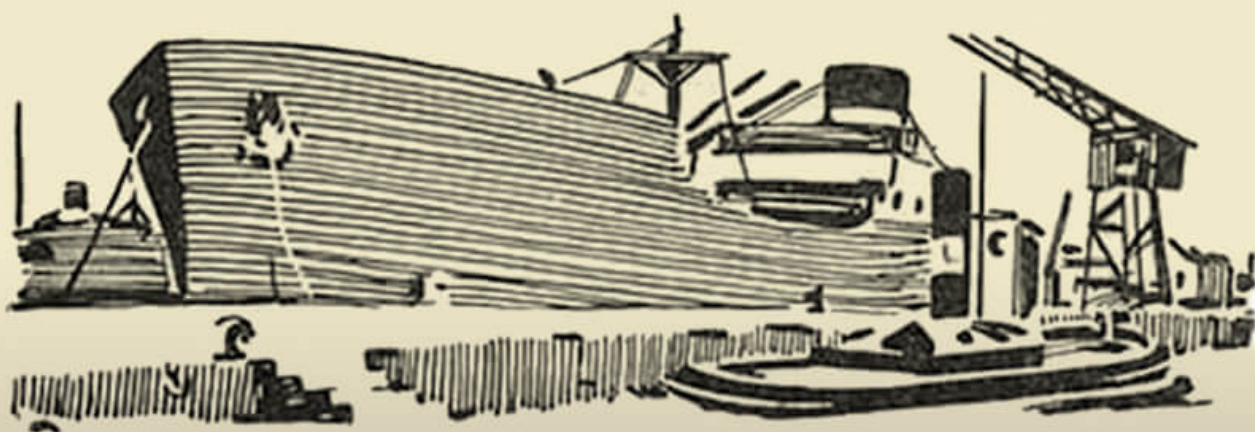


# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1988  
Αρ. Φύλλου 1276/1034

# NAYTIKA XPONIKA

With  
English  
Supplement

ΦΥΛΛΟ 1276/1034  
ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1988  
ΔΡΧ. 250



---

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



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



Transhipment and stevedoring  
of fish cargoes at High Seas.

**LAVINIA corp.**  
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS  
**LASKARIDIS**  
SHIPPING CO. LTD.

#### PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTIMITIOULI 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





**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

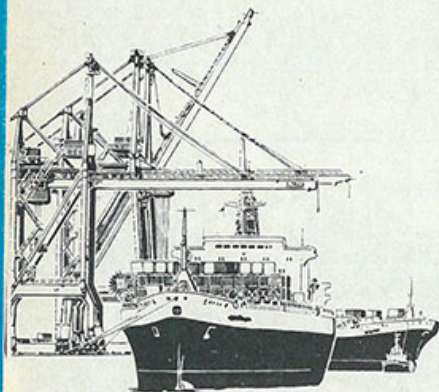
"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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 57ο**

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1988  
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1276/1034

**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)**  
Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000  
Κύπρου..... Λίρες 45,00  
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50  
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00  
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00  
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00  
Άπω Ανατολή  
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00  
**ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)**  
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000  
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**  
**FOURNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

57th Year  
Issue No. 1276/1034, August 1st, 1988

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

## Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

**17** 'Η επιστροφή καταβληθέντος Φ.Π.Α.  
σέ εταιρίες καί γραφεία του Ν. 814/78.

**19** 'Η Σοβιετική Ναυτιλία υπό την Περεστρόϊκα.  
Ναυτικές εταιρίες — Λιμένες — Έπισκευαστήρια  
καί προσωπικό.

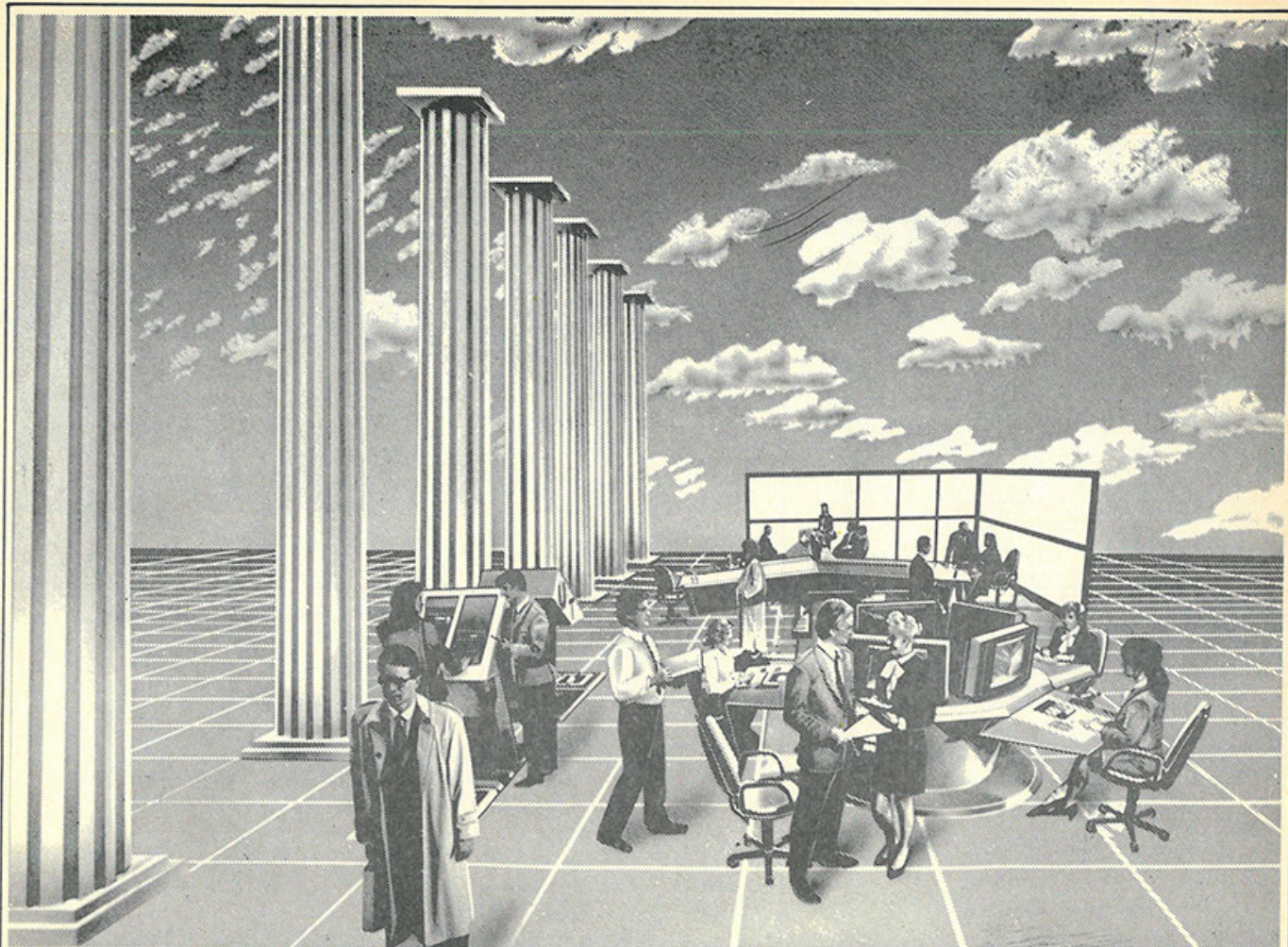
**23** **Νομικά θέματα:**  
Διαχείριση πλοίων με ξένη σημαία από Ναυτικές  
Έταιρίες του Ν. 959/79.

**25** **Τεχνικά θέματα:**  
MARPOL - Κόστος καί προβληματισμοί ενός  
ανεξάρτητου πλοιοκτήτη δεξαμενοπλοίων.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11** ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 15** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 40** ENGLISH SUPPLEMENT
- 43** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ





ΛΑΜΔΑ ΑΛΦΑ

# Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

Ελάτε στον κόσμο της μεγαλύτερης Ελληνικής Τράπεζας. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου. Εδώ και 147 χρόνια, πρωτοπορεί σε κάθε μορφή τραπεζικής δραστηριότητας. Δημιουργεί τον κόσμο του αύριο.

Με την κοινωνική προσφορά της στο Έθνος, το κύρος της, το ανθρώπινο δυναμικό της, τη σιγουριά που προσφέρει, την προσπάθειά της να παραμείνει ανθρώπινη παρά το μέγεθός της, κέρδισε την εμπιστοσύνη 6.000.000 Ελλήνων που συναλλάσσονται μαζί της.

Τα 500 καταστήματα στην Ελλάδα, τα 55 στο εξωτερικό και η συνεργασία με χιλιάδες ξένες τράπεζες στις 5 ηπείρους, της επιτρέπουν να καλύπτει δυναμικά τον εθνικό και διεθνή χώρο. Είναι η ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ.

Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και να στηρίξει, όπως πάντα, την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας, η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός. Είναι η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ.



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου.



# Νά μὴν χάσουμε τό στόχο

Το γεγονός, οσα δηλαδή μεσολάβησαν το 15νθήμερο που πέρασε με επίκεντρο το Υπουργείο Ναυτιλίας και με άφορμη το δραματικό περιστατικό του κρουαζιεροπλοίου «Σίτυ οφ Πορός», μας αναγκάζουν νά επαναλάβουμε τή σύσταση που είχαμε διατυπώσει στο προηγούμενο τεύχος: «Ότι δηλαδή, τό Υπουργείο πρέπει νά ασχολείται κατά κύριο λόγο με τά πολλαπλά και ιδιαίτερα σοβαρά προβλήματα και θέματα τής Έλληνικής Ναυτιλίας από τήν πορεία των οποίων θά εξαρτηθεί ή ύπαρξη του έθνικου μας νηολογίου τό οποίο εξακολουθεί νά βολοδερνεί.

Έκ προιμίου θά πούμε ότι κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη ή αντιμετώπιση του θέματος τής τρομοκρατικής επιθέσεως κατά του «Σίτυ οφ Πορός» από τό ΥΕΝ υπήρξε απόλυτως λανθασμένη: Μετά τήν περισυλλογή και μεταφορά των επιβατών στον Πειραιά και τά νοσοκομεία εκείνων που είχαν ανάγκη νοσοκομειακής περιθαλψέως τό Υπουργείο αλλά και τό Λιμενικό Σώμα έπρεπε νά περιορισθούν στο ρόλο του ναυτιλιακού έμπειρογνώμονος και νά αφήσουν τις ειδικές υπηρεσίες κρατικής άσφαλείας νά διερευνήσουν τήν ύποθεση αυτή. Αντί γι' αυτό όλοι στο Υπουργείο, περιλαμβανομέ-

νου και του ίδιου του Υπουργού, μεταβλήθηκαν σέ «ειδικούς» και άρχισαν νά παίζουν τους «κλέφτες και άστυνομικούς» ανταγωνιζόμενοι μάλιστα τις υπηρεσίες κρατικής άσφαλείας που έχουν και στο παρελθόν άσχοληθεί με τρομοκρατικές ενέργειες και διαθέτουν εκ του λόγου αυτού κάποια σχετική έμπειρία, ή οποία λείπει — ή μάλλον έλειπε μέχρι τώρα — από τό Υπουργείο Ναυτιλίας.

Άσφαλώς πρέπει νά ληφθούν όλα τά κατάλληλα μέτρα γιά νά αποτραπεί όποιαδήποτε άποπειρα τρομοκρατικής ενεργείας στο μέλλον, τά μέτρα όμως αυτά πρέπει πρωτίστως νά είναι προληπτικά και νά βασίζονται στον αυστηρό έλεγχο, στη διασταύρωση πληροφοριών και στη στενότερη συνεργασία όλων των υπηρεσιών κρατικής άσφαλείας γιά τόν συντονισμό όλων των σχετικών ενεργειών.

Όλα αυτά όμως δεν πρέπει νά οδηγήσουν τό Υπουργείο Ναυτιλίας σέ άλλους δρόμους, δεν πρέπει δηλαδή τό ΥΕΝ νά μεταβληθεί σέ ένα δεύτερο ύπουργείο Δημοσίας Τάξεως, τό ΥΕΝ πρέπει νά διατηρήσει τήν κυρίαρχη μορφή του και νά συνεχίσει νά αποτελεί τόν διοικητικό φορέα τής Ναυτιλίας.

## ΑΡΝΗΤΙΚΗ Η ΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΝΟ

Η διοίκηση τής Ναυτικής Όμοσπονδίας δεν αφήνει ευκαιρία γιά νά αποδεικνύει τή «θετική» στάση τής έναντι των προβλημάτων τής Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και πόσο «νυχτωμένη» είναι σέ μιά περίοδο που ή παγκόσμια Ναυτιλία και κατά συνέπεια και ή Έλληνική συγκλονίζεται από εκρηκτικούς μετασχηματισμούς και εκπληκτικές μεταβολές.

Η τελευταία «φουρνιά» που αποδεικνύει του λόγου τό ασφαλές:

Η διοίκηση, λοιπόν, τής ΠΝΟ συνεχίζοντας τήν «εργώδη» προσπάθεια γιά τήν «προάσπιση» των συμφερόντων των ναυτικών μας, ζήτησε από τόν Υπουργό Ναυτιλίας νά ανακληθούν:

Πρώτο, τό σχέδιο Π.Δ. με τό οποίο τροποποιούνται οι διατάξεις που αναφέρονται στον καθορισμό τής όλικής χωρητικότητας των πλοίων τά οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, και,

Δεύτερο, ή άπόφαση με τήν οποία μπορούν νά επαναλάβουν τό ναυτικό επάγγελμα οι συνταξιούχοι υπό όρισμένες προϋποθέσεις και περιορισμούς.

Διότι, λέγει, με τό σχέδιο Π.Δ. θά έπέλθει μείωση τής οργανικής συνθέσεως των πλοίων, ενώ με τήν άπόφαση γιά τήν επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους δεν εξασφαλίζεται ή προστασία του δικαιώματος εργασίας των εν ενεργεία ναυτικών. Άρα κατά τήν ΠΝΟ θίγονται τά συμφέροντα των ναυτικών μας, τά οποία δεν κινδυνεύουν πιά εάν τό σχέδιο Π.Δ. επανεξετασθεί με τή συμμετοχή τής Ναυτικής Όμοσπονδίας και στήν άπόφαση γιά τήν επανάληψη του επαγγέλματος από τους συνταξιούχους περιληφθεί ή πρόσθετη προϋπόθεση ότι δεν θά χορηγείται σημείωμα από τό ΓΕΝΕ γιά τήν έγκριση επιστροφής του ναυτικού φυλλαδίου στον συνταξιούχο εάν δεν προσκομίζεται σημείωμα του οικείου ναυτεργατικού σωματείου ότι δεν προσφέρεται γιά τήν αιτούμενη ναυτεργασία εν ενεργεία ναυτικός!

Κατά τήν αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών», τό δικαίωμα τής εργασίας των ναυτι-

κών μας προστατεύεται μόνον όταν υπάρχουν πολλές θέσεις άπασχολήσεως και όχι με τό μοίρασμα τής δουλειάς σέ συνεχώς μειούμενες θέσεις. Συνεπώς, εκείνο που έπρεπε νά επιδιώξει ή διοίκηση τής ΠΝΟ, εάν ενδιαφερόταν πραγματικά γιά τήν προάσπιση των συμφερόντων των ναυτικών μας, είναι ή αύξηση των θέσεων άπασχολήσεως, ή οποία μπορεί νά επιτευχθεί μόνον με τήν προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο όλων των έλληνόκτητων πλοίων — περισσότερα από 1.300 είναι καταχωρημένα στις ειδικές σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» — με τις πολλές χιλιάδες θέσεις δουλειάς που εξακολουθούν νά τελούν υπό ξένες σημαίες και νά εξασφαλίζουν άπασχολήση σέ όλες τις φυλές του Ίσραήλ. Άλλά πρós αυτή τήν κατεύθυνση ή διοίκηση τής ΠΝΟ όχι μόνον δεν έκανε τό παραμικρό αλλά επί πλέον τηρεί σταθερά άρνητική στάση σέ κάθε προσπάθεια νά εξυπηρετηθεί κατά τόν καλύτερο δυνατό τρόπο και νά καταστεί άκόμη ανταγωνιστικότερο τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο, που είναι και τό «κλειδί» γιά τήν προσέλκυση των έλληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

● Η άπόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου με τήν οποία επιτρέπεται ή επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από τους συνταξιούχους ναυτικούς δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 492/14.7.88 και από τήν ίδια ήμέρα τέθηκε σέ εφαρμογή.

## Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Πέντε καίριες ρυθμίσεις με τις οποίες θά επιδιωχθεί ή αναβάθμιση τής Ναυτικής Έκπαίδευσέως προτείνει ή άρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝ. Οι σχετικές δέ άποφάσεις του Υπουργείου θά ανακοινωθούν μάλλον τήν Τετάρτη, άφού στο μεταξύ ύποβληθούν αντίρρησης, προσβήκες ή τροποποιήσεις των προτάσεων από τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις του έφοπλισμού και των ναυτικών.

