	28082	ε. Ν. Όρλεάν 19/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Σάν Φρανσίσκο 16/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Κων/πολη 13/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρὸς Δ. Αφρική 10/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Τσιβιταβέτσια 23/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	επισκευές Μουτσούρε 26/4
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Ρίο Ίανέιρο 21/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Νουέβα Παλμίρα 26/4
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	α. Πειραιά 20/4
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Πόρτ Σάϊδ 1954
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6880	ε. Σάν Άντόνιο 24/4
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	πρὸς Θεσσαλονίκη 31/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ράς Γκαμπί 31/3
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Πειραιά 9/5
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	πρ. «Αζονσταί»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	πρ. «Μαρίκα»
ΜΠΟΕΜ	72	17728	δ. Δαρδανέλλια 19/4
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Βερμούδα 18/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	81	29910	α. Παλάου Μπακόμ 25/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ίντσόν 16/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Πόρτ Κανάβερλο 21/4
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ε. Σάν Νίκολας 17/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρὸς Τζέντα 22/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Φρημάντλ 27/4

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ίκόνιο 9/4 *
ΝΑΞΟΣ	70	9885	ε. Μακέιο 21/3
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	δ. Παναμά 25/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9882	α. Γιβραλτάρ 8/4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Λούπ Τέρμιναλ 13/4
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 14/4
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουέζ 13/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Λός Άντζεες 13/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ρόκυ Πόιντ 19/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Γκιζόν 21/4
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 9/4
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Πόρτ Έβεργκλέιντς 20/4
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Χέυ Πόιντ 16/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Τερνέστη 23/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	ε. Άμβούργο 30/4
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Σουέζ 24/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Χιούστον 23/4
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Λειζόες 18/4
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Σάρροχ 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Σαβόνα 27/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Σουέζ 26/4
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	77	11159	α. Ταϊτσούγκ 23/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	επωλήθη Έλληνες
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Ν. Όρλεάν 7/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	ε. Λίβερπουλ 24/4
ΝΙΚΥ	73	14667	επωλήθη
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γουακαγιόμα 13/4
ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ντόρμπαν 27/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	στό Τσουέντς 14/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρ. «Interbulk Vallant»
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΕΣ	84	36300	δ. Γιβραλτάρ 24/4
ΝΟΡΘ ΝΑΤΣΙΕΣ	85	35854	επισκευές Λέ Χάβρη 2/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Π. Καμπέλλιο 22/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Σάν Άντόνιο 7/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	δ. Σουέζ 9/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Γιβραλτάρ 17/4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Φιλαδέλφεια 19/4
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	δ. Σουέζ 15/4
ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Πόρσγκροουν 14/4
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ. Σουέζ 14/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Χιούστον 8/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ν. Όρλεάν 9/4
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Πειραιά 26/4
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Τής 30/4

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. 'Αμβούργο 30/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	α. Κολούμπια Ρίβερ 24/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	α. Γιοκοχάμα 20/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Κολούμπια Ρίβερ 23/4
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	ε. 'Αμβέρσα 17/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Βαλπαράιζο 21/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	δ. Κων/πολη 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	ε. Τρομπέτας 25/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	προς Κούβα 24/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Λειξόες 15/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Σκώ 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Ουλάσν 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. 'Αβονμαουθ 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. 'Αμβέρσα 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Ζαντάρ 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	α. Κολούμπια Ρίβερ 19/4
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Anitra»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	δ. Κων/πολη 15/4
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μπουένος Άιρες 11/4
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/4
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	επωλήθη
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Λός Άντζελες 23/4
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Πόρτ Σάιτ 12/4
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Πειραιά 26/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Πειραιά 19/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Κων/πολη 15/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Σκώ 18/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Ρεϊνιόν 11/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Κολούμπια Ρίβερ 21/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Σουουάμπτον 20/4
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Τζώρτζιαν 24/4
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Χέυ Πόιντ 18/4
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Ν. 'Υόρκη 26/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	δ. Παναμά 9/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	α. Χιούστον 14/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Χέυ Πόιντ 11/4
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Ναγκόνια 6/4
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	δ. Κων/πολη 18/4
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Νάπολη 27/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 25/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	προς Πειραιά 14/12
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	προς Ναμίμπε 12/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. 'Αλγκεθίρας 14/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Κουανγνυάγκ 26/3
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Θεσσαλονίκη 9/4
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Λέγκορν 27/4
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	δ. Παναμά 25/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ρας Τανούρα 16/4
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ. (δ.)	71	16306	ε. Βομβάη 24/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	δ. Κων/πολη 22/4
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	επωλήθη 'Ελληνες.
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Καλλάο 23/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Τερνέστη 19/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 16/4
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. «Lady Lienke»
ΠΕΛΦΛΑ'ΙΕΡ	82	2477	ε. Σμύρνη 20/4
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	προς Ν. 'Αφρική 25/3
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. 'Αβονμαουθ 28/4
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Ρότερνταμ 20/4
ΠΕΤΡΑ	76	23149	επωλήθη
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31824	προς Κασσιούγκ 21/3
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	δ. Σουέζ 5/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 23/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειρά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 21/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Πόρτ Σάιτ 20/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Σάν 'Αντόνιο 'Εστε 14/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πήγασος 24/4
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	δ. Παναμά 19/4
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	ε. Σάν Φραντσκο 26/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Νικόσια 21/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λουπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 14/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 26/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Σάν Νικόλας 22/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. 'Αλεξάνδρεια 25/3
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Βαλλέττα 19/4
ΠΟΠΗ	73	19584	ε. 'Αρατού 7/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Γέρακτον 18/4
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ	61	963	ε. Φόονε 27/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Σάν Λορέντζο 21/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβιταβέτσια 26/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Χόγκ Κόγκ 5/3
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	α. Πόρτ Χέντλαντ 14/4
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Νόρμπορτ 11/4
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Ν. Πλόμεν 19/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Φός 24/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Γένοβα 20/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 24/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	προς Σιγκαπούρη 27/3
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιβιταβέτσια 21/4

ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Βενετία 28/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 24/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' (δ.)	77	18325	α. Σίνες 29/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 25/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 24/4
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Παλέρνο 28/4
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Ντουάλα 10/4
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 26/4
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Βομβάη 24/3
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. 'Οσκαρσόν 22/4
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/4
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Φόινες 22/4
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	προς 'Ακαμπα 30/3
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	δ. Σουέζ 23/4
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς 'Αλγέρι 28/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς 'Ολλανδία 31/3
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Παρανάγουα 12/4
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. 'Αμβέρσα 26/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 4/4
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	στό Σάντος 25/4
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Σάο Σεμπασιάνο 24/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Κων/πολη 21/4
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Σιγκαπούρη 20/4
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Νουέβα Παλμίρα 26/4
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Ουμέα 23/4
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρ. «Raamgracht»
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Μόγκλα 2/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	α. Φάλαμους Μπαίη 26/4
ΣΕΡ ΤΖΟΝ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 22/4
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	ε. Κομά Μπαίη 19/4
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	δ. Γιβραλτάρ 26/4
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	προς 'Αβάντα 13/3
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	προς 'Υεμένη 2/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	προς ν. 'Αμερική 30/3
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Πειραιά 21/4
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	δ. Παναμά 18/4
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	προς 'Αλγερία 23/3
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724	α. Σιγκαπούρη 13/4
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Βενετία 23/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Κίγκστον 2/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	προς Κόμπε 5/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Καλλάο 21/4
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	επωλήθη Νορβηγούς
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ντουλούβ 18/4
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Τσάρλεστον 27/4
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	α. Σεβίλλη 21/4
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Σαλβαντόρ 23/4
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	ε. Τέμα 25/4
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	α. Πειραιά 26/4
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	προς 'Αμπιτζάν 10/12
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Λισσαβόνα 26/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/4
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Λισσαβόνα 26/4
ΣΠΟΡΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Σάντος 27/4
ΣΠΑΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	προς Μεθύλη 19/3
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. 'Αδελάιδα 2054
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	προς Βομβάη 2/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Νοβοροσσκ 18/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Σάντος 25/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς ΗΠΑ 10/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. 'Αμβούργο 28/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	προς 'Αγκόλα 26/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα 23/4
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Νικόσια 12/4
ΣΥΝΕΤΑΝΟΣ	78	9837	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Αμππερτάντ (αποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/4
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μπάχια Μπλάνκα 22/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Χουέλα 11/4
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	ε. Πειραιά 21/4
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	προς Βαλπαράιζο 23/4
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/4
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Πειραιά 1/4
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Πειραιά 21/4
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. Σέβεν 'Αϊλαντ 24/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Λούπ Τέρμιναλ 8/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζέιρα 12/4
ΤΟΝΥ	62	6246	μετ. «Μπίγκ Μπέν» (Br.)
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Κων/πολη 26/4
ΤΟΠΑΣ	85	28000	προς Μ. Μαγκανουί 30/3
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	δ. Κων/πολη 5/4
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	α. Σαίντ Τζόν 18/4
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Χόγκ Κόγκ 27/4
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	δ. Κων/πολη 18/4
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760	ε. Πειραιά 26/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Βαλτιμόρη 20/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	α. Γουέιπα 23/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Σιγκαπούρη 23/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Γιοκοχάμα 17/4
ΤΥΧΗ	70	10886	προς Τζακάρα 18/3
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 26/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Τερνέστη 25/4
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ	73	15162	α. Χιούστον 4/4

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
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'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713

α. Ν. Ύδρη 27/4	
πρός Σιγκαπούρη 11/1	
πρός Ν. Κορέα 18/3	
δ. Π. Σαΐδ 23/4	
πρός Ίνδονησία 28/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μόντρεαλ 24/4	
ε. Λύττελτον 25/4	
α. Σιγκαπούρη 22/4	
α. Γκλάντσοδουν 1/4	
α. Πρίνς Ρούπερτ 28/4	
α. Βενετία 25/4	
α. Φώλεϊ 3/4	
α. Φρημάντλ 19/4	
επισκευές Πειραιά 21/4	
ε. Φός 2/4	
α. Βοστώνη 24/4	
α. Ν. Όρλεάνη 13/4	
α. Ρότερνταμ 6/4	
ε. Δουνκέρκη 18/4	
ε. Νάντη 29/4	

επωλήθη Νορβηγούς	
α. Βικτόρια 24/4	
πρός ΗΠΑ 12/4	
α. Σιγκαπούρη 23/4	
δ. Πόρτ Σαΐδ 23/4	
ε. Τομπάτα 27/4	

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	8671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

πρός Π. Νουόρ 22/3	
στον Περαϊκό	
πρός Ίσπωνία 26/3	
ε. Ναγκόγια 18/4	
πρός Περαϊκό 24/3	
ε. Ρίο Ίανέιρο 12/4	
επωλήθη	
ε. Πειραιά 22/3	
α. Κισαράζου 14/4	
α. Χόγκ Κόγκ 16/4	
δ. Κων/πολη 15/4	
δ. Κων/πολη 20/4	

α. Τάμπα 13/4	
πρός Φάλμουθ 30/3	
δ. Μπρουμμπούτελ 16/4	
α. Μπρουμμπούτελ 20/4	
α. Ζήμπρουγκε 2054	
α. Π. Μόντ 4/4	
δ. Γιβραλτάρ 24/4	
α. Ν. Ύδρη 24/4	
α. Σιγκαπούρη 24/4	
α. Σιγκαπούρη 24/4	
α. Λέ Χάβρη 22/4	
πρ. «Εστορία»	
ε. Ταμπόκο 16/4	
μεταφορές Περαϊκού	
υπό ναυπήγηση	
ε. Πειραιά 9/4	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μάλτας
Λαβ = Λιβανού

Ονδ = Όνδούρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = εξήλασε

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΛΛΩ	76	36548
ΑΓΓΕΛΩΝ (κ.)	69	11621
ΑΝΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΝΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
Α'ΙΘΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
Α'ΙΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
Α'ΙΛΣΑ	72	16235
Α'ΙΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
Α'ΙΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
Α'ΙΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
Α'ΙΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784

α. Μπ. Αΐρες 22/4	
α. Σιγκαπούρη 23/4	
α. Μαντράς 23/4	
επισκ. Πειραιά 25/4	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Ματάνζας 14/3	
δ. Παναμά 25/4	
α. Σετομπάλ 2254	
επωλήθη	
α. Σάντος 11/4	
πρ. Μαράκι	
δ. Μπρουμμπούτελ 18/4	
α. Χάμπτον 13/4	
α. Χόγκ Κόγκ 26/4	
α. Λισαβόνα 13/4	
πρ. Ίρν 6/3	
α. Πειραιά 26/4	
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/3	
α. Γκντάνσκ 24/4	
α. Πειραιά 26/4	
α. Πειραιά 26/4	
υπέστειλε ελληνική	
α. Σιγκαπούρη 15/4	
α. Γιβραλτάρ 21/4	
δ. Π. Σαΐδ 20/4	
δ. Ντόβερ 18/4	
α. Άμπου Ντάμι 1054	
δ. Σουέζ 12/4	
ε. Ν. Ύδρη 26/4	
ε. Ρουαί 23/4	
ε. Πειραιά 23/4	
α. Νάπολη 19/4	
α. Ν. Όρλεάνη 19/4	
μεταφορές Περαϊκού	
ε. Σάντος 24/4	
α. Φλόρσιγκ 11/4	
α. Μόγκλα 21/4	
ε. Άμπιτζάν 24/3	
α. Κόρπους Κρίστι 13/4	
α. Χάμπτον 18/4	
α. Σαλβαντόρ 17/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/3	
ε. Κούς Μπαί 8/3	
πρ. Ντάρμμαν 11/4	
α. Γιούροπορτ 21/4	
α. Δουνκέρκη 22/4	
δ. Γιβραλτάρ 29/4	
ε. Γιούροπορτ 27/4	
πρ. Άλγερία 3/3	
πρ. Σαγκάη 15/4	
α. Νητρούτ 21/4	
στο Χορμούζ	
πρ. Κίνα 19/4	
πρ. Κούρε 30/3	
δ. Γιβραλτάρ 13/4	
δ. Κων/πολη 20/4	
α. Μπάρ 25/4	
ε. Φιλαδέλφεια 25/4	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.Όνδ.)	69	2521
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I. (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	18258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820