Όπως διευκρίνισε ό Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος τό Υπουργείο άσχολήθηκε επί μακρόν με τό θέμα τής Ναυτικής Έκπαίδευσέως και είχε συνεχή διάλογο με τους φορείς που υπηρετούν τήν Έμπορική Ναυτιλία, με τά ναυτεργατικά σωματεία και με ό-

λους τους παράγοντες τής ναυτικής ζωής. Ζητήθηκαν, πρόσθεσε και έλήφθησαν από όλους έγγραφες προτάσεις, τις οποίες ανέλαβε νά επεξεργαστεί ή Διεύθυνση Ναυτικής Έκπαίδευσέως του Υπουργείου, ή οποία διατύπωσε και υπέβαλε στον Υπουργό τις έξις προτάσεις που προβλέπουν:

Πρώτο, τήν εφαρμογή του συστήματος έναλλασσομένης εκπαίδευσής (Sandwich courses). Συγκεκριμένα, προτείνεται τριετής εκπαίδευση γιά τις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών με ναυτεργασία και πρακτική άσκηση επί των έμπορικών πλοίων κατά τό δεύτερο έτος. Με τήν άποφύτση οι σπουδαστές θά λαμβάνουν τό δίπλωμα Γ' τάξεως χωρίς άλλη προϋπόθεση.

Δεύτερο, τήν καθιέρωση γιά τους νεοεισγόμενους τής ύποχρεωτικής έσωτερικής φοιτήσεως, εκτός των Σχολών του κέντρου.

Τρίτο, τήν καθιέρωση γιά τους νεοεισγόμενους τής στολής και ύποχρεωτικής φοιτήσεως με παρουσίες.

Τέταρτο, τήν προσθήκη νέων μαθημάτων και τήν αναθεώρηση τής ύλης των διδασκόμενων στις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών στα πλαίσια των σύγχρονων εξελίξεων (τεχνολογία, πληροφορική κ.λ.π.).

Πέμπτο, τήν ίδρυση και λειτουργία Σχολής Ραδιοηλεκτρονικών και υπό τό πρίσμα των νέων τεχνολογικών εξελίξεων τήν μη είσαγωγή σπουδαστών από τούδε στις Σχολές Ραδιοηλεκτρονικών. Παράλληλα προτείνονται μετρα προκειμένου νά διασφαλιστούν επαγγελματικά οι ήδη ραδιοηλεγραφετές και ήλεκτρολόγοι.

Τήν Τετάρτη, λοιπόν, θά γνωρίζουμε τις όριστικές κατευθύνσεις τής Ναυτικής Έκπαίδευσέως.

## ΤΟ 5% ΚΑΙ Η ΠΝΟ

«Ξεσπάθωσε» ή διοίκηση τής ΠΝΟ γιά τό θέμα τής αναπροσαρμογής των συντάξεων των πλοιάρχων και των Α μηχανικών κατά 5%. Καί ζητεί με τηλεγράφημά της πρós τό ΥΕΝ, νά επαναφερθεί γιά επανεξέταση και ρύθμιση επειδή, όπως ύπογραμμίζουν οι Ένώσεις των Συνταξιούχων Πλοιάρχων και Μηχανικών, τό 5% δεν άποτελεί αύξηση αλλά μερική άποκατάσταση τής άδικίας που γί-



νεται επί σειρά ετών σε βάρος των συνταξιούχων της κατηγορίας αυτής.

Εμείς επαναλαμβάνουμε ότι με φραστικά «πυροτεχνήματα» και τηλεγραφικές «διαμαρτυρίες» δεν επιλύονται έκκρεμη προβλήματα. Επίσης επαναλαμβάνουμε ότι αν οι οργανώσεις των εν ενεργεία ναυτικών ενδιαφέρονταν πραγματικά για την προάσπιση των ούσιαστικών συμφερόντων τους όχι μόνο να είχαν εγκριθεί από το Υπουργείο Οικονομικών ή αναπροσαρμογή του 5% αλλά θα είχε ικανοποιηθεί πλήρως το αίτημα των συνταξιούχων πλοιοάρχων και Α' μηχανικών να παίρνουν και αυτοί το 80% του συμβατικού τους μισθού, όπως συμβαίνει με τους συνταξιούχους των άλλων ειδικοτήτων, ορισμένοι από τους οποίους παίρνουν μάλιστα και κάτι παραπάνω από το 80%.

Αν...

### ΟΙ ΕΓΓΡΑΦΕΣ - ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝ, τον περασμένο Ιούνιο γράφηκαν στα ελληνικά νηολόγια 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 116.263 τόν. γκρός και διαγράφηκαν 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 246.249 τόν. γκρός.

Σύμφωνα με στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών», το δεύτερο 15ήμερο του Ιουνίου και το πρώτο 15ήμερο του Ιουλίου ουδεμία αίτηση υποβλήθηκε στο ΥΕΝ για την έγγραφη πλοίων στα ελληνικά νηολόγια βάσει του άρθρου 13.

Τα πράγματα άλλαξαν το δεύτερο 15ήμερο του Ιουλίου όποτε υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη όκτώ δεξαμενοπλοίων (δύο της εταιρείας Τσάκου, πέντε της εταιρείας CERES του κ. Γεώργ. Π. Λιβανού και ενός της εταιρείας Polembros των Αδελφών Πολέμη), ενός επιβατηγού του Όμιλου Λελάκη, ενός μπάλκερ και ενός φορτηγού — οι διαγραφές πλοίων από το εθνικό νηολόγιο δεν είχαν ανακοινωθεί ακόμη από το Υπουργείο και έτσι αυτή τη στιγμή δεν είναι δυνατόν να σταθμισθούν οι μεταβολές που επήλθαν στον υπό ελληνική σημαία στόλο στη διάρκεια του μηνός που έληξε.

### ΟΧΙ ΣΤΑ ΜΟΝΟΠΩΛΙΑ

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι το Υπουργείο δεν θα υποκύψει στις απειλές και τους εκβιασμούς της Ναυτιλιακής εταιρείας Δωδεκανήσου και θα συνεχίσει να χορηγεί άδειες σκοπιμότητας και σε άλλα πλοία για την εξυπηρέτηση της γραμμής Δωδεκανήσου αλλά και των άλλων γραμμών ώστε να τεθεί τέρμα στο μονοπωλιακό καθεστώς που είχε δη-

μιουργηθεί στην Ακτοπλοία.

Η εν λόγω εταιρεία λαϊκής βάσεως, με το πρόσχημα ότι δέχεται άθεμιτο ανταγωνισμό είχε απειλήσει ότι θα πουλήσει δήθεν τα τρία πλοία που διαθέτει και ότι θα διαλυθεί εάν το Υπουργείο χορηγήσει άδειες σκοπιμότητας σε άλλα πλοία για την εξυπηρέτηση της γραμμής Δωδεκανήσου την οποία θέλει να εκμεταλλεύεται μονοπωλιακά χαρτσώνοντας άγρια τους διακινούμενους.

Κατά την αντίληψή μας, η καθιέρωση του ελεύθερου ανταγωνισμού στην Ακτοπλοία από τώρα είναι η μόνη λύση για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα τα οποία θα ανακύψουν το 1992. Αυτόν τον ελεύθερο ανταγωνισμό μπορεί και πρέπει να τον επιβάλει το Υπουργείο χορηγώντας ελεύθερα άδειες σκοπιμότητας υπό την προϋπόθεση ότι και τα νέα πλοία που θα δρομολογηθούν αλλά και τα υπάρχοντα θα εξυπηρετούν και τις ανάγκες των άγονων γραμμών χωρίς την παραμικρή χρηματοδότηση, ενώ ταυτόχρονα θα εξασφαλίζονται όλες τις απαραίτητες άνεσεις σε όλους τους διακινούμενους και ανεξαρτήτως θέσεως.

### Ο ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Από συγκεκριμένα περιστατικά που έχουμε υπόψη μας προκύπτει ότι πολλοί έφοπλιστές διαπιστώνουν με ευχάριστη έκπληξη της ύψους κλάσεως υπηρεσίες που προσφέρει στο πλοίο ο Έλληνικός Νηογνώμονας, ο οποίος υπό τη διεύθυνση του φίλου κ. Θωμά Ρηνιώτη έχει αναπτύξει τον τελευταίο καιρό έντονη δραστηριότητα με στόχο να προσελκύσει το μερίδιο που δικαιωματικά άλλωστε του ανήκει αλλά πάντοτε στα πλαίσια του θεμιτού ανταγωνισμού και χωρίς καμία ιδιαίτερη ή προνομιακή μεταχείριση από την πλευρά του Κράτους, όπως συμβαίνει με πολλούς άλλους Νηογνώμονες.

Ο Έλληνικός Νηογνώμονας, όπως υπογραμμίσθηκε σε πρόσφατη συνέντευξη τύπου, έχει ήδη απευθυνθεί στην ποντοπόρο Ναυτιλία δεδομένου ότι με το εύρημα δικτύου των 170 αντιπροσώπων που διαθέτει σε 470 κύρια λιμάνια του κόσμου και την αναγνώρισή του από 17 κυβερνήσεις ως τώρα να εκδίδει πιστοποιητικά για λογαριασμό τους μπορεί να εξυπηρετήσει άριστα και το ποντοπόρο πλοίο υπό οποιαδήποτε σημαία. Και όλα δείχνουν ότι όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες θα χρησιμοποιούν έφεξης τις υπηρεσίες του για να ωφελούνται και οι ίδιοι αλλά και ο τόπος δεδομένου ότι ένα πολύ μεγάλο μέρος των εσόδων του Έλληνικού Νηογνώμονα διατίθεται για την προαγωγή

## ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς τον πανελλήνιο συναγεμνόν διά τον έορτασμό της δευτέρας επετείου της 4ης Αυγούστου θα μετάσχη κατά τον επιβλητικώτερον τρόπον και ή έθνική ναυτιλία.

— Ευχαρίστως πληροφορούμεθα ότι ιδρύθη έν Λονδίνο θαλασσοασφαλιστική εταιρική όργάνωσις μέ ελληνικά κεφάλαια υπό την έπωνυμίαν «Αργώ, Ασφαλιστική Έταιρία Λτδ». Ίδρυται αυτής είναι οι έφοπλισται κ.κ. Α. Λούζης και Ι. Κ. Καρράς.

— Έκ του δημοσιευθέντος πίνακος άπωλειών του 1937 ή ελληνική ναυτιλία, ως συνήθως, έρχεται πρώτη όσον άφορά τον αριθμό των πλοίων, μετά δέ την ισπανικήν ως προς την χωρητικότητα.

— Διά Άναγκαστικού Νόμου δημοσιευθέντος είς την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως ή έν Πειραιεί «Υψηρεσία Έπιτάξεων και Ναυλώσεων» μετονομάζεται είς «Διεύθυνσιν Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών», διαβιβάζονται δέ είς αυτήν όλοι αι άρμοδιότητες του κατά τον Νόμον 4442 τμήματος ναυτικών έπιτάξεων.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 183/1.8.1938)

της ναυτικής τεχνολογίας στην Ελλάδα πράγμα που αποβαίνει τελικά υπέρ του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

### ΔΟΥΛΕΨΑΝ ΣΚΛΗΡΑ

Οι στήλες αυτές που άσκοουν αύστηρό έλεγχο προς κάθε κατεύθυνση δέν διστάζουν ποτέ να πούν τον καλό λόγο όταν διαπιστώνουν την άποτελεσματική λειτουργία υπηρεσιών και την εύσυνειδησία κρατικών λειτουργών και όργάνων. Στη διάρκεια του καύσωνα που έπληξε τη χώρα, τό προσωπικό του λιμεναρχείου Πειραιώς εργάσθηκε μέ άυταπάρνηση και έξυπνη έπηρεση άποτελεσματικά όλους εκείνους τους κατοίκους του λεκανοπεδίου που ζητούσαν μέ τη φυγή σε κάποιο νησί να ξεφύγουν για λίγο από τό φλογόμενο καμίνι της Αθήνας και της εύρύτερης περιοχής της.

Μέ την υποδειγματική τάξη που είχε έξασφαλίσει στη λιμενική περιοχή και τά έπα-

## EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050

TELEX: 886958 EPEMBI G.

FASCIMILE: 6389991



## BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR  
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS  
FASCIMILE: 4137 328



νείημενα δρομολόγια προς τα νησιά του ανατολικού που είχαν προγραμματισθεί δεν υπήρξαν ούτε καθυστερήσεις αλλά ούτε και περιμετρική πρόσθετη ταλαιπωρία των ήδη ταλαιπωρημένων από τον καύσωνα κατόικων του Αεκανοπεδίου.

## ΕΛΠΙΔΕΣ ΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ

Με άνακούφιση ολόκληρος ο κόσμος και ιδιαίτερα η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα δέχθηκε την ανακοίνωση του Ιράν στις 19 Ιουλίου περί απόδοξης της απόφασης των Ηνωμένων Εθνών Αρ. 598, που προβλέπει κατάπαυση των έχθροπραξιών, επιστροφή των δύο αντιμαχόμενων στα διεθνή αναγνωρισμένα σύνορα και έναρξη διαπραγματεύσεων υπό την αιγίδα του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ για τη λύση των διαφορών των δύο Εθνών.

Μέχρι τώρα μόνο το Ιράκ είχε αποδεχθεί την απόφαση του ΟΗΕ, την οποία θα έθετε σε εφαρμογή μόλις η Περσία την αποδεχόταν εξ ολοκλήρου. Αντίθετα η Περσία απαιτούσε να κρίνει ο ΟΗΕ ποιος ήταν ο επιτιθέμενος στον πόλεμο αυτό, πριν αποδεχθεί την απόφαση 598.

Ο οκταετής πόλεμος του Περσικού, εξεργάγη τον Σεπτέμβριο του 1980 με άφορμή έδαφικές διαφορές των δύο εθνών και μέχρι τώρα έχει κοστίσει ένα εκατομμύριο ζωές και μεγάλες υλικές καταστροφές στους δύο αντιμαχόμενους. Συνολικά 546 επιθέσεις έναντι πλοίων 30 διαφορετικών κρατών έχουν σημειωθεί στα νερά του Περσικού, πολλές από αυτές έναντι ούδετέρων εμπορικών σκαφών και 420 ναυτικοί διαφόρων εθνικοτήτων έχουν σκοτωθεί σε αυτές. Οι επιθέσεις αυτές είχαν σαν αποτέλεσμα την καθιέρωση περιπολιών από πολεμικά πλοία τρίτων δυνάμεων που επιθυμούν να διατηρήσουν ανοικτές τις προσβάσεις τους στα λιμάνια του Κόλπου, με αποτέλεσμα την αύξηση της έντασης στην περιοχή. Πρόσφατα σε μία άψιμαχία μεταξύ ναυτικών δυνάμεων των ΗΠΑ και της Περσίας, καταρρίφθηκε Ιρανικό επιβατηγό αεροσκάφος, λόγω λάθους των άμυντικών συστημάτων των Αμερικανικών πλοίων, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν οι 290 επιβάτες του.

Απόλυτη ικανοποίηση για την απόφαση της Περσίας εξέφρασε η Ίντερτάνκο, η οποία σε ανακοίνωσή της καλεί τις δύο χώρες να σταματήσουν έντελώς τις έχθροπραξίες και να αποδεχθούν πλήρως το περιεχόμενο της σχετικής απόφασης των Ηνωμένων Εθνών, ενώ συγκρατημένη αισιοδοξία εκφράζει σε μήνυμά του ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Κρίς Χόρροκ, ο οποίος εύχεται να πρυτανεύσει επιτέλους η λογική και να τεθεί τέλος στον μακρόχρονο πόλεμο.

## ΠΩΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕ ΤΟ ΜΠΟΪΚΟΤΑΖ

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, απασχολημένος με τα «τρομοκρατικά», δέν βρήκε καιρό να δημοσιοποιήσει τον τρόπο με τον οποίο πέτυχε να σταματήσει το μποϊκοτάζ σε βάρος των πλοίων με Έλληνική σημαία που είχε κηρύξει στην Αυστραλία το «Συνδικάτο κατωτέρων πληρωμάτων και ρυμουλκών» με την υποκίνηση των δικών μας Ένώσεων Μηχανικών, Ναυτών και «Στέφενσων».

Υπενθυμίζουμε ότι με άφορμή τις επισημάνσεις των στηλών αυτών για το μποϊκο-

τάζ της Αυστραλίας, μας είχε διαμνηθεί ότι είχαμε άδικήσει κατά κάποιον τρόπο τον κ. Γιαννόπουλο, ο οποίος, σύμφωνα με πληροφορίες που μας είχαν υποδείξει στα «Ναυτικά Χρονικά» για να σταματήσει το μποϊκοτάζ, χωρίς όμως να ανακοινώσει τις ενέργειες στις οποίες είχε προβεί. Και επαναλαμβάνουμε ότι θεωρούμε ιδιαίτερα χρήσιμη την δημοσιοποίηση των ενεργειών αυτών, την οποία εξακολουθούμε να περιμένουμε.

## ΝΑ ΤΙΜΗΘΟΥΝ ΟΛΟΙ

Είναι απολύτως όρθη η απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου να άπνευμνθεί ο χρυσός σταυρός Α' τάξεως στον ύπαρχο του «Σίτυ όφ Πόρος» Αντίωμη Δεϊμέζη που σκοτώθηκε κατά την τρομοκρατική επίθεση έναντι του σκάφους. Είναι επίσης όρθη η απόφαση του Υπουργού να τιμηθούν με τον σταυρό Β' τάξεως ο πλοίαρχος και τα υπόλοιπα μέλη του κρουαζιεροπλοίου για την έτοιμότητα, την ψυχραιμία και τό θάρρος που επέδειξαν μετά την επίθεση κατά του σκάφους για τη διάσωση των επιβατών.

άλλά, κατά την αντίληψή μας, πρέπει να επέκταθεί ώστε να τιμηθούν και τα πληρώματα των πλοίων και σκαφών που έσπευσαν επί τόπου και παρέλάβαν τους επιβάτες του «Σίτυ όφ Πόρος».

## ΣΥΝΕΤΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΚΤΙΚΟΙ

Στην τελευταία του έκθεση ο γνωστός Νορβηγικός οίκος Πλατού διαπιστώνει ότι παρά την καλή εικόνα της διεθνούς οικονομίας και τον αυξαντα ρυθμό της προόδου των συναλλαγών, οι 15 χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ αντιμετώπιζουν τους κινδύνους των βασικών νομισματικών ανισορροπιών και της έπανόδου του πληθωρισμού που προκαλεί ή ίσχυρή ζήτηση και ή καλπάζουσα υπερκατάναλωση.

Ο έφοπλισμός, ο οποίος γενικά γνωρίζει μία άρνη ή σταθερή βελτίωση της ναυαγορίας — παρά τις παροδικές κάμψεις — παραμένει συνετός και επιφυλακτικός. Η στάση αυτή είναι ιδιαίτερη φανερά στην αγορά των πλοίων, όπου οι παραγγελίες νέων κατασκευών παραμένουν σπάνιες ενώ ο τομέ-



## ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

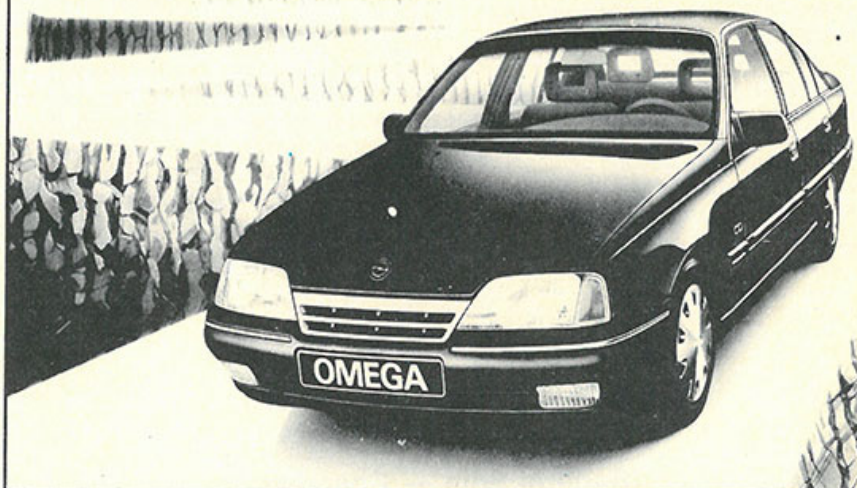
Τώρα, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία για τα αυτοκίνητα 1800 κυβικών, χωρίς δασμούς, μπορείτε να φτάσετε μέχρι το... OMEGA. Μ' άλλα λόγια, να διαλέξετε το δικό σας OPEL OMEGA στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή\* και να το παραλάβετε στο... σπίτι σας. Κι ακόμα, να διαλέξετε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού:

Κινητήρας: 1.8s (90 PS/DIN) ή 1.8i (115 PS/DIN)

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμάξωμα: 4θυρο SEDAN ή 5θυρο CARAVAN

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας για να συζητήσουμε τη λύση που σας συμφέρει, απ' το Α μέχρι το... OMEGA.



\* Κάντε μια σύγκριση... τιμές από μόνοι σας:  
To 4θυρο OMEGA GL 1.8 injection (χωρίς Φ.Π.Α. και πινακίδας)  
Στη Γ. Γερμανία 1.826.000, στο Βέλγιο 1.969.000 και στην Ελλάδα (DYNAMOTORS) 1.735.000



OPEL

Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS Α.Ε. ΛΕΩΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΣΤΟΜΟΥ 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ. 684 6512-3 ΤΕΛΕΞ: 22 3180 DYNA GR



## ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ — ΗΠΑ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ

Του κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ, βουλευτή, Πειραιώς-Νήσων

Η συμφωνία που καταρτίστηκε μεταξύ Ελλάδος και ΗΠΑ με τις ανταλλαγές διακοινώσεις (Notes) της 10ης Ιουνίου 1988, συμβάλλει ουσιαστικά στην επίλυση των προβλημάτων που δημιουργήσε για την ελληνική ναυτιλία η μεταρρύθμιση της Αμερικανικής φορολογίας την οποία θέσπισε ο νόμος (Tax Reform Act) της 22.10.86 και μπορεί να χαρακτηριστεί ως επιτυχία για την ελληνική πλευρά.

Η Συμφωνία του Ιουνίου '88 περιέχει την εξής διάταξη: «Ελληνική εταιρία ή οποία έχει εισόδημα από την διεθνή εκμετάλλευση (international operation) πλοίων μπορεί να επιλέξει την εφαρμογή των διατάξεων είτε της άνω Συμφωνίας, είτε της Συνθήκης Ελλάδος — ΗΠΑ για την αποφυγή διπλής φορολογίας, 1950, στο εισόδημα αυτό.

Η νέα αυτή ρύθμιση, αποτελεί πανηγυρική επιβεβαίωση των συμβαλλομένων μερών ότι η Συνθήκη του 1950 εξακολουθεί να ισχύει, που από ότι γνωρίζω είναι μοναδική με την έννοια ότι δεν περιέχεται σε καμία από τις συμφωνίες που οι ΗΠΑ έχουν συνάψει, με την μέθοδο της ανταλλαγής διακοινώσεων, με άλλες χώρες.

Ποιά όμως είναι η έννοια του όρου «ελληνική εταιρία» (Corporation of Greece); Την απάντηση την δίνει η ίδια η Συνθήκη (βλ. άρθρ. 1) η οποία προσδιορίζει ως ελληνική εταιρία «το νομικό πρόσωπο που έχει συσταθεί σύμφωνα με τους νόμους της Ελλάδος».

Αν μία ελληνική εταιρία ή οποία έχει εισοδήματα από πλοία, επιλέξει, αντί των ρυθμίσεων της Συμφωνίας του Ιουνίου '88, την εφαρμογή των διατάξεων της Συνθήκης 1950, επέρχονται οι εξής συνέπειες:

α) Οι διατάξεις της Συνθήκης κατισχύουν των εθνικών νομοθεσιών της Ελλάδος και των ΗΠΑ με την έννοια ότι δεν μπορούν να καταργηθούν ή να τροποποιηθούν με εθνικό νόμο της Ελλάδος ή των ΗΠΑ.

β) Αν η Ελληνική εταιρία άσκει από την Ελλάδα «διεθνή εκμετάλλευση» πλοίων με ελληνική σημαία, το εισόδημα το οποίο κτάται από την εκμετάλλευση αυτή απαλλάσσεται από αμερικανικούς φόρους οιασδήποτε φύσεως ή είδους (άρθρο V).

γ) Αν η Ελληνική εταιρία άσκει από την Ε-

λλάδα «διεθνή εκμετάλλευση» πλοίων με ξένη σημαία, το εισόδημα το οποίο κτάται από την εκμετάλλευση αυτή απαλλάσσεται και αυτό από την Αμερικανική φορολογία, αρκεί η εταιρία να μην απέκτησε το εισόδημα μέσω μόνιμης εγκατάστασης (permanent establishment) που έχει στις ΗΠΑ.

Εδώ πρέπει να υπογραμμισθεί ότι στις περιπτώσεις (β) και (γ) που αναφέρθηκαν:

**Πρώτον, δεν αποτελεί προϋπόθεση για την χορήγηση της Αμερικανικής απαλλαγής οι μέτοχοι άνω του 50% της Ελληνικής εταιρίας να είναι Έλληνες, ή να είναι κάτοικοι της Ελλάδος.**

Με άλλα λόγια η ελληνική εταιρία που εμπίπτει είτε στην μία είτε στην άλλη κατηγορία απαλλάσσεται των αμερικανικών φόρων χωρίς να εξετάζεται από τις Αμερικανικές φορολογικές αρχές αν οι μέτοχοι της πλειοψηφίας είναι κάτοικοι Ελλάδος. Η ελληνική εταιρία θα τύχει της απαλλαγής έστω και αν οι πλειοψηφούντες μέτοχοι δεν είναι κάτοικοι Ελλάδος.

Λόγου χάριν, πλοίο φορτηγό ή επιβατηγό με ελληνική σημαία νηολογημένο με το άρθρο 3 του ν.δ. 2687/53 που ανήκει λ.χ. σε ναυτική εταιρία του ν. 759/79 απαλλάσσεται των αμερικανικών φόρων χωρίς να απαιτείται απόδειξη ότι η πλειοψηφία των μετοχών της ναυτικής εταιρίας είναι κάτοικοι Ελλάδος.

**Δεύτερον, απαραίτητη προϋπόθεση της απαλλαγής από τους Αμερικανικούς φόρους είναι η ελληνική εταιρία να έχει το κέντρο της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στην Ελλάδα.**

Σύμφωνα με πληροφορίες το θέμα της τύξης της Συνθήκης του 1950 τέθηκε από τους Έλληνες αρμοδίους στους Αμερικανούς ομολόγους των στίς συζητήσεις που έγιναν στην Ουάσιγκτον τον περασμένο Μάιο, οι οποίοι όρθως επέμεναν στην τυπική υπεροχή των ρυθμίσεων της Συνθήκης του 1950 έναντι των ρυθμίσεων της Tax Reform Act του 1986. Η Αμερικανική πλευρά, για τους λόγους που αναφέρονται με λεπτομέρειες σε άρθρο μου που δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» (τεύχος 15.4.88), δεν μπορούσε παρά να ανταποκριθεί θετικά απέναντι στην ελληνική θέση.

ας των μεταχειρισμένων πλοίων και ο ρυθμός των διαλύσεων επιβεβαιώνουν καθημερινά τη χαλαρότητά τους.

Για τον προσδιορισμό των συντελεστών στη συγκριτική μελέτη των τιμών των νέων πλοίων, υπενθυμίζεται ότι μεταξύ Ιανουαρίου 1985 και 1988 η ανατίμηση του γιέν σε σχέση με το δολλάριο έφθασε το 38,6%, του δε Κορεατικού won το 18,5%. Μετά στοιχειά αυτά υπολογίζεται ότι οι τιμές είναι ύψηλές τόσο για τα νεοαναυγήτα όσα και για τα παλαιά πλοία. Μία αυξημένη κίνηση παρατηρήθηκε τον Μάιο στην αγορά των μέσου μεγέθους δεξαμενοπλοίων που βρήκαν αγοραστές σε υψηλότερες τιμές, αλλά δεν είναι γνωστό αν θα διαρκέσει και πόσο. Στα φορτηγά επίσης οι αγορές κλείστηκαν σε καλύτερες τιμές με ένδιαφέρον επικεντρωμένο κυρίως στα μπάλκερ μεγέθους πάναμαξ. Τέλος στην αγορά των διαλύσεων, όπου η έλλειψη προσφερόμενου τοννάζ είναι αισθητή, την άνοδική πορεία των τιμών συντηρεί ο συναγωνισμός μεταξύ των διαλυτηρίων της Άπω Ανατολής.

## Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Διαρκούντος του πολέμου των Φώκλαντς, το αμερικανικό πετρελαιοφόρο «Ηρακλής» υπό σημαία Λιβερίας, βομβαρδίστηκε τον Ιούνιο του 1982 από στρατιωτικό αεροπλάνο της Αργεντινής ενώ βρισκόταν εκτός της ζώνης των πολεμικών επιχειρήσεων. Μέ κόπο θά μπορούσε να φθάσει ως το Ρίο Ια-νέιρο, αλλά οι μεγάλες ζημιές του και μία μη εκφραγείσα βόμβα στο κύτος του, ανάγκασαν τελικά τον πλοίαρχο να το καταβυθίσει ανοικτά των Βραζιλιανών ακτών. Ο πλοιοκτήτης έστράφη κατά του Αργεντινού Δημοσίου ζητώντας αποζημίωση 12 εκατ. δολλαρίων για το πλοίο και το φορτίο, αλλά δεν πήρε καμιά απάντηση. Αφού ματαιώσε προσπάθειες να φέρει την υπόθεση ενώπιον των Αργεντινών δικαστηρίων, ενήγαγε τελικά την Αργεντινή ενώπιον των Αμερικανικών δικαστηρίων βάσει ενός νόμου του 1789 που επέκτεινε τη δικαιοδοσία τους επί πάσης αδικοπραγίας διαπραχθείσης κατά παράβαση του δικαίου των Εθνών. Το Έφετείο της Νέας Υόρκης απεφάνθη ότι μπορεί πράγματι η άγωγη να στραφεί κατά ξένου κράτους έφόσον πρόκειται για παράβαση του διεθνούς δικαίου και παρέπεμψε την υπόθεση στο Ανώτατο δικαστήριο, το οποίο ελπίζεται ότι θα συμφωνήσει.

Πάντως η απόφαση του Αμερικανικού Έφετείου έδωσε άφορμη στους νομικούς κύκλους της Μεγάλης Βρεταννίας να υποστηρίξουν ότι τόσο οι έφοπλιστά όσο και οι ασφαλιστικές εταιρίες του Λονδίνου μπορούν κάλιστα να στραφούν κατά του Ιράν και του Ιράκ διεκδικώντας αποζημίωση για ζημιές και απώλειες προελθούσες από επιθέσεις των κρατών αυτών εναντίον εμπορικών πλοίων. Βέβαια υπάρχουν και άλλες διενεργείες δικαστικές δικαιοδοσίες στις οποίες θά μπορούσε κανείς να υποβάλει παράβολους διεκδικήσεις, αλλά το πρόβλημα βρίσκεται αλλού και συγκεκριμένα στη δυνατότητα έκτελεσης των οποιονδήποτε δικαστικών αποφάσεων. Γι' αυτό και το πιό σίγουρο αποτέλεσμα των δικαστικών αυτών ενεργειών είναι ότι θά μπορούσαν ένδεχομένως να αποθαρρύνουν κάπως τις επιθέσεις στην περιοχή του Περσικού Κόλπου και να συνηγορίσουν υπέρ της πολυπόθητης ειρήνης στην περιοχή αυτή.