α. Ρότερνταμ 26/4	
ε. Κούλ ντέ Σάκ 2054	
πρ. Κίνα 22/3	
α. Ν. Όρλεάνη 9/4	
ε. Κασσιούγκ 22/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 25/4	
ε. Νικόρσα 2754	
α. Λάγος 25/4	
ε. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 16/4	
πρ. Τουρκία 13/4	
πρ. Λένινγκραντ 22/4	
πρ. Βεγγάζη 15/3	
α. Τζέντα 20/3	
πρ. Όϊτα 10/4	
ε. Βομβάη 27/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 28/4	
α. Βαλλέτα 10/4	
ε. Κοσσοβόγκ 23/4	
πρ. Ιταλία 18/4	
α. Χιούστον 19/4	
πρ. Χώρ Φακάν 5/2	
ε. Σαλβαντόρ 14/4	
πρ. Άιν Σούκνα 24/3	
δ. Παναμά 5/4	
πρ. Άλγερία 24/3	
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/4	
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/4	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. Όϊτα 21/3	
πρ. Λέ Χάβρη 19/4	
α. Άμβέρσα 30/4	
μετ. «Colindae (Βρ.)	
ε. Μασσαλία 21/4	
α. Γκντάνσκ 20/4	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Βαλλέτα 24/4	
α. Γκάλβεστον 7/4	
ε. Λόουεστοφ 27/4	
πρ. Άλεξάνδρεια 12/4	
α. Ναντόρ 17/4	
μετ. «Renoir» (κ.)	
πρ. Άλγερία 10/3	
ε. Μοντούρ 25/4	
α. Σιμίζου 17/4	
ε. Βασσιλικό Μπ. 16/4	
ε. Άκαμπα 24/3	
α. Πειραιά 22/4	
α. Άμβούργο 1954	
α. Κασίμ 19/4	
α. Λά Παλις 14/4	
α. Πενάγκ 26/4	
επωλήθη Έλλάγες	

ΑΕΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.).	73	16997	δ. Σουέζ 12/4
ΑΕΩΝ (δ.).	72	98905	α. Γιούρπορτ 23/4
ΑΠΙΑ (Μπχ.).	74	16006	α. Πειραιά 19/4
ΑΠΜΑΝ 1 (π.).	77	11559	μετ. «Αρκίον» (κ.)
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).	77	11559	α. Χόγκ Κόγκ 25/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	78	2491	α. Φόρ 20/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.).	75	1599	ε. Πειραιά 3/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).	77	3827	α. Φόρ 28/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.).	77	1599	α. Αμβέρσα 28/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.).	82	24597	δ. Παναμά 18/4
ΑΠΤΕΡΑ (κ.).	70	23597	ε. Σάο Φραντίζκο 21/4
ΑΡΑΜΗΣ (κ.).	88	22000	πρός Ν. Όρλεάνη 11/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.).	68	15907	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΑΡΑΜΗΣ (δ.).	77	75124	α. Βενετία 3/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.).	82	21164	στό Σάντος 27/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.).	81	21164	δ. Παναμά 23/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).	78	12774	ε. Καράτσι 24/4
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.).	70	71080	στό Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Ρότερνταμ 2754
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.).	70	10899	α. Γδύνια 8/4
ΑΡΓΟΣ (δ.).	74	98905	πρός Χάργκ Άιλαντ 14/4
ΑΡΓΩ (κ.).	70	11041	πρός Τζέντα 29/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).	73	13265	πρός Γκνάνσκι 19/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).	76	125485	ε. Λούπη Τέρμιναλ 22/4
ΑΡΙΩΝ I (π.).	64	1221	ε. Πειραιά 22/4
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.).	73	12834	ε. Τερνέστη 25/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.).	71	4992	πρός Χαλδία 23/3
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	79	11223	ε. Μελβούρνη 22/4
ΑΡΜΑ (Μ.).	81	9387	α. Γάνδη 25/4
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).	68	30647	α. Σάο Σεμπασιάνο 18/4
ΑΡΟ (κ.).	68	2571	α. Ραβέννα 17/4
ΑΡΟΣΑ (κ.).	75	17355	πρός Σαϊντ Τζών 27/4
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μπχ.).	71	9486	πρ. «Αρτεμεις Κ.»
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.).	77	1598	α. Πειραιά 10/4
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.).	72	3908	α. Αμβούργο 28/4
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).	79	23193	πρός Κίνα 24/3
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).	77	11989	πρός Λάγος 30/3
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.).	69	15874	πρός Ντάρμαν 15/4
ΑΡΧΩΝ (κ.).	73	16349	πρός Σιγκαπούρη 3/3
ΑΣΠΙΣ (κ.).	75	16378	πρ. «Βέλος I»
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.).	68	14993	μεταφορές Περσικού
ΑΣΤΟΡ (κ.).	77	29871	δ. Κων/πολη 9/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).	68	1804	ε. Γιβραλτάρ 25/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.).	77	9786	α. Αμβέρσα 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.).	77	9783	μετ. «Carrera» (κ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.).	82	9282	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.).	82	9282	ε. Μπαλμπόα 20/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.).	77	9437	ε. Γιβραλτάρ 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.).	77	11159	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.).	70	10618	α. Τενερφί 25/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ (κ.).	78	38467	δ. Κων/πολη 12/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).	75	9195	α. Λονδίνο 22/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.).	81	14644	α. Σ. Μάικας 19/4
ΑΤΛΑΣ (κ.).	82	14644	ε. Κρότωνα 18/4
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.).	82	22587	δ. Παναμά 23/4
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.).	71	16379	πρός Κίνα 352
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.).	61	1354	ε. Μείλ Άιλαντ 11/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).	76	16386	α. Ν. Όρλεάνη 25/4
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.).	69	38780	α. Λέικ Τσάρλς 14/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.).	68	2335	δ. Σουέζ 24/4
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).	68	38522	δ. Κων/πολη 22/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.).	74	9844	
ΒΑΪΝ (δ.π.).	65	13408	α. Λάρνακα 27/4 *
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.).	75	65459	μετ. «Spirit of Phoenix»
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.).	85	16623	ε. Κάρντιφ 28/4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.).	70	14671	πρός Τάμα 16/3
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).	76	65917	πρός Νιγηρία 22/2
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).	81	42048	ε. Λέγκχορν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	67	37722	στό Χάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890	ε. Λάγος 16/1
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Ον.).	73	6254	α. Ρότερνταμ 28/4
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	73	15683	ε. Σαβόνα 23/4
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).	72	16334	α. Τσιτάκον 21/4
ΒΙΚΤΟΡ (κ.).	76	11321	πρός Σάντα Μαρία 14/4
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161	ε. Γδύνια 18/4
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411	πρός Ρότερνταμ 27/4
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.).	76	9833	πρός Βερρακρούζ 31/3
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.).	77	9767	α. Ντάρμαν 20/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).	69	12360	α. Αλμέρια 13/4
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Λά Γκουλέτ 8/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	πρός Ταρτούς 7/4
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.).	75	15113	πρός Άλεξάνδρεια 18/4
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.).	72	9284	στό Καλλάο 28/4
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915	πρός Άκαμα 7/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.).	76	1599	α. Μπέλφαστ 27/4
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός Αρούμα 23/4
ΓΕΡΟΣ (κ.).	73	30067	ε. Μιλάτζο 19/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	ε. Νόρντεχαμ 8/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Ρουαί 22/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	α. Γιβραλτάρ 13/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.).	70	1599	πρός Κωνσταντίνα 20/4
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049	ε. Σάουθεντ Άνκοραϊζ 20/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).	74	9059	στό Σάντος 21/4
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.).	73	11541	α. Ντάρμαν 11/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρός Άγαδρ 19/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.).	73	58821	α. Χάμπτον 22/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	ε. Χιούστον 25/4
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Νιγηρία 6/4
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	ε. Κομώ Μπαϊν 12/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρός Νουναντμπού 18/4
ΓΙΩΡΓΟΣ (Ον.).	62	3251	ε. Άλνγκ 13/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973	α. Ρός Σουκχέιρ 1054
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.).	82	8096	ε. Της 30/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040	ε. Σουκχέιρ 26/4
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.).	81	3040	α. Πειραιά 21/4
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992	α. Τζέμπελ Άλι 21/4
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903	ε. Μπαχράιν 4/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635	α. Τζέντα 8/4

ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.).	68	16616	πρ. «Θεονίκ»
ΓΚΑΛΛ (κ.).	70	15302	α. Τρίπολη 28/4
ΓΚΑΛΑΤΑΪΝΤ.	85	1222	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΚΑΛΑΪΝΤΕΡ (κ.).	72	20854	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	70	54134	α. Σάρροχ 20/4
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10480	α. Ταρραγκόνα 11/4
ΓΚΛΟΥΤ (Βρ.).	85	4482	ε. Αμβέρσα 29/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.).	83	24843	α. Σαγκάη 14/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959	α. Ν. Υόρκη 19/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).	84	24850	πρός Κίληγκ 26/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.).	77	2283	στό Κίγκστον 23/2
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	84	21193	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.).	76	13024	ε. Γκουαγιακούιλ 10/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.).	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355	πρός ΕΣΣΔ 19/3
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.).	88	9417	ε. Βενετία 23/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.).	77	14531	πρός Μαπούτο 5/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.).	85	21193	πρ. «Γκλάντεν Πρίνσε»
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.).	79	13005	πρός Όναχάμα 25/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959	πρός Βομβάη 11/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.).	83	24843	ε. Κασίμα 24/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733	α. Μπωμόντ 14/4
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.).	77	14531	πρός Μαζατλάν 20/3
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.).	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.).	77	21737	πρός Σαγκάη 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (π.).	70	5470	πρός Νταλν 17/4
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.).	81	11503	α. Πόρτ Κορτές 12/4
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Παναμά 18/4
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9087	ε. Μέροσ Μπάρ 28/4
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	πρός Καναδά 9/4
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.).	74	22997	ε. Νταλν 12/4
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.).	75	16421	α. Βικτόρια 28/4
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ (μ.).	70	1982	πρός Άλεξάνδρεια 19/4
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (κ.).	70	3971	ε. Τζέντα 9/4
ΓΟΥΪΤΛΕΪΥ ΜΠΑΪΥ (κ.).	70	9907	πρός Ταρτούς 16/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ.	83	24500	α. Λός Άντζελες 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Βραζιλία 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).	81	40357	πρός Μομπάσα 26/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219	ε. Πόρτ Έσκουβελ 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.).	70	56799	α. Σιγκαπούρη 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).	71	58800	πρός Τζουμπάι 25/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.).	73	114933	πρός Τουμπάρδο 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).	78	126261	α. Φουτζέιρα 11/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).	79	126260	πρός Λούπη Τέρμιναλ 4/4
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.).	66	39042	δ. Κων/πολη 24/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	πρός Τζέντα 15/4
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	πρός Ν. Όρλεάνη 15/4
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	πρός Βομβάη 3/4
ΔΑΜΟΝ	74	20712	πρός Χόγκ Κόγκ 14/4
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.).	75	8884	ε. Μπιζέρτα 15/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).	69	16619	πρ. Σταυρούλα Ζ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.).	59	1226	μεσογειοακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.).	77	12590	ε. Βομβάη 24/3
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρός Παρανάγκουα 25/4
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.).	86	34820	πρός Κίνα 28/3 *
ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	έγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625	δ. Κων/πολη 24/4
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.).	76	4993	α. Αμβούργο 28/4
ΕΚΤΟΡ (κ.).	74	19166	πρός Β. Κορέα 7/4
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	πρός Σαγκάη 30/3
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	ε. Χοντζίνα 4/4
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	πρός Ντουμπάι 19/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	πρός Μπουεναβεντούρα 12/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.).	69	5989	στη Βομβάη 15/3
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	α. Σαϊντ Τζών 23/4
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.).	76	15356	πρός Ν. Υόρκη 13/4
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	ε. Βομβάη 22/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.).	67	47344	πρός Σιράχα 8/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).	75	42813	πρός Κίληγκ 10/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	πρός Μίνα αλ Άχμάντ 5/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	πρός Νιγηρία 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).	74	43441	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).	68	41965	έπισκ. Φλόσιγκ «Νοτ 21/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	α. Σιγκαπούρη 4/4
ΕΛΛΗ (μ.).	69	22915	ε. Τερνέστη 28/4
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	71	15119	πρός Λύττελτον 3054
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪΥ (π.).	71	7363	πρός Ταρτούς 26/4
ΕΛΠΙΣ (κ.).	83	7363	ε. Χουάγκου 11/4
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.).	73	104150	πρός Ντουμπάι 20/2
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	δ. Ντόβερ 15/4
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.).	68	15252	πρός Ροζαρίτο Τέρμ. 19/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.).	74	13887	πρός Σάντος 19/4
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	πρός Κούβα 7/4
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	πρός Κίληγκ 28/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.).	74	44608	πρός Πόρτ Κέλαγκ 9/4
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.).	86	15952	α. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.).	68	19044	ε. Σουίνουσκ 24/4
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042	α. Χιούστον 17/4
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.).	68	11434	ε. Γένοβα 23/4
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.).	84	22629	πρός Κίληγκ 4/4
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	πρός Μπαγιόν 18/4
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	ε. Ντάρμαν 21/3
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	ε. Ιμνίγκχαμ 18/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598	α. Λέγκχορν 1/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.).	76	1595	πρός Σκίτνα 26/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	78	11850	πρός Βομβάη 18/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	πρός Άβνα 8/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρός Νιούκαστλ 23/4
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Νταλν 4/4
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	πρός Σέβεν Άλνιαντ 23/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	ε. Κολόμπο 5/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	ε. Μπλνζαντ 26/4

ΕΥΡΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Γιβραλτάρ 17/4
ΕΥΡΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Νορκοπίνγκ 18/4
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Μπιζερτα 19/4
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	πρός Παρανάγουα 24/4
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Γκουαϊμάς 9/4
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14688	ε. Βομβάη 27/4
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρός Βαλτιμόρη 1/4
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	πρός Σέβεν Άιλαντ 23/4
ΖΕΦΕΙΡΑ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρός Ούλσάν 8/4
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	εγκαταλείφθηκε Σκίντα 17/4
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	πρός Βέντοπις 18/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32485	πρός Μασσαλία 20/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32485	α. Λέγκχορν 25/4
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Πειραιά 13/4
ΗΒΗ	79	16379	α. Σεβίλη 18/4
ΗΡΑ	79	16390	πρός Καζαμπλάνκα 9/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρός Άκαμπα 11/4
ΗΡΩ	76	17129	α. Κινούρα 14/4
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (λ.7
ΗΣΤ ΠΡΑΐΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Ταϊτσούγκ 19/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Καλδέρα 21/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	πρός Ίντσόν 25/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25083	πρός Μαυρικό 24/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρός Τζέντα 20/4
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρός Άκαμπα 16/4
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	μετ. «Thamas» (π.)
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ν. Όρλεάντ 20/4
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρός Βιτόρια 16/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Πειραιά 28/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρός Τρίπολη 11/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	πρός Νόρντενχαμ 28/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Τάραντα 17/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	πρός Τομπρούκι 30/3
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κε.)	71	995	όψωσε παναμαϊκή
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κε.)	77	997	όψωσε παναμαϊκή
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Κρήτη 24/4
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	ε. Πενάγκ 27/4
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Αγ. Βικέντιο 31/3
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Μπαχραϊν 19/4
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός Σάντος 18/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	77	140277	στο Μπαχραϊν 2/5
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Κάδιξ 14/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Ρουέν 22/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Ν. Όρλεάντ 8/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Λειζόες 21/4
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.π.)	72	16861	πρ. «Sachem»
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Λέ Χάβρη 12/4
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρός Βενγάζη 20/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Λισαβόνα 27/4
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Κούβα 30/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ν. Όρλεάντ 28/4
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Χιούστον 6/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρός Βικτώρια 13/3

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Ντουμπάι 24/4
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	ε. Ρουαί 21/4
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Κουβέιτ 10/1
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	στον Πειραιά 1/4
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Ίμμιγκχαμ 18/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. Όρλεάντ 6/4
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Άμβέρσα 16/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	πρός Ν. Υόρκη 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	18098	ε. Βιζακαπατνάμ 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Ν. Όρλεάντ 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	ε. Μανευόλιντ 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	πρός Άλγερία 21/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	πρός Μπαχραϊν 13/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Κινκασάν 2/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	στο Σάντος 23/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Λιβάνο 18/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Τενερίφ 13/4
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Χόγκ Κόγκ 10/4
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βομβάη 25/4
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Γουίλμινγκτον 17/4
ΚΑΠΤΑΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	ε. Βαλτιμόρη 25/4
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρ. «Πέργαμος»
ΚΑΠΤΑΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Άσντοντ 14/4
ΚΑΠΤΑΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1054
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 8/4
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπαγκόγκ 27/3
ΚΑΠΤΑΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Φιλαδέλφεια 15/4
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΙΤΣ (κ.)	74	17135	α. Νταβάο 7/4

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	προς Νοβοταλίν 10/4
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	11954	α. Άμβούργο 27/4
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρός Πειραιά 12/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	πρός Βολο 17/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρ. Όναχάμο 20/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Λάγος 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρ. Άλεξάνδρεια 18/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	όργει Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρ. Σάν Άντόνιο 23/4
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Άλγκεθρας 11/4
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρ. Ίράν 4/4
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	ε. Κολόμπο 4/4
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρ. Αγ. Λαυρέντιο 15/4
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρ. Πουέρτο Σαντίνο 28/3
ΚΕΐ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Καλλό 1954
ΚΕΐ'Π (μ.)	64	999	πρ. Βόλο 23/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	18229	α. Άσντοντ 3/4
ΚΕΝ Αΐ'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάντ 1/3
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρ. Μπέντι 28/4
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	πρ. Κουβέιτ 21/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	στη Φιλαδέλφεια 27/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρ. Ντάρμπαν 22/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρ. Σίντι Κερπ 29/3
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρ. Κίνα 11/4
ΚΙΜΔΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Ρόττερταμ 28/4

ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΙΤΙΟΝ (δ. Μπχ.)	69	79969	όλικη άπώλεια
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Ταϊτσούγκ 18/4
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	στη Ν. Υόρκη 2/5
ΚΛΕΙΟ (δ.κ.)	68	40626	πρ. Γιβραλτάρ 22/4
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρ. Χό Τσι Μίνχ Σίτ 14/4
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	77	993	πρ. «Fukuy Maru»
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	πρ. Καλλό 17/4
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Σαλβαντόρ 17/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Βαρκελώνη 13/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρ. Αυστραλία 18/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Τζέμπελ Άλι 21/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Σ. Άραβία 2/4
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρ. Ροστόκ 10/4
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρ. Φώκλαντς 10/2
ΚΟΥΚΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βαγκρέϊ 23/4
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπέστειλε ελληνική
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρ. Χάρνκ Άιλαντ 13/4
ΚΡΑΟΥΝ (δ. Μπχ.)	76	88888	δ. Παναμά 17/4
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Τενερίφ 21/4
ΚΡΙΣΤΑ (π.)	79	12784	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΚΡΙΣΤΙΝ Τ. (κ.)	81	12876	πρ. Σιγκαπούρη 7/4
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	υπέστειλε ελληνική
ΚΡΟΝΟΣ (Μπχ.)	73	11145	ε. Ν. Όρλεάντ 27/2
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρ. Άκουβας 10/4
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	πρ. Μπουκνάν 5/4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	πρ. Πράδα Μόλε 17/4
ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	πρ. Σεμάγκα Μπαϊ 11/4
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρ. Σαγκά Μπαϊ 11/4
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρ. Σαγκά 25/4
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	α. Ντάρμπαν 5/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	επισκευές Τάραντα 29/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Άσσάμπ 20/4
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρ. Δ. Άφρική 25/4
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρ. Νακάδα 28/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	α. Βανκούβερ 10/4
ΛΑΙΛΑ (κ.)	76	12166	πρ. Μπαλμπα 23/4
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρ. Πόρτ Έλζαμπεθ 23/3
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	πρ. Άρμουάλες 20/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	ε. Βενετία 18/4
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Πειραιά 27/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρ. Μόντερεαλ 28/4
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	πρ. Βαλπαράϊζο 22/4
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	μετ. «Αλτο» (κ.7)
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρ. Ντουμπάι 1/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρ. Ν. Όρλεάντ 27/4
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Μαπούτο 7/4
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12416	πρ. Λάγος 27/4
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρ. Λαμπούσα Λάπιθος
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρ. Άβνα 12/3
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μοντεβιδέο 22/4
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Βενετία 28/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρ. Σαγκά 4/2
ΛΕΒΑΝΤΟΣ	77	70983	ε. Σιγκαπούρη 6/4
ΛΕΓΚΑΣ (δ.κ.)	71	118865	στο Κάρκ (άποθήκη)
ΛΕΐ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρ. Φλάσιγκ 19/4
ΛΕΝΙ (δ. Μπχ.)	75	79249	πρ. Περσικό 13/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	πρ. Μανζανίλλο 16/3
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Χάιφα 4/4
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	επαλίθη Νορβηγούς
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΐ'ΤΖ (κ.)	72	17914	πρ. Άβνα 8/4
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρ. Κουίντερο 15/4
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	α. Άμβέρσα 29/4
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. Τεκριντάνκ 19/4
ΛΕΥΚΑΣ Αΐ'ΛΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	α. Μονφακόνε 21/4
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρ. Ρουέν 21/4
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρ. Μάμο 20/4
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Λός Άντζελες 26/4
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	α. Ρας Τανούρα 24/4
ΛΗΤΟ ΤΙ (π.)	72	6106	ε. Σέτε 25/4
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρ. Πέμα 26/4
ΛΙΜΠΕΞΛ * (π.)	69	17872	πρ. Φάμουθ 27/4
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	πρ. Άνναμπα 5/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρ. Κούβα 22/4
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρ. Σεβίλη 25/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. Βρ.)	82	36885	πρ. Πούντα Καρντόν 17/4
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ. Βρ.)	82	36885	ε. Χιούστον 21/4
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σιγκαπούρη 28/1
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΐ'Κ	75	34745	α. Ν. Όρλεάντ 8/4
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	α. Πειραιά 6/4
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρ. Άργεντινή 19/4
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	πρ. Κούβα 22/1
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	ε. Μπαρ 25/4
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	πρ. Βραζιλία 7/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	πρ. «Ουράνία Κουλουβρού»
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Γκουιακούϊλ 13/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρ. Λουάντα 28/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρ. Ρουέν 27/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρ. Ρίο Ίανέιρο 19/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Τσιβιταβέσια 21/4
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρ. Ούντεβάδα 11/4
ΜΑΡΙΑ (Φλ.)	77	20502	πρ. Πειραιά 18/3
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕΐ'Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 28/4
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Άβίλες 27/4
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Γκάλβεστον 15/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Φλάσιγκ 14/4
ΜΑΡΙΓΚΟΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	πρ. «Πιούριτ»
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. Κων/πολη 15/4
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρ. ΕΣΣΔ 24/4
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρ. Αγ. Βικέντιο 29/3
ΜΑΡΚ Αΐ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 26/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρ. Μαγκαλόρ 25/4
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρ. Ταρραγκόνα 15/4
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρ. Μπαγκλαντές 19/4
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρ. Τής 5/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Ρεϊνιόν 18/4
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρ. Μπατούμ 1/4
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16823	πρ. Κούδα Ένός 15/4
ΜΕΞΙΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρ. Ίνδον

ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΛΙΑΜΑ (π.)	75	12488
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	38330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44880
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΝ (δ.κ.)	81	10199
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511

ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑ'Τ'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μπχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΞΗΝ (κ.)	72	60414
ΝΕΞΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2183
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Ον.)	66	1597
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΡΔΕΡΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΑΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΕΛΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (κ.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656

ε. Ρας Τανούρα 28/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4		
πρός Γουλιμνίκτον 28/4		
α. Πειραιά 19/4		
α. Μόντρεαλ 25/4		
πρός Κουλιγκντόν 7/4		
πρός 'Ιαπωνία 2/4		
πρός Νταμμάμ 19/4		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
πρός Σαγκάη 12/4		
ε. Σ. Τζών 23/4		
α. Βενετία 23/4		
ε. Παρανάγκουα 23/4		
πρός 'Ιταλία 24/4		
πρός Κίνα 3/2		
α. Τέξας Σίτυ 9/3		
ε. Μπ. 'Αμπάς 17/10		
πρός Γένοβα 21/4		
πρός 'Αντεν 4/4		
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 18/4		
πρός 'Αλεξάνδρεια 22/4		
μετ. «Θανάσης Α.» (μ.7		
πρός Τζουινέθρ 24/4		
πρός 'Αλγερία 6/4		
στη Σιγκαπούρη 22/2		
στη Σεμάγκα (αποθήκη)		
μετ. «Bellita Star» (κ.7		
α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 14/4		
ε. Κοβίν 19/4		
ε. Ροζάριο 24/4		
πρός Φόυνες 29/4		
αγορά από 'Ελβετούς		
στη Σιγκαπούρη 19/4		
πρός 'Ινδία 21/4		
πρός 'Αμβούργο 17/4		
ε. Κάντλα 22/3		
ε. Χάτσινχοχ 27/4		
δ. Κων/πολη 18/3		
ε. Πειραιά 19/4		
πρός Κωνσταντίνα 20/4		
δ. Παναμά 20/4		
πρός 'Ιταλία 20/4		

πρός Φουτζέιρα 29/3		
πρ. «Arrow Peak»		
πρός Βομβάη 10/4		
πρός Ταμπίκο 19/4		
πρός Αυστραλία 18/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/3		
ε. «Σόνια»		
πρός Τομπρούκ 22/4		
α. Φλάσσινγκ 'Μοτ 21/3		
πρός Ζήμπεργκε 30/4		
πρός Κεμαμάι 19/2		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/4		
πρός Ντούρεξ 17/4		
μετ. «Blue River» (κ.)		
πρός 'Απώ 'Ανατολή 2/4		
πρός Ν. 'Αμερική 12/4		
ε. Κασιούγκ 25/4		
πρός 'Αφρική 2/4		
πρός Θεσσαλονίκη 15/4		
α. Λός 'Αντζελες 8/4		
δ. Παναμά 18/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4		
πρός Κίνα 12/3		
πρός Πειραιά 22/4		
ε. Μανίλα 14/4		
στό Σουέζ 13/4		
πρός Ροστόκ 17/4		
πρ. Σάμος Σπίριτ		
υπέστειλε ελληνική		
πρός Περισκό 7/3		
διάλυση Μπαγκλαντές		
πρός Καλαμπάρ 16/2		
έπισκευές Πειραιά 25/4		
πρός Μπουκνάν 14/4		
πρός Δεμεράρα 19/4		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/4		
ε. Βιζακαπανάμ 24/4		
πρός Νιγηρία 28/3		
μετ. «Deilf» (π.7		
ε. Τάμπα 23/4		
πρός 'Οναχάμα 15/4		
πρός 'Ιλιτσέβσκ 14/4		
στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)		
πρός Πόρτ Σουδάν 14/4		
ε. Σάντος 27/4		
ε. Σάο Σεμπαστιάν 26/4		
ε. Μόγκλα 19/4		
μεταφορές Περισκό		
πρός Κεηπάτον 6/4		
πρός Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 30/3		
α. Πειραιά 26/4		
ε. Σιγκαπούρη 25/4		
πρός ΕΣΣΔ 18/4		
πρός Χόγκ Κόνγκ 26/4		
ε. Τζουαίμα Τέρμιναλ 6/4		
α. Ρας Τανούρα 12/4		
α. Λούι Τέρμιναλ 10/4		
έπισκευές Σετσουάνα 10/4		
μεσογειακές μεταφορές		
έπωληση		
πρός Μομπίλ 14/4		
ε. Σαβόνα 22/4		
πρός Περού 29/3		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 5/4		
πρός Τουρκία 11/4		
ε. Γένοβα 20/4		

ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	178009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7823
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΞΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	78	6298
ΠΑΞΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΞΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893
ΠΑΥΛΑΙΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437
ΠΟΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ-ΙΙ. (δ.π.)	67	40675
ΠΡΙΜΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	18146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΑΠΙΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39582
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΟΣ (δ.π.)	71	17805
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖΜΠΑΝ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

πρός Μπουργκάς 22/4		
πρός Νοβοτάλιν 31/3		
ε. 'Ικόνιο 27/4		
ε. Καλλάο 17/4		
στην 'Ακαμπα (αποθήκη)		
στό Χάργκ (αποθήκη)		
πρός Χιρόσια 2/4		
μεταφορές Κιούγκα		
πρός 'Ακαμπα 17/4		
πρός Σχεζίν 25/4		
πρός Τέλα 28/3		
δ. Παναμά 25/4		
πρός 'Ελλάδα 22/4		
έπισκ. Λά Σπέζια 29/4		
ε. Παρανάγκουα 19/4		
ε. Σιγκαπούρη 26/4		
πρός Μπαγκκόκ 18/3		
δ. Κων/πολη 5/4		
δ. Παναμά 23/4		
πρός Ούγγαρια 24/4		

ΣΑ'ΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Σίρρι (άποθήκη)	69	1595	α. Πειραιά 26/4
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Καράτσι 21/4	69	34054	ε. Μπιγέλα 8/4
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	18736	προς Μπουλάν 18/4	78	12518	προς Γαλλία 24/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	18736	προς Φλάσιγκ 27/4	63	31290	ε. Άντεν 13/4
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Βενετία 28/4	71	17878	προς Άλγερία 14/4
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	18576	α. Ν. Όρλεάνη 10/4	70	11870	ε. Μπαρλέττα 22/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	προς Βατούμ 22/4	72	19276	προς Σαγκάη 27/3
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Κούβα 2/3	69	13942	προς Μπουρόνβικ 26/4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	προς Ράς Λαουφ 5/4	61	1586	προς Ρουμανία 25/4
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	προς Χόγκ Κόγκ 1054	74	24573	α. Χιούστον 31/3
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	έπισκ. Πειραιά 28/4	84	20494	ε. Τής 27/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Βραζιλία 25/2	77	22893	προς Βρέμη 28/4
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	προς Όδησσό 7/4	78	18321	προς Τομακομάι 17/4
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	68	3314	μεσογειακές μεταφορές			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Κούβα 8/3			
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	προς Πόλμα 19/4			
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	προς Γαλλία 17/4			
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	προς Ίνδία 23/4			
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	προς Ίταλία 19/4			
ΣΑΝΤΕ'Ι ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Μπρέστ 25/4			
ΣΑΝΤΕ'Ι ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	όλκικη απώλεια			
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	8053	προς Τέμα 19/4			
ΣΑΝ ΡΩΣ (κ.)	76	10221	έγκυαταλείφθηκε 13/3			
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Λαττάκια 27/2			
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Αίγυπτο 12/4			
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	προς Σιγκαπούρη 26/4			
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ρότερνταμ 19/4			
ΣΑΡΑΛ (κ.)	77	17772	προς Τάμπα 22/4			
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Σετούμπάλ 27/4			
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στό Ντουμπάι 2/5			
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	βυθίσθηκε Λούντεριτζ 2/5			
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	προς Βικτόρια 1/4			
ΣΕ'Ι ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/4			
ΣΕ'Ι ΛΟΡ (κ.)	70	9951	προς Κούβα 6/4			
ΣΕ'Ι ΛΟΡ I (κ.)	70	12578	προς Λάγος 24/4			
ΣΕ'Ι ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	προς Λάγος 22/4			
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Χάμιλτον 17/4			
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	στη Μπαγκόγκ 25/4			
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	προς Κόστα Ρίκα 2/3			
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	προς Γιβραλτάρ 1154			
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	προς Χίροσιμα 14/4			
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	προς Τάραντα 29/4			
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Παρανάγους 21/4			
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	68113	προς Ίνδονησία 11/1			
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Νταμμά 21/4			
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	προς Ίταλία 23/4			
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	προς Λομέ 26/4			
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Ν. Όρλεάνη 17/4			
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς ΕΣΣΔ 7/4			
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Τεργέστη 27/4			
ΣΗ ΤΑ'Ι ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	προς Άμπιτζάν 17/4			
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/4			
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Κουβέιτ 28/3			
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.μ.)	77	40553	προς Άρζιου 27/4			
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Φιουμιταίνο 24/4			
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	προς Γιάνμπο 25/4			
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	προς Άργεντινή 16/4			
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Λάγος 25/4			
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15284	προς Μπρέικ 27/4			
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Γκάλβεστον 12/4			
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Μόντρεαλ 854			
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	έπικωλήθη			
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	προς Άμβούργο 27/4			
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Γδύνια 24/4			
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	προς Νοβοτάλι 12/4			
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	προς Ρότερνταμ 2154			
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Νοβοτάλι 12/4			
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Πόρτ Καρτιέρ 7/4			
ΣΗΜΠΡΕ'Ι ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	ε. Φόκ 26/4			
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 21/4			
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Λός Άντζελες 25/4			
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	ε. Γάνδη 26/4			
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Φόκ 26/4			
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	δ. Ντόβερ 21/4			
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Γουίλμινγκτον 27/4			
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Λάγος 19/4			
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Ρότερνταμ 30/4			
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	προς Ίταλία 20/4			
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	προς Ν. Αμερική 23/4			
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Ίταλία 27/4			
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Βαλέντσια 19/4			
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Νάϊνμπαν 15/4			
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Γκνάνσκ 28/2			
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Βαλέντσια 23/3			
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Καράτσι 12/4			
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Πειραιά 24/4			
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129				
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	στη Τσιταγκόγκ 14/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Άμβέρσα 29/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	προς Ταϊβάν 10/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμβούργο 6/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	προς ΗΠΑ 19/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	έπισκευές Πειραιά 26/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Ν. Όρλεάνη 8/4			
ΣΙΑΙΜΝΑ*	78	32508	προς Αυστραλία 17/4			
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	προς Δ. Αφρική 28/3			
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	στό Άμβούργο 2/5			
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Ν. Όρλεάνη 28/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	προς Άκαμπα 19/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Άμβούργο 26/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	προς Άλγερία 18/3			
ΣΙΦΟΝΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Άμβέρσα 25/4			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι			
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	ε. Ρουαί 5/3			
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μόντρεαλ 2054			
ΣΚΑ'Υ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	προς Άλγέρι 25/3			
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	79	19993	προς Νάμπο 8/3			
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Τής 17/4			
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Έμιντεν 25/4			
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Σ. Τζών 25/4			
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Πόρτ Κέλαγκ 21/4			
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	έπισκευές Ουλάαν 7/4			
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	προς Άλγέρι 20/4			
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Τζέμπελ Άλι 14/3			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595				
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054				
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518				
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290				
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878				
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870				
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276				
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942				
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573				
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494				
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893				
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321				
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617				
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925				
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όνδ.)	62	1133				
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405				
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586				
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940				
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183				
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835				
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518				
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894				
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208				
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265				
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725				
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171				
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822				
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076				
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317				
ΤΑΞΧΟΡΝ	70	18736				
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420				
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372				
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735				
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328				
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615				
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329				
ΤΖΙΜΙΛΤΑ (κ.)	71	16275				
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294				
ΤΖΙΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204				
ΤΖΙΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781				
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531				
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762				
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375				
ΤΖΟ'Υ (Όν.)	78	5868				
ΤΖΟΥΠΕΤ (κ.)	70	9954				
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044				
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023				
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660				
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197				
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376				
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000				
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406				
ΤΗΝΟΣ Α'Ι ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376				
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356				
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082				
ΤΟΞΟΝ II (κ.)	75	16822				
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627				
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670				
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550				
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ*	76	18953				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74</					

ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.).....	72	16398
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.).....	71	9048
ΦΟΙΝΙΞ (π.).....	78	45330
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.).....	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).....	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μπχ.).....	73	17918
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7).....	75	8332
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.).....	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).....	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΜΑΝ (π.).....	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.).....	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).....	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).....	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.).....	77	9264
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).....	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	79	5045
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).....	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).....	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).....	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).....	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.).....	73	5871
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).....	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.).....	68	1261
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.).....	68	2662

ε. Μπουέντος "Αίρες 24/4	
επωλήθη Κίνα	
μετ. «Aragat»	
πρός Ρίγα 14/4	
πρός Ταματάβε 22/3	
πρός Ρίγα 17/4	
πρός Μαγιακούεζ 21/3	
πρός Δουβλίνο 13/4	
α. Χονολουλού 30/3	
α. Ντάρμπαν 19/4	
πρός Σάο Σεμπασιάν 27/4	
πρός Βικτώρια 15/4	
α. Μοντεβιδέο 22/3	
α. Μοντεβιδέο 15/4	
πρός Μπουσάν 17/4	
α. Λας Πάμας 22/4	
ε. Ρότερνταμ 28/2	
α. Λας Πάμας 22/4	
α. Ρότερνταμ 28/2	
πρός "Αμπιτζάν 18/3	
πρΣάρζα 31/3	
πρός Μερσίνη 12/4	
πρός Μπουσάν 7/3	
ε. Όζάκα 26/4	
ε. Μπουσάν 14/4	
ε. Ντουάλα 13/4	
πρός Φώκλαντες 19/3	
ε. Λά Παλς 23/4	
πρός Τζέντα 18/4	
ε. Χάντσινχο 22/4	
πρός Τόκυο 19/3	
ε. Λάγος 15/3	
πρός "Ογουέντο 24/3	
πρός Γκαέτα 22/4	

ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	6863
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	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348
ΧΑΡΝΙΑ (κ.).....	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.π.).....	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.).....	79	6521
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.).....	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.).....	75	4563
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).....	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421
ΧΟΥΡΟΝ (κ.).....	72	9440
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.).....	79	12598
ΧΩΚ (κ.).....	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674

ε. Μοντεβιδέο 2753	
πρός Φώκλαντες 4/3	
μετ. «Frost Pegasus» (κ.)	
πρός "Ιαπωνία 24/4	
πρός Σαντάν Τέρμιναλ 17/4	
ε. Φατέχ Τέρμιναλ 31/3	
επισκευές Σιγκαπούρη	
α. Νόρντενχαμ 21/3	
πρός Τσιτακόγκ 23/4	
δ. Παναμά 19/4	
πρός Τζέντα 26/4	
ε. Σαγκάη 15/4	
ε. Ρίο Γκράντε 21/4	
ε. Ρουέν 20/4	
πρός Κούβα 5/4	
πρός Ν. "Αμερική 23/4	
α. Ταγγέρη 19/4	
πρός Λιβύη 25/4	
πρός Ρας Λανούφ 14/4	
α. Χιούστον 24/4	
ε. Μπουσάν 6/4	
στη Μανίλα 20/4	
πρός Ντάρμπαν 3/4	
α. Ν. "Ορλεάνη 2/3	
πρός Γιβραλτάρ 27/4	
πρός Κίνα 14/3	
πρός Θεσσαλονίκη 26/4	
ε. Τζέμπελ "Αλι 12/4	
α. Ντάρμπαν 20/4	
πρός Τσιμπρούκ 8/4	
α. Ντουμπάι 26/4	
α. "Αλγκεθίρας 14/3	
στο Ουλάσ 11/4	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς "Ελληνες Ναυτικούς

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

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, πού ἰσχύει ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.

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

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

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:.....

Ὑπογραφή:

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

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

HONKARAKENNE LOG HOUSES



ΚΑΠΟΥ ΣΤΗ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΑΣ LOG HOUSE

Ο πρώτος άνθρωπος, στην Ελλάδα, που απέκτησε ένα HONKARAKENNE LOG HOUSE, είναι εκείνος που τα εισάγει.

Ο δεύτερος, σίγουρα, θα είστε εσείς που ονειρεύεστε ένα σπίτι μοναδικό. Ένα σαλέ που δεν θα βρίσκεται στην Ελβετία, αλλά στην Ελλάδα, στο δικό σας χώρο.

Ένα HONKARAKENNE χρειάζεται περίπου 100 χρόνια για να «μεγαλώσει» στα απέραντα πευκοδάση της Φινλανδίας.

Αρκούν όμως 40 ημέρες για να συναρμολογηθεί στο οικόπεδό σας.

Η HONKARAKENNE, η μεγαλύτερη στον κόσμο εταιρία κατασκευής LOG HOUSES, με πείρα πολλών ετών στην αποξήρανση και επεξεργασία των πεύκων, εγγυάται την ποιότητα, λειτουργικότητα και άνεση των προϊόντων της.

Η κοπή και αποφλοίωση των κορμών γίνεται με προηγμένα συστήματα Computers και ακτίνες Laser, έτσι που το τελικό προϊόν να έχει άψογο φινιρίσμα και να εφαρμόζει τέλεια.

Τα HONKARAKENNE LOG HOUSES είναι μοναδικά. Για ανθρώπους μοναδικούς.



ΕΛΑΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

Κολοκοτρώνη 118, 185 35 Πειραιάς
Τηλ: 41.83.701 (Εσωτ. 331/2), Fax: 41.83.440