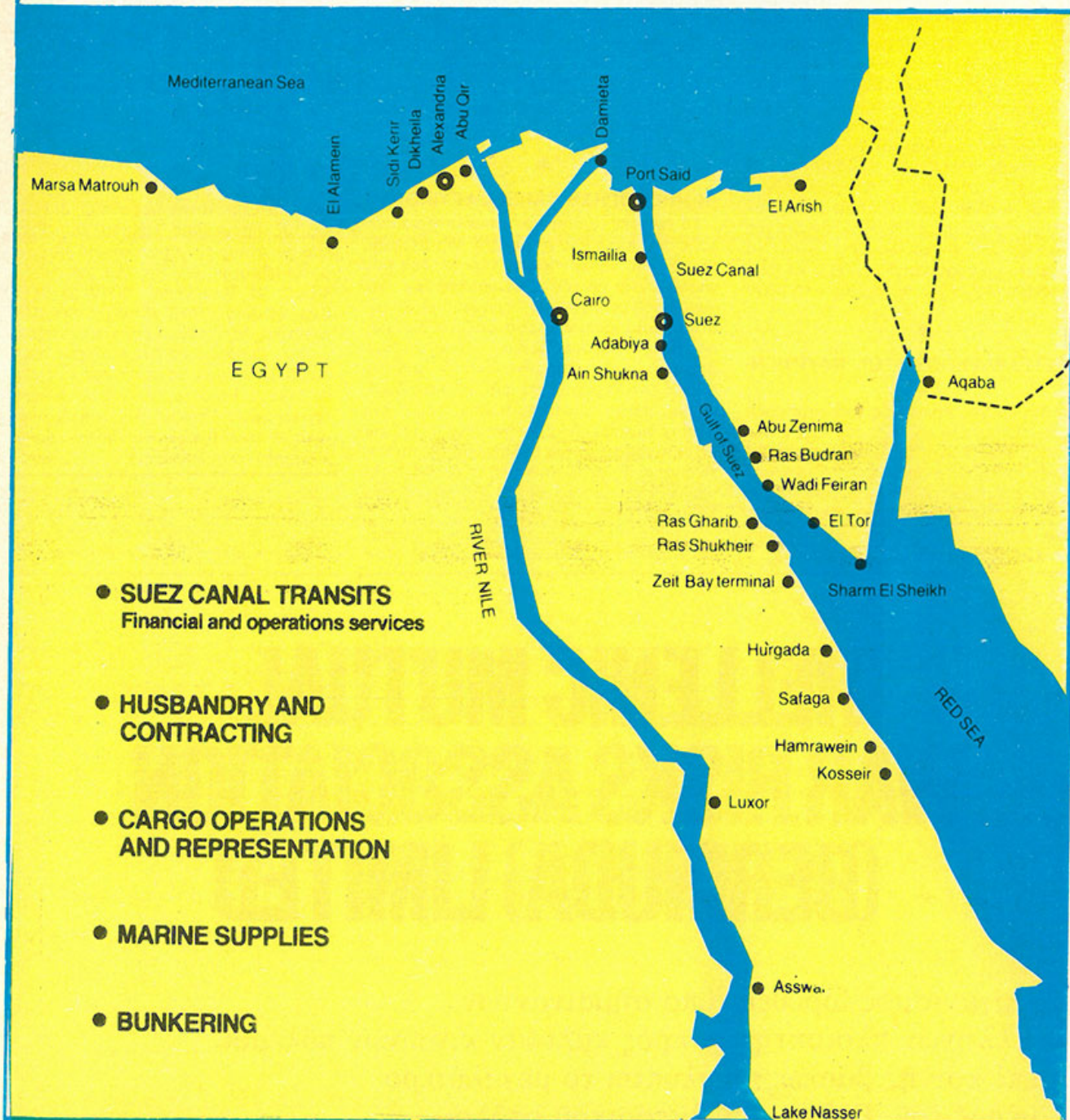
**International  
TAGAROPULOS, S.A.**

**(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



# World Marine Services in Egypt



- **SUEZ CANAL TRANSITS**  
Financial and operations services
- **HUSBANDRY AND CONTRACTING**
- **CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION**
- **MARINE SUPPLIES**
- **BUNKERING**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR  
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN  
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN  
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN  
FAX: PIRAEUS: (1) 411-1118

Tel: (1) 4135024/25/45/47  
Tel: (66) 34186  
Tel: (3) 4821966  
Tel: (62) 26114  
PORT SAID: (66) 26114



**ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ**

Με σχετική εγκύκλιο της ή BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ειδοποιεί τα μέλη της για την έλλειψη ασφαλείας που βασιλεύει στο λιμάνι της Βαρκελώνης λόγω των κλοπών και συγχρόνως διαμαρτύρεται στις αρμόδιες αρχές ζητώντας τη λήψη άμεσων και αποτελεσματικών μέτρων.

Τήν πρωτοβουλία αυτή, η BIMCO ανέλαβε ύστερα από την υποβολή μεγάλου αριθμού διαμαρτυριών αναφερομένων σε κλοπές σημειούμενες από διμήνου επί των πλοίων που προσεγγίζουν στη Βαρκελώνη. Μεταξύ αυτών ανεφέρθη κλοπή ύψους 14.000 δολλαρίων. Από τις διαμαρτυρίες αυτές προκύπτει ότι ομάδες επαγγελματιών ληστών διαθέτουν άδειες ελεύθερας εισόδου και επισκέπτονται συστηματικά τα ναυλοχούντα στον λιμένα πλοία από τα οποία αφαιρούν εμπορεύματα πάσης φύσεως. Στην ανάγκη μάλιστα φροντίζουν να εξουδετερώνουν τα πληρώματα με χρήση αερίων, ώστε να μπορούν άνεναχλητοι να συνεχίζουν το έργο τους.

**ΝΑ ΣΥΓΚΡΑΤΗΘΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Η Ένωση Ναυπηγών της Ιαπωνίας και η Ένωση Ναυπηγών της Κορέας διοργάνωσαν πρόσφατα κοινή συνδιάσκεψη στη Σεούλ, την ένατη κατά σειρά μεταξύ των ναυπηγικών ενώσεων των δύο χωρών που έχουν σκοπό την ορθολογικοποίηση της ναυπηγικής παραγωγής τους για να αντιμετωπίσουν την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Στην τελευταία αυτή συνδιάσκεψη οι δύο χώρες που κατέχουν το 70% της ναυπηγικής δυναμικότητας της παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας, συμφώνησαν να διατηρήσουν μία λογική παραγωγή και να αναδιարθώσουν τις τιμές των πλοίων με σκοπό τη διατήρηση ισορροπίας στην αγορά. Οι δύο χώρες λαμβάνουν υπόψη τους τις προτάσεις της ΕΟΚ για την αναδιάρθρωση των τιμών στις ναυπηγοπαραγωγές χώρες με ελεύθερη οικονομία. Τέλος όσον αφορά την τεχνολογική ανάπτυξη και συνεργασία, οι δύο χώρες συμφώνησαν να ενεργούν με ανοικτό πνεύμα και μακροπρόθεσμα σχέδια.

Η επόμενη συνδιάσκεψη των Ιαπώνων και Κορεατών ναυπηγοβιομηχανών θα πραγματοποιηθεί στην Ιαπωνία το 1989.

**Η ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ BAREBOAT ΠΛΟΙΩΝ**

Τό Διεθνές Έμπορικό Επιμελητήριο ανέλαβε την κατά βάθος μελέτη του θέματος της διπλής νηολογίας των πλοίων που ναυλώνονται με τον τύπο ναυλώσεως «γυμνού πλοίου» (bareboat - coque nue). Τό σύστημα αυτό, μολονότι εφαρμόζεται από καιρό ήδη σε διάφορες χώρες, μπορεί να θεωρηθεί σαν μία καινοτομία έναντι της παραδοσιακής αντίληψης περί μιάς και μοναδικής νηολογίας. Γιατί επιτρέπει όπως ένα πλοίο που είναι ήδη νηολογημένο σε μία χώρα μεταγραφεί σε μία άλλη χώρα της οποίας τη σημαία θα φέρει καθ' όλη τη διάρκεια της ναυλώσεως, επανερχόμενο στο αρχικό νηολόγιό του όταν λήξει ή ναύλωση.

Σεβόμενο την αρχή του διεθνούς δικαίου κατά την οποία τό πλοίο δέν μπορεί νά φέρει

**ΝΕΑ ΤΗΣ ΕΟΚ**

— Συνήλθε στις 2-24 Ιουνίου στις Βρυξελλές η Έπιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ υπό την προεδρεία του κ. Γ. Αναστασόπουλου. Η σύσκεψη έγινε την επομένη του Συμβουλίου Υπουργών που πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο, επί των αποφάσεων του οποίου έγινε ενημέρωση της Έπιτροπής (όδικές μεταφορές, χρόνος εργασίας οδηγών, έλεγχος όχημάτων, τιμολόγια οδικών μεταφορών).

— Η Έπιτροπή Έρευνών που είχε συσταθεί για τόν χειρισμό καί τή μεταφορά των πυρηνικών προϊόντων διεπίστωσε ότι τό υπάρχον κοινοτικό δίκαιο είναι ανεπαρκές καί πρέπει νά συμπληρωθεί όσον αφορά τή μεταφορά των ραδιενεργών υλικών. Υπεβλήθησαν σχετικές προτάσεις.

— Η Υποεπιτροπή Άλιείας προετοίμασε τά θέματα της ήμερησίας διατάξεως του προσεχούς Συμβουλίου. Έξάλλου συζήτησε τήν πρόταση για τή σύναψη συμβάσεως επί της Μεσογειακής Άλιείας. Η Μεσόγειος, αντίθετα μέ τή Βορ. Θάλασσα, τήν Βαλτική καί τόν Β. Ατλαντικό, δέν υπάγεται σε κανένα σύστημα συντηρήσεως καί διαχειρίσεως των άλιευτικών πόρων, γεγονός που επιτρέπει νά εκμεταλλεύονται τό κενό αυτό σκάφη τρίτων χωρών, έπωφελούμενα της άπουσίας αποκλειστικών οικονομικών ζωνών 200 μιλίων στη Μεσόγειο.

παρά μία καί μόνη σημαία, τό νέο σύστημα διατηρεί μέν τή μία σημαία αλλά δημιουργεί έμπλοκή δύο νηολογιών καί έπομένως δύο κυριάρχων κρατών. Γεγονός που έκανε όρι-

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

**Συνολική άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1987 ήταν  
περισσότερη από 16.000.000.000 δολλάρια.**

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω άντιπροσώπους των:

**Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.**

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



σμένους κύκλους να πιστεύουν ότι θα προ-καλέσει σοβαρά προβλήματα ως προς την έγγραφη των υποθηκών ή άλλων βαρών του πλοίου.

Ένα διεθνές συμπόσιο που όργανωσε επί του θέματος το Δ.Ε.Ε., στο οποίο πήραν μέρος 144 έφοπλιστές, φορτωτές, πιστωτικοί οργανισμοί, νομικοί και άλλοι ειδικοί από 37 χώρες, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η νηολόγηση των ναυλομένων γυμνών πλοίων μπορεί να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα των χωρών, ανεπτυγμένων και υπό ανάπτυξη, υπό τον όρο ότι η νομοθεσία των ενδιαφερομένων χωρών θα προσαρμοσθεί σχετικώς, τηρούσα τους γενικούς παραδεγμένους διεθνείς κανόνες και ακόμη υπό τον όρο ότι θα εύρεθούν τα μέσα έναρμονισμού των σημερινών νόμων και πρακτικών ούτως ώστε να σεβόνται τις απαιτήσεις των κυβερνήσεων, των πλοιοκτητών, των ναυλωτών, των δανιστών, των ασφαλιστών και των άλλων ενδιαφερομένων μερών.

Εκτός των ανωτέρω διαπιστώσεων, το Συμπόσιο κατέληξε και στην κατάρτιση ορισμένων συστάσεων οι οποίες θα μπορούσαν να είναι χρήσιμες τόσο στους ιδιώτες επιχειρηματίες όσο και στις Αρχές των Κρατών που θα αντιμετώπιζον την υιοθέτηση και προώθηση του νέου συστήματος.

Σύμφωνα με τις συστάσεις αυτές: α) Νηολόγηση ναυλώσεως γυμνού πλοίου σημαίνει την έγγραφη πλοίου σε νηολόγιο ναυλώσεως γυμνών πλοίων επ' ονόματι του ναυλω-  
του. β) Νηολόγιο ναυλώσεως γυμνού πλοίου

σημαίνει το νηολόγιο μιάς χώρας της οποίας τη σημαία θα φέρει το πλοίο και στο οποίο καταχωρείται ο ναυλωτής για όλη τη διάρκεια της ναυλώσεως. γ) Νηολόγιο καταγωγής σημαίνει το νηολόγιο της χώρας στην οποία είναι εγγεγραμμένος ο κύριος του πλοίου και της οποίας χώρας ή δικαιοδοσία και ο έλεγχος επί του πλοίου θα επανέρχεται με τη λήξη της ναυλώσεως και δ) Ναύλωση σημαίνει αποκλειστικά τη ναύλωση γυμνού πλοίου (bareboat - coque nue) και δεν περιλαμβάνει την απλή ναύλωση ούτε τη χρονοναύλωση.

Περαιτέρω οι βασικές αρχές των συστάσεων είναι οι ακόλουθες:

Η νηολόγηση ναυλώσεως γυμνού πλοίου βασίζεται αποκλειστικά σε ναυλοσύμφωνο βάσει του οποίου ο ναυλωτής αποκτά τον πλήρη έλεγχο και την κατοχή του πλοίου, περιλαμβανομένης της εκλογής πλοιάρχου και πληρώματος και ασκεί καθ' όλη τη διάρκεια της ναυλώσεως τα δικαιώματα πλοιοκτητή εκτός της πώλησής του και υποθηκείωσης του πλοίου.

Σ' όλη τη διάρκεια της ναυλώσεως το πλοίο θα φέρει μόνο τη σημαία της χώρας νηολογήσεως ναυλώσεως γυμνού πλοίου, εφοδιαζόμενο με σχετικό πιστοποιητικό, ανατελλόμενης της νηολογήσεως καταγωγής, μολοντί το πλοίο θα παραμένει εγγεγραμμένο στο νηολόγιο καταγωγής.

Η ισχύς και η εκτέλεση του τίτλου κυριότητας και πάσης υποθήκης διέπεται από το δίκαιο της χώρας του νηολογίου καταγωγής.

## Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η κατακόρυφη άνοδος του δολλαρίου τον Ιούλιο θυμίζει παλιές εποχές του 1985. Βέβαια βρισκόμαστε πολύ μακριά από τα 3.477 μάρκα και 263.6 γιέν του Φεβρουαρίου του 1985, αλλά κατά 6% - 15% πάνω από τα επίπεδα του Οκτωβρίου 1987. Η άνοδος του δολλαρίου μετά την συνδιάσκεψη των 7 μεγάλων στο Τορόντο του Καναδά, έδειξε πως η συνδυασμένη παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών μπόρεσε να σταματήσει μία αναίτια άνοδος του δολλαρίου (μάλλον πολιτικοί λόγοι — προεκλογική καμπάνια των Ρεπουμπλικάνων) και επέτρεψε στις Τράπεζες να ξεφορτωθούν σε καλή τιμή δισεκατομμύρια δολάρια που επί μήνες είχαν αγοράσει και συσσωρεύσει για την στήριξη του δολλαρίου.

Στό μέτωπο του πληθωρισμού λαμβάνονται μέτρα αποφυγής μιάς αναζωπύρωσης της ανόδου του τιμαριθμού διεθνώς, έτσι για τους 12 τελευταίους μήνες, Μάιος 1987/Μάιος 1988 παρατηρούμε άνοδο: 12.5% για την Ελλάδα, 2.8% για την ΕΟΚ, (8.3 Πορτογαλία, 5.0 Ιταλία, 4.7 Δανία, 4.2 Βρετανία 3.9 Ισπανία, 2.5 Γαλλία, 2.0 Ιρλανδία, 1.2 Λουξεμβούργο, 1.1 Δ. Γερμανία, 1.0 Βέλγιο και 0.8 Ολλανδία) 4.2 για τις ΗΠΑ και 0.2 για την Ιαπωνία. Για το 1989 προβλέπεται άνοδος του πληθωρισμού άνω του 4.5%.

Έτσι, έχουμε αύξηση επιτοκίων διεθνώς: Βρετανία 10.5%, ΗΠΑ 10%, Βέλγιο 6.75%, Ελλάδα 4.5%, Αυστρία 3.5%, Δ. Γερμανία 3%, ενώ στην Γαλλία και την Δανία έχουμε μείωση (για πολιτικούς λόγους).

### Τό Δολλάριο

Τό 1987 οι Κεντρικές Τράπεζες της Δ. Γερμανίας, Ιαπωνίας, Βρετανίας, Γαλλίας,

Βελγίου, αγόρασαν 52,5 δισεκ. δολλ. για να στηρίξουν την τιμή του δολλαρίου.

Τό 1988, η παρέμβαση των τραπεζών αυτών συνεχίστηκε μέχρι τα μέσα Μαΐου, κι αντιστράφηκε μία εβδομάδα μετά την συνάντηση των 7 στο Τορόντο. Έκτοτε, δειλά, δειλά, τό δολλάριο άρχισε ν' ανακάμπτει κι από τό-

## ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

"Άλλοτε οι μόνοι που γνώριζαν τό νησί του Μαυρικίου ήταν οι φανατικοί φιλοτελιστές οι οποίοι ήξεραν ότι στο νησί αυτό άνηκε τό θρυλικό γραμματόσημο που ακούγοντας στο όνομα Blau Mauritius άποτελούσε λόγω σπανιότητος ένα άπιαστο όνειρο.

Φυσικά ή σπανιότητα αυτή δέν έξέλειπε και σήμερα. Άλλά στην άγχώδη εποχή μας έπισκιάστηκε από πολύ πρακτικότερα γεγονότα. Καί μεταξύ αυτών το κυριότερο είναι ότι ή Κυβέρνηση της χώρας άπεφάσισε νά έξουχρονισθεί, άνοιγοντας... τί άλλο; Ένα έλεύθερο νηολόγιο. Σκοπός του, κατά ή σχετική άνακοίνωση, είναι νά καταστεί ή νήσος οικονομικό κέντρο του 'Ινδικού 'Ωκεανού, μέ έξουχρονισμένη νομοθεσία και έλκυστική σημαία, ικανή νά δελεάσει πολύ περισσότερα από τό 20 περίπου σκάφη που καλύπτει σήμερα. Τό καλό είναι ότι οι άρμόδιοι δέν έπιθυμούν νά προσθέσουν μιά άκόμα σημαία εύκαιρίας. Γι' αυτό και θά περιορίσουν την ήλικία των έγγραφομένων πλοίων, θά απαιτήσουν όπως τό 30% του πληρώματος άποτελείται από ίθαγενείς και θά κυρώσουν την SOLAS και τις άλλες συμβάσεις του IMO και του BIT.

Γιά τους μή φιλοτελιστές σημειώνουμε ότι ή νήσος του Μαυρικίου κείται στον 'Ινδικό, άνατολικά της Μαδαγασκάρης, άποτέλεσε 'Ολλανδική, Γαλλική και Βρετανική κτήση, ζει κυρίως από τό ζαχαροκάλαμο και έχει έκταση λίγο μικρότερη άπ' ή δική μας Λέσβο.

## MARINE SERVICES IN BRASIL

All voyage repairs — mechanical — crankshaft honing  
— electrical (ISES Members) — radar — radio etc.

### Authorised service facilities for:

Anschütz · Fuji Electric · Graving Smoke Mist Detectors · Mackay  
Marine · ITT VAF Viscotherm · MaK · Marconi Marine · Pielstick ·  
Racal Decca Service · Raytheon · Reintjes Reduction Gears ·  
Sulzer

### Agents for Marine Services

Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013  
Fax: (51) 20760  
England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275  
Fax: 01-930 7807  
Germany C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466  
Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133.902 Tlx: 212282  
India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428  
Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 74608  
USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050



# Metalock

Metalock do Brasil Ltda.,  
Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.  
Tel: (132) 351430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474  
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 212129LOCK





τε μέχρι την ώρα που γράφουμε, η μαζική παρέμβαση γίνεται για να αποτραπεί μία έκρυθμος άνοδος του δολαρίου.

Το σενάριο άλλαξε όταν άρχισε να μειώνεται σημαντικά το έλλειμμα του Έμπορικού Ισοζυγίου Πληρωμών: Μάρτιος 9.75 δισεκ., 'Απρίλιος 10.3 δισεκ. (άρχικώς 9.9 δισεκ.) και τέλος Μάιος 10.9 δισεκ. δολλ. έτσι, στις 16, 17, 18 'Ιουλίου μετά που ανακοινώθηκε το έλλειμμα του Μαΐου, το δολλάριο απογειώθηκε για να ξεπεράσει για λίγο τα 1.8935 μάρκα και 135.2 γιέν (σε 20 μέρες άνοδος 6% έναντι του γιέν και 5% έναντι του μάρκου).

Σε έτησια βάση υπολογίζεται ότι το έμπορικό έλλειμμα θα ξεπεράσει τα 130/140 δισεκ. δολλάρια (καλλίτερα βέβαια από τα περσινά 170 δισεκ. δολλάρια) που δεν είναι καθόλου καθυστασιακό, αφού ήδη το εξωτερικό χρέος των ΗΠΑ υπερβαίνει τα 368 δισεκ. δολλάρια.

Η άνοδος του δολαρίου πρέπει να συνδυασθεί και με τις Προεδρικές εκλογές του Νοεμβρίου κι αποτελεί κι αυτό ένα από τα μέτρα που λαμβάνει το Ρεπουμπλικανικό κόμμα για να στηρίξει την υποψηφιότητα του κ. Μπούς.

Για την ιστορία αναφέρομε ότι, από την αρχή της διακυβέρνησης Ρήγκαν το 1981, έως τον Φεβρουάριο του 1985 το δολλάριο είχε ανέβει κατά 73% για να ξαναπέσει και να ξανανέβει μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1985. Έκτοτε (συνάντηση Λούβρου) το δολλάριο συνέχισε να πέφτει για να βρεθεί τον Νοέμβριο του 1987 στο επίπεδο του 1981. Έν τώ μεταξύ είχε προκαλέσει δισεκατομμύρια δολλάρια ζημιά, τόσο στις ΗΠΑ (έλλειμματα ισοζυγίου έμπορου) όσο και στους ξένους και ντόπιους κατόχους δολλαρίων.

Μετά την ανακοίνωση του έμπορικού ελλείμματος του Μαΐου: Εισαγωγές 37.55 δισ. δολλάρια (+3.4%) εξαγωγές 26.62 δισεκ. δολλ. (+2.3%) ανακοινώθηκε και η μείωση του δείκτη ανεργίας, 5.3% τον 'Ιούνιο (τό χαμηλότερο επίπεδο από το 1874), έναντι 5.6% τον Μάιο. Έξ άλλου ο κ. Γκρήνσπαν (πρόεδρος της Όμοσπονδιακής Τράπεζας) στην εξαμηνιαία έκθεσή του, αναθεώρησε τις προβλέψεις για την άνοδο του Α.Ε.Π. από 2.25% σε 2.75-3%. Παρά το αυτό δεν εξέφρασε ανησυχίες για πληθωρισμό που τρέχει γύρω στα 4%. Τουναντίον οι μεγάλες τράπεζες αύξησαν στις 14 'Ιουλίου το δανειοδοτικό επιτόκιο (Prime Rate) από 9 σε 9.5%.

Έν τώ μεταξύ ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών Dow Jones, αφού ανέλαβε από το παταράκι του 'Οκτωβρίου 1987, κι έφθασε στο άνωτατο φετεινό σημείο των 2158.6 μο-

νάδων, στις 6 'Ιουλίου, έκτοτε επανήλθε γύρω στις 1.100 μονάδες. Πάντως τα κέρδη, των εταιριών σιδήρου, χάλυβος, χημικών προϊόντων, αυτοκινητοβιομηχανίας και ευλείας προβλέπεται να είναι σημαντικά. Άς σημειωθεί ότι οι επενδύσεις ξένων στις ΗΠΑ, έφθασαν στο τέλος του 1987 σε 262 δισεκ. δολλάρια (Βρεταννία 75 δισεκ., 'Ολλανδία 47, 'Ιαπωνία 33, Καναδάς 22, Δ. Γερμανία 20, 'Ελβετία 14, Γαλλία 10. Τουναντίον οι αμερικανικές επενδύσεις ξεπερνούσαν τα 309 δισεκ. δολλάρια (Καναδάς 57, Βρεταννία 45, Δ. Γερμανία 24, 'Ελβετία 20, 'Ιαπωνία 14, 'Ολλανδία 14, Γαλλία 12, Αυστρία 11 και Βραζιλία 10).

#### Η Λίρα

Ύστερα από τις επιτυχίες που είχε η λίρα στην περίοδο 'Ιανουαρίου / 'Απριλίου 1988, όταν έπιασε 3.20 μάρκα και 1.90 δολλ. σιγά σιγά, αφ' ενός η άνοδος του δολαρίου κι αφ' ετέρου τα αρνητικά στοιχεία της οικονομίας της Βρεταννίας, την έφεραν στις αρχές 'Ιουνίου κάτω από 3.10 μάρκα και κάτω από 1.80 δολλάρια, δηλαδή πτώση 3% και 6% αντίστοιχα. Η άπαρχή ήταν η διαφωνία Θάτσερ / Λόουζον όσον αφορά το ύψος της τιμής της λίρας, και εν συνεχεία το ύψος του ελλείμματος του 'Ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών που τον Μάιο ξεπέρασε τα 1.2 δισεκ. λίρες (επίπεδο ρεκόρ, και διπλάσιο απ' αυτό που αναμενόταν). Υπολογίζεται ότι το έλλειμμα για όλο το έτος 1988 θα ξεπεράσει τα 9 δισεκ. λίρες.

Η αύξηση των επιτοκίων από 9 σε 9.5% στις 27 'Ιουνίου, συνεχίστηκε στις 4 'Ιουλίου από 9.5 σε 10% και στις 18 'Ιουλίου σε 10.5% σε μία προσπάθεια να καταπολεμηθεί ο πληθωρισμός (περικοπή εγχώριας ζήτησης και εισαγωγών).

Έν τώ μεταξύ η ανεργία συνεχίζεται σε υψηλά επίπεδα 8.8% του ενεργού πληθυσμού, ενώ οι άμοιβες σε έτησια βάση παρουσιάζουν άνοδο 9.9%.

Η όλη κατάσταση έφερε την λίρα, για λίγο, στις 15 'Ιουλίου κάτω από τα 1.65 δολλ. που είναι το χαμηλότερο επίπεδο από τον 'Οκτώβριο του 1987. Έπακολούθησε η μαζική παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών, Δ. Γερμανίας, 'Ιαπωνίας, Βρεταννίας, Γαλλίας, 'Ελβετίας, Βελγίου που έμειωσε την τιμή του δολαρίου και επέτρεψε στην λίρα να ανασάνει.

Τό χρηματιστήριο του Λονδίνου παρέμεινε σχετικώς ήρεμο και οι τιμές κινήθηκαν από 1848.0 (δείκτης Financial Times) στις 4

'Ιουλίου (κατώτατο σημείο του μηνός) στις 1877.2 μονάδες στις 11 'Ιουλίου.

#### Μάρκο Γερμανίας

Πρίν δύο μήνες η Γερμανία προέβαινε σε μία αλλεπάλληλη μείωση των επιτοκίων, σε μία προσπάθεια (όπως και η 'Ιαπωνία) να στηρίξει το δολλάριο (έκτός από τις παρεμβάσεις στις χρηματαγορές). Έκτοτε οι αγορές δολλαρίων έγιναν πωλήσεις, για μία στήριξη του μάρκου. Επί πλέον απέφασίσθη και μία άνοδος του επιτοκίου από 2.5 σε 3% και μετέπειτα 3.50%, 3.75% και τέλος στις 18 'Ιουλίου σε 4%.

Κατ' αρχάς η υψηλή τιμή του μάρκου, εν σχέσει με το δολλάριο (ανάτιμηση 50% από τον Σεπτέμβριο του 1985) φόβισε την κυβέρνηση ότι τα Γερμανικά είδη θα παύσουν να είναι ανταγωνιστικά. Αυτό δεν επαληθεύτηκε κι έτσι τα πλεονάσματα του έμπορικού ισοζυγίου συνεχίστηκαν: 8.6 δισεκ. μάρκα τον Μάρτιο, 9.5 δισεκ. τον 'Απρίλιο (παρ' ότι οι εισαγωγές έφθασαν στο ύψος ρεκόρ των 33.8 δισεκ. μάρκων). Όσον αφορά το 'Ισοζύγιο Τρεχουσών συναλλαγών, αυτό είναι αρκετά χαμηλότερο, με πλεόνασμα 4.7 δισεκ. τον Μάρτιο.

Έξ άλλου το Α.Ε.Π. παρουσιάζει μία άνοδο για το πρώτο τρίμηνο της τάξεως του 1.5% και προβλέπεται να ξεπεράσει το δύο για όλο το χρόνο, ενώ η ανεργία (πάνω από 2 εκατομ. άτομα) παραμένει το ύψ' αριθμ. ένα πρόβλημα. Ός φαίνεται η μείωση της φορολογίας κατά 14.5% (μέσος όρος) δεν αύξησε τον ρυθμό ανάπτυξης και απασχόλησης.

Όσον αφορά την ισοτιμία του μάρκου/δολαρίου, που οι 'Ελβετοί τραπεζίτες έβλεπαν αρχάς του έτους να κυμαίνεται γύρω στα 1.65/1.70 μάρκα, αυτή, ξεπέρασε για λίγο στις 16 'Ιουλίου τα 1.89 μάρκα το δολλάριο, παρά τις παρεμβάσεις της Bundesbank, σημειώνοντας μία πτώση 5% σ' ένα μήνα.

Οι τιμές στο Χρηματιστήριο της Φρανκφούρτης παρουσίασαν μία σταθερότητα με τάση άνοδου. Έτσι ο δείκτης της Commerzbank έφθασε στο άνωτατο σημείο (μετά το Κράχ του 'Οκτωβρίου 1987) του έτους, ξεπερνώντας τις 1.502 μονάδες (στις 6.7.88) για να ξαναπέσει κάτω από τις 1.470 μονάδες στις 20 'Ιουλίου.

#### Τό Γαλλικό Φράγκο

Η πολιτική αλλαγή στην Γαλλία και η έπαυσις της σοσιαλιστικής μειοψηφίας στην Βουλή υπό την προεδρία σοσιαλιστή Προέδρου, συνεχίζει να παρουσιάζει προβλήματα.

## 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: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125  
ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR



τα. Έτσι σε μία προσπάθεια δραστηριοποίησης της οικονομίας, ο Υπουργός οικονομικών κ. Μπερεγκοβού, μείωσε τα έπιτόκια κατά 1/4% σε 6 3/4 (μάλλον ψυχολογικό μέτρο). Τουναντίον, για να είναι συνεπής και με τις πεποιθήσεις του, επανέφερε τον φόρο ύψους της περιουσίας (άνω των 4 εκατ. φράγκων = 100 εκατ. δραχμές περίπου) που επεβλήθηκε το 1982 και καταργήθηκε από την κυβέρνηση Σιράκ το 1984.

Οι Τράπεζες για να βοηθήσουν στην προσπάθεια αναζωογόνησης της οικονομίας, μείωσαν το δανειοδοτικό τους έπιτόκιο από 9.60 σε 9.25 (από τα υψηλότερα της ΕΟΚ).

Πολλά από τα στοιχεία για την οικονομία της Γαλλίας είναι θετικά. Έτσι έχουμε μία αναμενόμενη άνοδο του ΑΕΠ κατά 2.7% (έναντι 2.4% το 1987), πληθωρισμό γύρω στα 2.6% (έναντι 3.1% το 1987), έμπορικό έλλειμμα που προβλέπεται να πέσει στα 26 δισεκ. φράγκα (έναντι 31.3 δισεκ. το 1987) ή 4 δισεκ. δολάρια (πολύ χαμηλότερο από το έλλειμμα της Ελλάδας).

Στά πλαίσια αυτά το Γαλλικό φράγκο παρουσίασε σχετική σταθερότητα, χάνοντας στην περίοδο, 23 Ιουνίου/ 23 Ιουλίου 3% (από 6.0015 το δολλάριο 6.3120).

Ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών στο Παρίσι C.A.G. κινήθηκε πτωτικά και από 368.5 μονάδες άνωτατο επίπεδο (11.7.88) έπεφτε στα 345.2 (20.7.88) αντανακλώντας την αστάθεια της κυβέρνησης.

#### Γιέν Ιαπωνίας

Παρά την άνοδο της τιμής του γιέν κατά 50% ή Ιαπωνία συνεχίζει να παρουσιάζει πλεόνασμα στο έμπορικό ισοζύγιο, ενώ στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, υπολογίζεται να ξεπεράσει τα 60 δισεκ. δολάρια (έναντι 80.5 δισεκ. το 1987). Επίσης συνεχίζει

να παρουσιάζει από τους υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης της οικονομίας 3.6% (2.8% το 1987).

Έν τώ μεταξύ μετά την άνοδο του δολλάριου ή Ιαπωνική κυβέρνηση επέτρεψε την άνοδο των έπιτοκίων κι έτσι για τα κρατικά όμολογα μακράς διάρκειας τα έπιτόκια ξεπέρασαν το 4%.

Η άνεργία παραμένει σχεδόν ανύπαρκτος στην Ιαπωνία με ρυθμό κάτω του 3%. Αυτό σημαίνει πλήρη απασχόληση. Στά πλαίσια αυτά, δέν είναι περίεργη ή σταθερότητα του νομίσματος που κινήθηκε, διαρκώντας του μηνός μεταξύ 134.2 και 135.4 γιέν το δολλάριο (τόν Ιούνιο κινήθηκε μεταξύ 124.6 και 131.3).

Όσον αφορά το Χρηματιστήριο του Τόκιο, αυτό παρουσίασε μικρές διακυμάνσεις. Έτσι ο δείκτης Νικκεί κινήθηκε μεταξύ 2750,3 μονάδες στις 3 Ιουλίου, έπιασε τις 2808,4 στις 14 του ίδιου μήνα (ρεκόρ μετά το Κράχ του Οκτωβρίου) για να χαλαρώσει στο τέλος του μήνα.

#### Η Δραχμή

Η δραχμή όπως και τα άλλα νομίσματα παρουσίασε σοβαρή κάμψη έναντι του δολλάριου (1.6%) ενώ έναντι του ECU και του Γερμανικού μάρκου αξιόλογη σταθερότητα (0.1% και 0.2%). Τουναντίον έναντι του Έλβετικού φράγκου παρουσιάζει νέα άνοδο (0.5%).

Καθώς φαίνεται ή κυβέρνηση δέν είναι πρόθυμη να έπιτρέψει μιá υπότιμηση της δραχμής και συνεχίζει την πολιτική της διολίσθησης (για να συγκρατήσει τον τιμάρισμο).

Ο πίνακας 3 δείχνει τις διακυμάνσεις της τιμής της δραχμής έναντι των κυριότερων νομισμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1  
Τιμή Δολλάριου Ν. Υόρκης

|             | 28.6.88 | 25.7.88 | Διαφ. |
|-------------|---------|---------|-------|
| Μάρκ. Γερμ. | 1.8215  | 1.8270  | + 0.3 |
| Φρ. Έλβ.    | 1.5060  | 1.5190  | + 0.9 |
| Λίρ. Άγγλ.  | 1.7087  | 1.7410  | - 1.9 |
| Φρ. Γαλλ.   | 6.1375  | 6.1655  | + 0.4 |
| Λίρ. Ιταλ.  | 1351.0  | 1354.0  | - 0.0 |
| Γιέν Ιαπ.   | 132.60  | 132.80  | - 0.2 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 2  
Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων

|            | 1       | 3       | 6      |
|------------|---------|---------|--------|
| Δολλάριο   | 8 1/16  | 8 5/16  | 8 9/16 |
| Λίρ. Άγγλ. | 10 7/16 | 10 3/4  | 10 7/8 |
| Μάρ. Γερμ. | 4 11/16 | 4 15/16 | 5 1/8  |
| Έλβετ. Φρ. | 3 9/16  | 3 15/16 | 4 1/8  |
| Γαλλ. Φρ.  | 7 1/8   | 7 1/2   | 7 7/8  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3  
Τιμές δραχμής Τράπεζας Έλλάδος (Fixing)

|                  | 28.6.88 | 25.7.88 | Διαφ. |
|------------------|---------|---------|-------|
| Δολλ. ΗΠΑ        | 145.780 | 148.120 | - 1.6 |
| Μαρ. Γερμ.       | 70.960  | 80.080  | - 0.2 |
| Φρ. Έλβε.        | 96.662  | 96.200  | + 0.5 |
| Λίρ. Άγγλ.       | 248.790 | 254.950 | - 2.4 |
| Φρ. Γαλλ.        | 23.730  | 23.753  | - 0.1 |
| Λίρ. Ιταλ. (100) | 10.788  | 10.823  | - 0.4 |
| Γιέν Ιαπ. (100)  | 109.704 | 112.242 | - 0.5 |
| ECU              | 166.625 | 166.805 | - 0.1 |

# Seatrade Maritime Inc.

## Shipbrokers

### SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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

Petridou





Για τη μεγάλη μας ναυτιλία  
σ' ολό τον κόσμο

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ  
ΝΑΥΤΙΛΩΜΑΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286  
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELLREGSHIP  
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3



# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## Τηλεφωνήματα σε βάρος άλλων πλοίων

Η εταιρία Marmaras Navigation με επιτολή της προς την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που κοινοποιήθηκε επίσης στο Υπουργείο Ναυτιλίας και τον ΟΤΕ καταγγέλλει τη διενέργεια ραδιοσυνδιαλέξεων από πλοίο με τη χρησιμοποίηση των στοιχείων άλλου πλοίου. Το πρόβλημα αυτό είναι γνωστό στις ναυτιλιακές εταιρίες επειδή αρκετές πλήρωσαν ραδιοσυνδιαλέξεις που έγιναν από άλλα πλοία με τη χρησιμοποίηση των διακριτικών σημάτων δικών τους πλοίων αλλά ελάχιστες από αυτές τόλμησαν να καταγγείλουν τα ανάλογα περιστατικά ώστε να τιμωρηθούν οι υπεύθυνοι.

Η επιστολή της εταιρίας Marmaras Navigation προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία συνοδεύεται από δύο υπευθύνους δηλώσεις που ακολουθούν έχει ως εξής:

Αξιότιμοι Κύριοι,

Σας γνωρίζουμε ότι το υπό Ελληνική σημαία πλοίο BENI II την 2αν και 3ην Ιουνίου 1988 εύρισκόμενο στο λιμάνι Rades της Τυνησίας χρησιμοποίησε το όνομα και διακριτικό του πλοίου μας Δ/Π «Καλλιόπολις» 5BBX για να κάνει ραδιοσυνδιαλέξεις μέσω του τοπικού παρακτίου Tunisradio.

Επισυνάπτουμε α) υπεύθυνη δήλωση του πλοίαρχου κ. Θαλασσινού Γ. Καλαμπαλίκη του πλοίου «Καλλιόπολις» και β) δήλωση του πλοίαρχου κ. Μιχαήλ Μαργέλη του πλοίου BENI II, ο οποίος και αναλαμβάνει την πληρωμή των ραδίων τελών.

Θεωρώντας την πράξη αυτή σαν παράβαση των κανονισμών των ραδιοεπικοινωνιών, παρακαλούμε όπως όπως στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων σας ενεργήσετε τα δέοντα.

Με τιμή  
Γιά την  
Marmaras Navigation Ltd.  
Αντώνιος Ανυφαντάκης  
Αρχιπλοίαρχος

Οι υπεύθυνες δηλώσεις των πλοιάρχων των δύο πλοίων έχουν ως εξής:

Ο υπογεγραμμένος Θαλασσινός Γ. Καλαμπαλίκης ΜΕΘ 5376 IB πλοίαρχος του υπό σημαία Κύπρου ΔΠ «Καλλιόπολις», δηλώνω υπευθύνως τα ακόλουθα:

Την 3.6.1988 και περί ώρα 22.00 τοπική και ενώ το πλοίο μου εύρισκεται πλαγιοδετημένο και ξεφόρτωνε στο λιμάνι Rades της Τυνησίας, ανέβηκα στη Γέφυρα να τηλεφωνήσω από VHF μέσω Tunis Radio στο σπίτι μου.

Κάλεσα επανειλημμένα το Tunis Radio στο κανάλι 16 χωρίς να λάβω απάντηση, οπότε γύρισα στο κανάλι 12 όπου συνήθως δίνει συνδιαλέξεις το Tunis Radio. Έκείνη την ώρα πράγματι στο κανάλι 12 γίνεται συνδιάλεξη με Έλλάδα από άλλο πλοίο μέσω του Tunis Radio.

Παρέμεινα στο κανάλι 12 παρακολουθώντας τη συνδιάλεξη και περιμένοντας να τελειώσει για να δώσω τη δική μου. Όταν τελείωσε περί ώρα 2215 άκουσα το Tunis Radio να καλεί το άλλο πλοίο με το όνομα «Καλλιόπολις» και να του ζητά να αλφαβητίζει το όνομά του. Κατ' αρχήν νόμισα ότι πρόκειται περί λάθους και περίμενα τη συνέχεια. Προς μεγάλη μου έκπληξη όμως άκουσα το άλλο πλοίο να αλφαβητίζει το όνομα του δικού μου πλοίου και κατόπιν όταν το Tunis Radio ζήτησε και τη Radiocompany να δίνει Groi που ανταποκρίνεται στη Radiocompany του πλοίου μου. Τότε μπήκα κι εγώ στο κανάλι να ζητήσω εξηγήσεις, αλλά παρά τις επανειλημμένες κλήσεις μου το άλλο πλοίο δεν απαντούσε.

Ηρθα σε επαφή με το Tunis Radio στο οποίο εξήγησα ότι εγώ είμαι το πλοίο «Καλλιόπολις» και ότι η συνδιάλεξη που μόλις είχε τελειώσει δεν είχε γίνει από το πλοίο μου. Το Tunis Radio με βεβαίωσε ότι πράγματι κάποιο πλοίο το είχε καλέσει με το όνομα «Καλλιόπολις» και το 5BBX που είναι το όνομα και το διακριτικό του δικού μου πλοίου και είχε μιλήσει με Έλλάδα με τον αριθμό 0321-66936 Σέρρες, για 24 λεπτά. Ξανακάλεσα το άλλο πλοίο τότε εγώ τότε το Tunis Radio να μάς απαντήσει χωρίς αποτέλεσμα.

Το Tunis Radio με ρώτησε αν υπάρχει άλλο ελληνικό πλοίο στο λιμάνι και είπα ότι ά-

πό ότι ξέρω υπάρχει το BENI II που ξεφορτώνει στο σιλό. Συνεννοηθήκαμε με το Tunis Radio να ξαναέλθουμε σε επαφή την επομένη 4.6.88 στις 09.00. Πράγματι την επομένη ξαναήλθαμε σε επαφή με το Tunis Radio από το οποίο ζήτησα να μου δώσει όλες τις χρεώσεις που έχει κάνει στο πλοίο μου.

Όταν μου τις έδωσε διαπίστωσα ότι το πλοίο μου ήταν χρεωμένο με τρεις επί πλέον ραδιοσυνδιαλέξεις που δεν είχαν γίνει από το πλοίο μου ήτοι:

1. Την 2.6.88 τηλεφώνω 9359297 στην Αθήνα χρέωση τρία λεπτά.
2. Την 2.6.88 τηλεφώνω 9359297 χρέωση 8 λεπτά (στην Αθήνα).
3. Την 3.6.88 τηλεφώνω 0321-66936 στις Σέρρες 24 λεπτά.

Επίσης το Tunis Radio με πληροφόρησε ότι ο Διευθυντής του θα έρχόταν στο πλοίο μου. Αμέσως μετά πήγα στο BENI II και συνάντησα τον Πλοίαρχο του κ. Μιχαήλ Μαργέλη έχοντας μαζί μου τα στοιχεία που μου είχε δώσει το Tunis Radio, δηλ. αριθμούς τηλεφώνων και πόλεις καθώς επίσης και το όνομα Θανάσης αυτού που έκανε τη συνδιάλεξη που παρακολουθήσα στις 3.6.88, όπως άκουσα να τον αποκαλεί το πρόσωπο με το οποίο μιλούσε στην Έλλάδα.

Από το αρχείο ασυρμάτου του BENI II διαπιστώσαμε ότι το τηλ. 0321-66936 ανήκει στον ανθ/ρχο του πλοίου Αθανάσιο Κριτομάνη και το 9359297 στην Αθήνα στον Ανθ/ρχο Στέφανο Γκόκα.

Κατόπιν επιστρέψαμε μαζί με τον Πλοίαρχο του BENI II στο πλοίο μου όπου εύρισκετο ο Διευθυντής του Tunis Radio με τον οποίο έφυγαν μαζί ο Πλοίαρχος του BENI II για τα περαιτέρω.

Ο υπεύθυνως δηλών  
Θαλ. Καλαμπαλίκης  
Πλοίαρχος Δ.Π. «Καλλιόπολις»

La Goulette, 4.6.1988



για ναυτικούς  
και ομογενείς

Ρ.Ν.Β.Α. AUTOTRANSIT Ρ.Κ.

TAX FREE CARS

κλείνετε το  
αυτοκίνητο σας πριν τον  
ερχομό σας στην πατρίδα!

- Σας προσφέρουμε τις χαμηλότερες τιμές αγοράς αυτοκινήτου στην Ευρώπη.
- Εκδίδουμε προσωρινές πινακίδες Transit.
- Σας παραδίδουμε το αυτοκίνητό σας σε 7-10 ημέρες απ' την ημερομηνία παραγγελίας του.
- Εξωφλείτε το αυτοκίνητό σας, με την παράδοσή του στην Ελλάδα.

LANGE ZAVEL STRAAT 75-77  
2008 ANTWERPEN BELGIUM  
PHONE: 0032-3/271.10.30, 235.84.72

Γούναρη 2, 6ος όρ Τηλ. 4173932, 4129034  
τηλ. οικίας: 5739724, 5723336  
telex: 213981 GIAS GR.



**ΔΗΛΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ**

Ο υπογεγραμμένος Μιχαήλ Μαργέλης, πλοίαρχος του ΔΠ BENI II, αναλαμβάνω την ευθύνη να χρεωθούν στο πλοίο μου οι παρακάτω τηλεφωνικές συνδιαλέξεις που σύμφωνα με το Tunis Radio χρεώθηκαν στο ΔΠ «Καλλιόπολις», ενώ έγιναν από μέλη του πληρώματος του υπό την πλοιαρχία μου ΔΠ BENI II:

1. 2.6.88 τηλέφ: 9359297, Αθήνα, χρόνος 3 λεπτά, χρέωση 18.27 GF
2. 2.6.88 τηλέφ: 9359297, Αθήνα χρόνος 6 λεπτά χρέωση 36.54 GF.
3. 3.6.88 τηλ. 321-66936 Σέρρες, χρόνος 24 λεπτά χρέωση 146.16 GR.

Ο Δηλῶν  
Μ. ΜΑΡΓΕΛΗΣ

**ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ — Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ**  
**ΣΥΝΤΑΞΗ 80%**

Κύριε Διευθυντά,

Στά τελευταία «Ναυτικά Χρονικά» αναφέρεται η απόρριψη από τον κ. Τσοβόλα της πρότασης του Δ.Σ. του ΝΑΤ να δοθεί 5% αύξηση στις συντάξεις των Πλοίαρχων και Α' Μηχανικών ώστε σταδιακά να φθάσουν οι συντάξεις στά 80%, δηλ. στο ποσοστό που παίρνουν όλοι οι άλλοι συνταξιούχοι στην στεριά και στην θάλασσα με εξαίρεση τούς Πλοίαρχους και Α' Μηχανικούς.

Αραγε, έχει διευκρινιστεί στον κ. Τσοβό-

λα ότι δεν ζητείται 5% για όλους τούς ναυτικούς αλλά μόνον για τις δύο ανωτέρω ειδικότητες, τις μοναδικές που δεν τό παίρνουν;

Αραγε, γνωρίζει ο κ. Τσοβόλας ότι οι κρατήσεις του Πλοίαρχου και Α' Μηχανικού σε πλοία με ξένη σημαία σήμερα είναι περίπου 135.000 μηνιαίως; Τό υπέρογκο αυτό ποσό δεν τό πληρώνει κανένας άλλος εργαζόμενος στην στεριά, ενώ έξάλλου οι συντάξεις αυτών των άλλων φθάνουν πολλές φορές σε μεγαλύτερα ποσά.

Αραγε, θυμάται ο κ. Τσοβόλας ότι πρό μηνών ψηφίστηκε όμοφωνα στη Βουλή τό 80% για την σύνταξη των βουλευτών, γιατί ήταν, λέει, αντισυνταγματικό να μήν τό παίρνουν; Βλέπετε, οι άνθρωποι, όχι ότι τούς ενδιέφερε τό 80% αλλά ή συνταγματικότητα ή μή του γεγονότος. Τό ότι οι Πλοίαρχοι και Α' Μηχανικοί δεν παίρνουν τό 80% δεν είναι αντισυνταγματικό;

Βεβαίως υπάρχει ή πρόχειρη δικαιολογία ότι τό ΝΑΤ δεν έχει χρήματα. Όμως ο κ. Τσοβόλας γνωρίζει ότι, όπως τουλάχιστον λέγεται, τό ΝΑΤ έχει πληρώσει έκδοση περιοδικού του ΠΝ; Ότι πληρώνει συντάξεις σε πρόσφυγες κ.λ.π. που δεν είχαν τά συνταξιοδοτικά προσόντα; Ότι τά περισσότερα ταμεία δεν είναι εύρωστα οικονομικώς και όμως τό 80% τό πληρώνουν;

Είναι αλήθεια λυπηρό, ή άρχουσα τάξη των πλοίων, ή τάξη που έχει περισσότερα απ' όλους εργαστεί για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στά πλοία και στην στεριά, ή τάξη

που έχει πάντα όλες τις ευθύνες σε πλοία και σε στεριά να την πετάνε σαν στυμένη λεμονόκουπα;

Έχω γράψει όπως και άλλοι πολλές φορές για τό ίδιο θέμα χωρίς να έχουμε κάποια απάντηση. Αραγε, αυτή τή φορά θά λάβουμε;

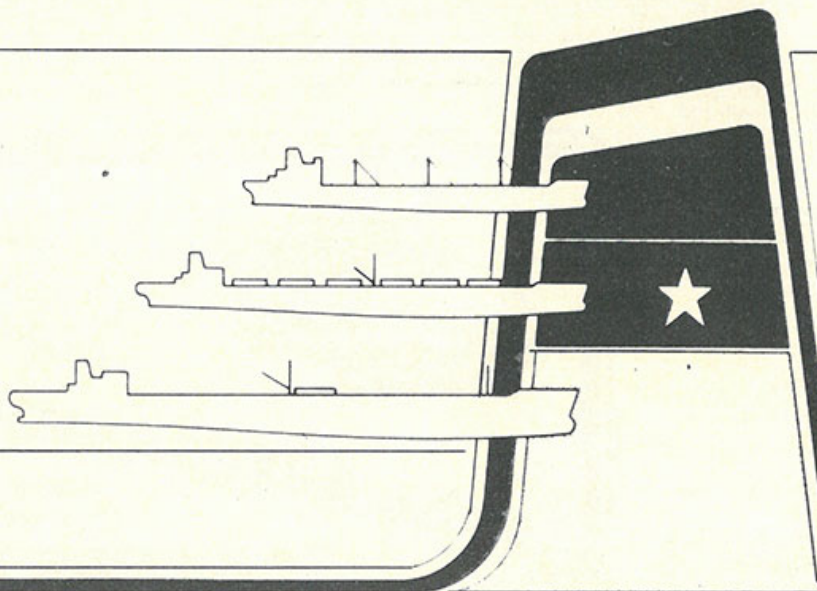
Με την ευκαιρία αυτή τά σωματεία μας, των έν ενεργεία και μη, δεν έχουν άκουστεί να αγωνιστούν σοβαρά για τό θέμα, γιατί; Μήπως γιατί εκείνοι έχουν εξασφαλισμένο μεγαλύτερο από ό,τι εμείς ζητάμε ποσοστό;

Μέ εκτίμηση  
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΜΠΕΝΑΣ  
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.,  
Αγίου Πολυκάρπου 41,  
Νέα Σμύρνη

**Άλληλογραφία**

Πρός άνεγκέφαλο άνωνυμογράφο: Όμολογούμε ότι δεν μπορέσαμε να αντίληφθούμε τί είναι εκείνο που θέλεις να πεις ή να δείξεις με τά τρία αποκόμματα έφημερίδας με χειρόγραφες σημειώσεις που μάς έστειλες. Πάντως έσύ και οι όμοιοί σου πρέπει να γνωρίζετε ότι οι άπειλές δεν μάς πτοούν — έμείς συνεχίζουμε τόν άγώνα για πολλά πλοία με Έλληνική σημαία που να κινούνται ελεύθερα σε όλο τόν κόσμο και θά εξασφαλίζουν καλά άμειβόμενη εργασία σε όλους τούς Έλληνες επαγγελματίες ναυτικούς και θά ένισχύουν τό ΝΑΤ και την έθνική οικονομία.

## ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



**ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

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



# ‘Η επιστροφή καταβληθέντος Φ.Π.Α. σε εταιρίες καί γραφεία του Ν. 814/78

‘Η Ένωση ‘Ελλήνων Έφοπλιστών με έγκύκλιο προς τα μέλη της γνωστοποιεί ότι, σύμφωνα τήν υπ’ αριθμ. 4060/1671 ΠΟΛ 184 απόφαση του ‘Υπουργού Οικονομικών σε συνδυασμό με τήν υπ’ αριθμ. 555/87 γνωμοδότηση της ‘Ολομελείας των προϊσταμένων Νομικών Διευθύνσεων της Διοικήσεως προκύπτει ότι κατ’ αρχήν οι εταιρίες του Ν. 814/78 (27/75, 89/67 καί 368/68) υπόκεινται στο σύνολο των διατάξεων του ν. 1642/86 περί Φ.Π.Α. Έπομένως έχουν καί τα δικαιώματα τά όποια προβλέπονται από τά άρθρα 23, 27 του ανωτέρω νόμου δηλαδή δικαίωμα έκπτωσης του φόρου καί επιστροφής αυτού. Προϋπόθεση βεβαίως τονίζεται στην έγκύκλιο, τής ως άνω δυνατότητας είναι νά έχει τηρηθή ή διαδικασία των άρθρων 24, 25, 26, ήτοι ό προσδιορισμός του έκπιπτομένου φόρου, ή άσκησης του δικαιώματος έκπτώσεως του φόρου καί ό διακανονισμός των έκπτώσεων.

Πρέπει επίσης νά τονισθή ύπογραμμίζεται στην έγκύκλιο, ότι προϋπόθεση επιστροφής είναι ό υποκείμενος στον φόρο θά πρέπει νά έχει τηρήσει τις υποχρεώσεις οι όποιες προβλέπονται από τά άρθρα 29, 30, 31 του νόμου 1642/86.

‘Η επιστροφή του ΦΠΑ γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις τής υπ’ αριθμ. 1185/521/10.2.88 αποφάσεως του ‘Υπουργού Οικονομικών

## ‘Η απόφαση

‘Η υπ’ αριθμ. 4060/1671 απόφαση του ‘Υπουργού Οικονομικών με θέμα τήν έκταση εφαρμογής του ν. 1642/86 στις επιχειρήσεις παντός τύπου καί μορφής πού λειτουργούν στην ‘Ελλάδα κατ’ αίσθησιν της διατάξεως του ΑΝ. 89/1967, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε καί ισχύει, έως ως εξής:

“Υστερα από έρωτήματα πού μās υποβλήθηκαν, σχετικά με τό παραπάνω θέμα, σās γνωρίζουμε τά εξής:

1. Με τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 1 καί 2 του ΑΝ. 89/1967, όρίζεται ότι μπορούν νά εγκαθίστανται στην ‘Ελλάδα μετά από ειδική άδεια του ‘Υπουργείου Συντονισμού (‘Εθνικής Οικονομίας), άλλοδαπές έμποροβιομηχανικές εταιρίες, οίονδήποτε τύπου καί μορφής πού λειτουργούν νόμιμα στην έδρα τους καί οι όποιες θά ασχολούνται αποκλειστικά με έκτέλεση έμπορικών εργασιών, των όποιων τό αντικείμενο βρίσκεται εκτός των όρίων τής ελληνικής επικράτειας.

Οί πιά πάνω εταιρίες απαλλάσσονται από τήν καταβολή δασμών καί λοιπών

φόρων, τέλους, τέλους χαρτοσήμου, εισφορές, φόρου κύκλου εργασιών, φόρου πολυτελείας καί παντός έν γένει δικαίωματος ή κρατήσεως υπέρ του δημοσίου, διά τά έκ του έξωτερικού εισαγόμενα πάσης φύσεως είδη πού είναι αναγκαία γά τον έξοπλισμό των γραφείων τους στην ‘Ελλάδα. Από τις ίδιες διατάξεις όρίζεται ακόμη ή άτελής εισαγωγή με καθεστώς προσωρινής εισαγωγής των ιδιωτικής χρήσεως επιβατηγών αυτοκινήτων καί από 1.1.1987 με τις διατάξεις τής περίπτ. δ’ του άρθρ. 3 τής Δ. 1189/87 Α.Υ.Ο των ειδών οίκοσκευής του άλλοδαπού ύπαλληλικού προσωπικού των επιχειρήσεων αυτών, γιά όλη τή διάρκεια παραμονής τους στην ‘Ελλάδα με τήν παραπάνω ιδιότητα.

2. ‘Εξάλλου, με τό άρθρ. 1 του ΑΝ.378/1968 παρασχέθηκαν οι ίδιες ως άνω απαλλαγές σε άλλοδαπές καί ήμεδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή γραφεία αυτών, κάθε τύπου καί μορφής, πού εγκαθίστανται στην ‘Ελλάδα κατ’ αίσθησιν της διατάξεως του ΑΝ. 89/1967 ή είχαν εγκατασταθεί πριν από τή δημοσίευση του ΑΝ. 89/1967 καί με αίτησή τους ζητήσαν νά υπαχθούν στις διατάξεις του νόμου αυτού έφόσον βέβαια οι δραστηριότητες αυτών είναι ίδιες με εκείνες των άλλοδαπών πού εγκαθίστανται στην ‘Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του πιά πάνω νόμου. Γιά τό άλλοδαπό ύπαλληλικό προσωπικό των επιχειρήσεων αυτών, χορηγήθηκαν κατ’ αρχήν, οι ίδιες απαλλαγές πού είχαν χορηγηθεί καί στο άλλοδαπό ύπαλληλικό προσωπικό των έμποροβιομηχανικών επιχειρήσεων του ΑΝ. 89/1967 πλην όμως ή απαλλαγή αυτή, σύμφωνα με τό 814/1978 περιορίστηκε μόνο στην ατελή εισαγωγή τής οίκοσκευής τους, ή όποία στή συνέχεια μετά τήν 1.1.87 εισάγεται με τό καθεστώς τής προσωρινής εισαγωγής σύμφωνα με τις διατάξεις τής Δ.1189/87 ΑΥΟ.

3. Περαιτέρω, με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 όπως τροποποιήθηκε καί ισχύει με τό άρθρο 28 του Ν. 814/1978 όρίζεται ότι, γραφεία ή υποκαταστήματα άλλοδαπών επιχειρήσεων οίονδήποτε τύπου ή μορφής πού ασχολούνται αποκλειστικά με τή διαχείριση, έκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό άβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών, ναυπηγήσεων, ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων άνω των 1.000 κ.ο.χ. με εξαίρεση τά επιβατηγά αεροπλοϊκά πλοία, καθώς καί με τήν αντίστροφή επιχειρήσεων πού έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες ως άνω δραστηριότητες, μπορούν νά εγκαθί-

στανται στην ‘Ελλάδα ύστερα από σχετική άδεια, πού δίδεται με κοινή απόφαση των ‘Υπουργών ‘Εθνικής Οικονομίας καί ‘Εμπορικής Ναυτιλίας. Με τήν απόφαση αυτή καθορίζονται τό είδος των εργασιών ή υπηρεσιών πού θά παρέχουν καί οι όροι λειτουργίας τους γενικά. Στις παραπάνω επιχειρήσεις χορηγήθηκε απαλλαγή, μεταξύ των άλλων καί από τό φόρο κύκλου εργασιών, των τελών χαρτοσήμου, οίονοσδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου καί γενικά οίονοσδήποτε πράξεων πού διενεργούνται από τά παραπάνω γραφεία καί υποκαταστήματα ή γιά λογαριασμό των επιχειρήσεων πού αντιπροσωπεύονται απ’ αυτές. Από τό ίδιο καθεστώς διέπονται καί οι ήμεδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις πού μέχρι 31.12.1979 ζήτησαν τήν υπαγωγή τους στις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975, οι όποιες μπορούν νά ασχολούνται καί με τήν πρακτόρευση πλοίων, χωρίς νά απολαμβάνουν των πλεονεκτημάτων του άρθρου 28 του Ν.814/78 γιά τις εργασίες τους αυτές. ‘Αντίθετα με τό άρθρο 37 του Ν. 814/78 καταργήθηκαν οι δασμολογικές καί φορολογικές απαλλαγές των επιβατηγών αυτοκινήτων πού εισάγονται από τό ύπαλληλικό προσωπικό των ναυτιλιακών αυτών επιχειρήσεων.

4. Σύμφωνα με τήν παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Ν. 1642/86 υποκείμενος στο φόρο είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ήμεδαπό ή άλλοδαπό, έφόσον άσκει άνεξάρτητη οικονομική δραστηριότητα, ένω κατ’ αίσθησιν τής διάταξης αυτής σύμφωνα με τό άρθρο 4 του ίδιου νόμου, οικονομική δραστηριότητα θεωρείται όποιαδήποτε από τις δραστηριότητες του έμπορου, του παραγωγού, ή αυτού πού παρέχει υπηρεσίες.

5. Με τις διατάξεις του άρθρου 23 παράγρ. 2 περίπτ. α’ του Ν. 1642/86 παρέχεται δικαίωμα έκπτώσεως του φόρου των πάσης φύσεως εισροών του υποκειμένου στο φόρο, έφόσον χρησιμοποιήθηκαν γιά τήν πραγματοποίηση στο έξωτερικό των δραστηριοτήτων, πού προβλέπουν οι διατάξεις του άρθρου 4 έφόσον αυτές θά παρείχαν δικαίωμα έκπτώσεως του φόρου, άν πραγματοποιούνταν στο έσωτερικό τής χώρας.

6. ‘Εξάλλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 27 παραγρ. 1 περίπτ. γ’ του ίδιου ως άνω νόμου, ό φόρος επιστρέφεται έφόσον άφορά πράξεις πού προβλέπουν μεταξύ άλλων καί οι διατάξεις του άρθρου 23 παραγρ. 2 περίπτ. α’ ‘Η διαδικασία καί οι προϋποθέσεις τής



έπιστροφής αυτής έχει καθοριστεί με την Π. 1185/521/ΠΟΛ. 59/10.2.88. (άρθρο 4).

7. Με την ν. 555/87 γνωμοδότηση της ολομέλειας της Συνέλευσης των Προϊσταμένων Νομικών Διευθύνσεων της Διοίκησης, που έγινε αποδεκτή από τον Υπουργό Οικονομικών, έγινε δεκτό ότι ο περί ΦΠΑ νόμος (ν. 1642/86) κατισχύει των παλαιότερων νόμων που αναφέρονται ανωτέρω που παρείχαν όρισμένες φορολογικές απαλλαγές.

8. Από το συνδυασμό των παραπάνω διατάξεων προκύπτουν τα παρακάτω, όσον αφορά την εφαρμογή του ΦΠΑ στις επιχειρήσεις του ΑΝ. 89/1967 και στο άλλοδαπό ύπαλληλικό προσωπικό των επιχειρήσεων αυτών:

α. Οι επιχειρήσεις που λειτουργούν στην Ελλάδα και διέπονται από τις διατάξεις των ΑΝ. 89/1967, ΑΝ. 378/68 όπως τροποποιήθηκαν, συμπληρώθηκαν και ισχύουν με τις διατάξεις του Ν. 27/1975 του Ν. 814/1978 (άρθρο 28 και 37) και του άρθρου 23 του Ν. 1306/83 είναι υποκείμενες στο ΦΠΑ, σύμφωνα με την παραγρ. 1 του άρθρου 3 του Ν. 1642/86, εφόσον ενεργούν πράξεις του άρθρου 4 του ίδιου νόμου, στο εξωτερικό, όπως αυτές έχουν οριστεί με την εγκριτική πράξη εγκατάστασης ή υπαγωγής τους στις διατάξεις του ΑΝ. 89/1967.

Συνέπεια των ανωτέρω είναι ότι οι επιχειρήσεις αυτές έχουν όλα δικαιώματα των άλλων επιχειρήσεων που απορρέουν από τα άρθρα 23 και 27, εφόσον

συντρέχουν οι προϋποθέσεις των άρθρων αυτών και των άρθρων 29 ως 31 του Ν. 1642/1986, ή υποχρέωση καταβολής του φόρου που αναλογεί στα πάσης φύσεως αγαθά που αγοράζουν ή εισάγουν και στις υπηρεσίες που δέχονται κτλ. Επισημαίνεται ότι οι παραδόσεις αγαθών (έπενδυτικών κλπ.) που τυχόν ενεργούνται από τις επιχειρήσεις αυτές, υπόκεινται στο ΦΠΑ, εφόσον ή απαλλαγή τους δεν προβλέπεται από άλλες διατάξεις. Έδώ σημειώνεται ότι για την επιστροφή πιστωτικού υπολοίπου ΦΠΑ των παραπάνω επιχειρήσεων εφαρμόζεται η Π. 1185/521 ΠΟΛ.59/10.2.88 Α.Υ.Ο.

β) Τό μή μονίμως διαμένον στην Ελλάδα άλλοδαπό ύπαλληλικό προσωπικό των εμποροβιομηχανικών επιχειρήσεων, που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του ΑΝ. 89/1967, όπως τροποποιήθηκε συμπληρώθηκε και ισχύει, έχει δικαίωμα να εισάγει ατελώς, με τό καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής, επιβατηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσεως με απαλλαγή και από το ΦΠΑ, σύμφωνα με την περίπτ. α' της παραγρ. 1 του άρθρου 21 του Ν. 1642/86, καθώς και τα είδη της οικιακής του, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται με τις διατάξεις της περίπτωσης δ' του άρθρου 3 της Δ. 1189/149/23.9.1987 Α.Υ.Ο. Έδώ σημειώνεται ότι, σε ότι αφορά τον κολασμό των παραβάσεων της προσωρινής εισαγωγής επιβατηγού αυτοκινήτου Ι.Χ. εφαρμόζεται η Δ. 247/13/1.3.88 Α.Υ.Ο (ΦΕΚ 195/Β/6.4.88) και ότι για τα

αυτοκίνητα αυτά καταβάλλονται τα νόμιμα τέλη κυκλοφορίας (στοιχείο β' παρ.1 άρθρ. 29 Ν.27/75).

γ) Τό άλλοδαπό ύπαλληλικό προσωπικό των λοιπών επιχειρήσεων, πλην των εμποροβιομηχανικών, που λειτουργούν στην Ελλάδα με τό καθεστώς του ΑΝ. 89/1967 όπως ίσχυει, έχει δικαίωμα εισαγωγής με τό καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής, μόνο των ειδών οικιακής του με απαλλαγή από το ΦΠΑ με τους όρους και τις προϋποθέσεις της περιπτ. δ' του άρθρου 3 της Δ. 1189/149/23.9.1987 Α.Υ.Ο.

δ) Σημειώνεται ότι, τα είδη των παραπάνω περιπτώσεων β' και γ' που εισάγονται με τό καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής, δύνανται να μεταβιβαστούν με απαλλαγή από το ΦΠΑ, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής αρχής, σε άλλο πρόσωπο δικαιούχο απαλλαγής της αυτής κατηγορίας, τό μέν επιβατηγό αυτοκίνητο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 2 του άρθρου 2 του ΑΝ. 89/1969 σε συνδυασμό με την περίπτ. γ' της παραγρ. 1 του άρθρου 21 του Ν. 1642/86, τά δέ είδη οικιακής, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 4 του άρθρου 5 της Δ. 1189/87 Α.Υ.Ο σε συνδυασμό και με τό άρθρο 96 του Ν. 1684/87.

Ειδικότερα και σύμφωνα με τά οριζόμενα στην παραγρ. 5 της Β περίπτωσης της Σ. 420/56 ΠΟΛ.28/3.2.87 Δ.Υ.Ο ή μεταβίβαση αυτοκινήτων που κυκλοφορούν με τό καθεστώς αυτό, εφόσον προβλέπεται δικαίωμα μεταβίβασης, επιβάλλεται τό οικείο τέλος χαρτοσήμου.

Recognized as efficient by the British Accreditation Council for Independent Further and Higher Education

Member of the London Chamber of Commerce and Industry

Recognized by the Chartered Institute of Transport (Diploma in International Trade & Distribution)

## THE LONDON SCHOOL OF FOREIGN TRADE

Principal: W P Capstick MA BSc (Econ) FCIS FRSA FBIM ACP DipEd  
Member of the Association for Recognised English Language Teaching Establishments in Britain

### THE SCHOOL OFFERS FULL TIME COURSES LEADING TO THE AWARD OF:-

- **Certificate in English:** one Term commencing April, September and January. British Council validated.
- **Intensive English Courses:** commencing July, August and September. British Council validated.
- **Business with English as a Foreign Language:** one term starting April, September and January.
- **Certificate in Business Organisation and Administration:** commencing April, July and January.
- **Diploma in Business Administration and Management:** six months starting April and January.
- **Diploma and Certificate in Shipping:** One academic year commencing September.
- **Diploma in Business Studies:** One academic year commencing September.
- **Diploma in International Trade and Distribution:** Six months commencing September or January. Award of the Diploma will exempt students from the examinations required for Associate Membership of the Chartered Institute of Transport.

Further particulars from:

**The Academic Registrar**  
**London School of Foreign Trade**  
(at Morley College)  
**61 Westminster Bridge Road**  
**London SE1 7HT**

Telephone:

London (01) 928 6810

Telex:

888 941 LCCI G Attn. L.S.F.T.

The School is a charity registered with the Department of Education and Science. Recognised by the British Accreditation Council. Help with obtaining accommodation can be given.





# ‘Η Σοβιετική Ναυτιλία υπό τήν Περεστρόϊκα

Γιά τόν κ. Κορνίλωφ, Διευθυντή τών ‘Εξωτερικών Σχέσεων του ‘Υπουργείου ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, ή σημερινή εποχή είναι ιδιαίτερως ενδιαφέρουσα γιατί περιέχει μία πρόκληση θεώρησης καί άναθεώρησης τόσο άπ’ τό έσωτερικό όσο καί άπ’ τό έξωτερικό. “Αλλοτε όλα ή-ταν άπλά, μαύρα ή άσπρα, άληθινά ή ψεύτικα καί οί διάφορες θέσεις ήταν σταθερές καί ξεκάθαρες. ‘Η άναστολή τής άνάπτυξης καί ένα κάποιο πνεύμα κρατισμού πού κράτησαν άπό τό 1965 προκάλεσαν σκέψεις καί τάσεις, γρήγορα έγκαταλειφθείσες, γιά μία έξοδο έκ του συστήματος. Γι’ αυτό είκοσι χρόνια άργότερα ή περεστρόϊκα έταξε ως στόχους της νά ξεπεράσει τίς δυσκολίες, νά ξαναβρεί τήν άνάπτυξη καί νά δημιουργήσει καλύτερες συνθήκες ζωής. Αυτό συνεπάγεται φυσικά πολλές αλλαγές καί κυρίως μία διαφορετική προσέγγιση τών προβλημάτων. Πρέπει νά εξαφανισθούν άπό τήν οίκονομία οί παλιές διοικητικές αὐταρχικές μέθοδοι καί νά δημιουργηθεί μία καινούργια μορφή έπιχειρηματικού πνεύματος.

## ‘Η ναυτιλία

‘Η σοβιετική βιομηχανία τών θαλασσίων μεταφορών, ή όποία άπασχολεί 400.000 άτομα επανέρχεται στίς τρεις κύριες δραστηριότητές της: Τίς ναυτικές εταιρίες, στά λιμάνια καί στά έπισκευαστικά κέντρα. ‘Ο περί έπιχειρήσεων νόμος εφαρμόζεται στόν καθένα άπό τούς τομείς αυτούς. Τό ‘Υπουργείο Ναυτιλίας μειώνει τήν παρέμβασή του καί περιορίζει τό προσωπικό του κατά 30%. “Ηδη άπό τό 1987 οί ναυτιλιακές εταιρίες είναι οίκονομικά άνεξάρτητες. Δέν είναι πιά ύποχρεωμένες νά περνούν άπό τό ‘Υπουργείο ‘Εξωτερικού ‘Εμπορίου γιά νά έρθουν σέ έπαφή μέ τούς ναυλωτές. Τό έν λόγω ‘Υπουργείο είχε δική του διεύθυνση Μεταφορών καί δικές του ‘Υπηρεσίες, οί όποιες τώρα λογίζονται ως ναυλωτές σέ ναυλοσύμφωνα μακράς ή μέσης διάρκειας. Τό Τμήμα έξωτερικών σχέσεων του ‘Υπουργείου Ναυτιλίας διαθέτει επίσης ύπηρεσία οίκονομικής συνεργασίας πού χειρίζεται τά νέα σχέδια πού δέν έμπί-

πτουν στίς άρμοδιότητες άλλων ύπηρεσιών. ‘Η σχετική νομοθεσία έπιτρέπει αυτές τίς μεταφορές άρμοδιοτήτων. “Ετσι οί συμφωνίες συστάσεως μικτών έπιχειρήσεων (joint ventures) δέν είναι πιά ύποχρεωτικό νά ύποβάλλονται στό ‘Υπουργείο Οίκονομικών ή στήν ‘Υπηρεσία Κεντρικού Σχεδιασμού (Plan). Βεβαίως ή άναμόρφωση αυτή βρίσκεται άκόμα ύπό εξέλιξη καί μένουν πολλά άκόμα νά γίνουν, όπως π.χ. ή “πληροφόρηση” του ‘Υπουργείου ή όποία πρós τό παρόν δέν διαθέτει παρά έξοπλισμό πού χρονολογείται άπό δεκαπενταετίας.

## Οί Ναυτικές εταιρίες

Οί ναυτικές εταιρίες είναι πολυάριθμες καί άπό καιρό ήδη εξειδικευμένες (τακτικές γραμμές, έπιβατηγά, πετρελαιοφόρα, ξηρά φορτία, ξυλεία). Μέ βάση τόν τόνο/μίλια, τό 90% τής δραστηριότητάς τους γίνεται έκτός ΕΕΣΔ, πράγμα πού όδήγησε σέ εγκατάσταση ύπηρεσιών στό έξωτερικό. ‘Η νέα πολιτική στοχεύει νά συνδιάσει τά συμφέροντα προσώπων, εταιριών καί κράτους καί νά σταθμίσει τίς εισπράξεις καί τίς δαπάνες μέ βάση τό πλοίο. Οί εταιρίες είναι τώρα ύπεύθυνες γιά τά αποτελέσματά τους τά όποια όφείλουν νά εξυπηρετούν τήν άνάπτυξη, τίς κοινωνικές ανάγκες καί διάφορες άλλες παραμέτρους συμπεριλαμβανομένων καί τών κρατικών. “Ως έκ τούτου οί εταιρίες επιδιώκουν τήν επέκταση τής δραστηριότητάς τους. “Οφείλουν, όπως καί οί άλλες έπιχειρήσεις, νά έχουν μία σωστή καί ύπεύθυνη προσέγγιση τών προβλημάτων καί ιδιαίτερως έναντι τών Κόνφερανς, επί τών όποιών τό κράτος δέν έχει λόγο νά θέσει κανόνες συμπεριφοράς. Οί Σοβιετικοί είναι μέλη διαφόρων Κόνφερανς, σέ μερικές μάλιστα άπό πολλών έτών, όπως στήν Αυστραλία καί τή Ν. Ζηλανδία. Στόν ‘Ατλαντικό ή Baltic State Steamship ήταν μέλος τής Κόνφερανς άπό τό 1974. ‘Η έν λόγω εταιρία δέν ύποτίμησε ποτέ τούς ναύλους της καί οί άρμόδιοι πιστεύουν ότι έπαιξε σταθεροποιητικό ρόλο. Είναι άντίθετοι κατά τόν πιό κατηγορηματικό

τρόπο σέ κάθε πολιτική dumping καί θεωρούν βέβαιο ότι μέ τήν περεστρόϊκα καί τό νόμο περί έπιχειρήσεων, οί εταιρίες έχουν κάθε συμφέρον νά πετύχουν ύψηλότερο ναύλο, πιστεύουν δέ ότι ή συχνά έκτοξευθείσα μομφή γιά τή δήθεν τάση τους ότι ύπερτιμούν τήν άπόκτηση συναλλάγματος είς βάρος του κέρδους, είναι τουλάχιστον γελοία.

## Οί λιμένες

Κάθε λιμάνι άποτελεί μία έπιχείρηση τής όποίας ή διαχείριση γίνεται μέ τίς νέες άρχές. “Ενίοτε μπορεί ή έπιχείρηση του λιμένος νά είναι θυγατρική μιάς ναυτικής εταιρίας, όπως π.χ. στήν περίπτωση του λιμένος τής ‘Οδησσού καί τής εταιρίας Black Sea Steamship. Μολοντί άκόμα δέν άρχισε νά εφαρμόζεται, ώστόσο θεωρείται βέβαιο ότι δέν θά άργήσει νά καθιερωθεί τό σύστημα τής έσωτερικής διατίμησης τών ύπηρεσιών σέ κοινό νόμισμα. Τά λιμάνια είναι ύπεύθυνα γιά τά τεχνικά μέσα, γιά τά θέματα ύποδομής, γιά τό ύλικό καί άκόμα γιά τήν κοινωνική κατάσταση τών ύπαλλήλων καί φορτοεκφορτωτών, συμπεριλαμβανομένης καί τής μέριμνας γιά τήν κατοικία τους σέ συνεργασία μέ τά συνδικάτα. Τό Συμβούλιο του λιμένος περιλαμβάνει εκπροσώπους όλων τών ενδιαφερομένων τομέων καί τίθεται ύπό τήν διοίκηση του Πρόεδρου μιάς ναυτικής εταιρίας. “Αντιμετωπίζεται πάντως ό διαχωρισμός τών Συμβουλίων καί τών ναυτικών εταιριών, γιατί ύπάρχουν ανταγωνισμοί καί άντιθέσεις, δεδομένου ότι οί Πρόεδροι τών λιμένων είναι φυσικό νά θέλουν νά επέκτεινουν τήν, περιορισμένη τώρα, δικαιοδοσία τους. “Όλα αυτά έχουν τεθεί ήδη στήν ήμερησία διάταξη τών σχετικών συζητήσεων πού διεξάγονται γύρω άπό τήν έφαρμογή τών νέων διατάξεων.

## Ναυπηγεία - ‘Επισκευές

‘Η Σοβιετική “Ένωση δέν διαθέτει ούσιαστικώς ναυπηγεία κατασκευής πλοίων, αλλά μόνο έπισκευαστικά κέντρα τά όποία είναι σέ θέση νά ναυπηγούν καί μικρά βοηθητικά σκάφη, όπως άκτοφυλακίδες, ρυμουλκά κ.λ.π. Τά έπι-

## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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



σκευαστήρια αυτά αποτελούν επιχειρήσεις, λίγο ή πολύ αυτόνομες, στο έσω-τετικό των λιμένων και εφαρμόζονται επ' αυτών οι ίδιοι κανόνες που εκθέσαμε προηγουμένως για τα λιμάνια.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το τοννάζ του σοβιετικού στόλου είναι σήμερα — και θα παραμείνει για 5-7 χρόνια ακόμα — της τάξεως των 20-21 εκατ. τόννων. Ο στόλος αυτός, όπως και γενικότερα ο παγκόσμιος στόλος, έχει παλαιωθεί και μάλιστα είναι κατά 3 χρόνια μεγαλύτερος. Έπομένως η διατήρηση του τοννάζ αυτού θα συναρτηθεί με τις τρεις ακόλουθες λύσεις: Παραγγελία νέων μονάδων, πωλήσεις για διάλυση, αγορά μεταχειρισμένων αλλά νεότερων σκαφών από τα σημερινά. Την επιλογή ανάμεσα στους δύο τρόπους απόκτησης νέου τοννάζ θα έχουν οι ναυτικές εταιρίες στα πλαίσια της ευθύνης ανανέωσης του στόλου τους και επομένως είναι δύσκολο να προβλεφθούν οι επιλογές οι οποίες θα είναι προσαρμοσμένες στις ειδικότερες ανάγκες της κάθε εταιρίας.

#### Ο κώδικς συμπεριφοράς

Οι απόψεις ως προς τον κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς είναι μάλλον συγκεχυμένες. Οι περισσότεροι αμφιβάλλουν αν ο Κώδικας αποτελεί το κατάλληλο όργανο. Ο Κώδικας αυτός υπογράφηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1983, στο μεταξύ δε σε όλον σχεδόν τον κόσμο μεσολάβησαν καινούργιοι κανονισμοί, υπογράφηκαν διμερείς συμβάσεις και έγιναν διαφορετικές ερμηνείες του. Στη Ρωσία ενδιαφέρονται κυρίως για την Ίνδια, τη Λατινική Αμερική και τις σοσιαλιστικές χώρες της Άπω Ανατολής που διατηρούν συστήματα διαχωρισμού πνεύματος και του γράμματος του Κώδικα. Το πνεύμα ορθώς τονίζει την πρόσβαση που δόθηκε στις υπό ανάπτυξη χώρες για τη συμμετοχή στις μεταφορές τους. Πρέπει όμως να σεβαστούμε και το γράμμα του Κώδικα το οποίο μιλάει για τακτικές γραμμές των Κόνφερανς, δηλαδή εκτός των outsiders και εκτός των χύμα φορτίων.

#### Sovfracht και Sovbunker

Η Sovfracht αποτελεί το πασίγνωστο τμήμα του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας και δεν έχει αλλάξει σε τίποτε εδώ και δεκαπέντε χρόνια. Δύο είναι τα κύρια καθήκοντά της: η Πρακτόρευση των ναυλώσεων (πλοία και φορτία) και η Γενική Αντιπροσώπευση του σο-

βιετικού έφοπλισμού στο εξωτερικό και του ξένου έφοπλισμού στη Σοβιετική Ένωση. Διαιρεμένη σε γεωγραφικές ζώνες περιλαμβάνει πρακτορεία τακτικών γραμμών και έλευθέρων πλοίων. Σημαντικός είναι ο ρόλος της Sovfracht στις μεταφορές τράμπς γιατί οι Σοβιετικοί είναι συχνά ναυλωτές όπως π.χ. στα σιτηρά. Αυτή επιλέγει αν θα γίνει απλή ναύλωση ή χρονοναύλωση. Παράλληλα ενεργεί για λογαριασμό των ναυτικών εταιριών στην αναζήτηση συμπληρωματικού τοννάζ. Στο εξωτερικό λειτουργεί συνήθως με συμμετοχή υπηκόων της ξένης χώρας, οι οποίοι είτε ως πλειοψηφία είτε ως μειοψηφία προσπαθούν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της σοβιετικής ναυτιλίας με βάση την «επιχειρηματική καλή θέληση».

Ένα άλλο τμήμα του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας είναι η Sovbunker, με κύρια αρμοδιότητα τον σχεδιασμό των λιμένων. Έτσι π.χ. έργο της είναι ο νέος λιμάνι του Tallin (για σιτηρά) ο λιμάνι Yuzhny κοντά στην Όδησσό (για χύμα φορτία) ο λιμάνι Rostochy κοντά στη Narodcha (για γαιάνθρακες και κοντέινερ) και το Βλαδιβοστόκ (για εύπαθη φορτία, ξυλεία και χημικά). Η Sovbunker καταστρώνει τα σχέδια και φροντίζει για την πραγματοποίηση των τέρμιναλς, των προκυμίων, του τεχνικού έφοπλισμού κ.λ.π. Επίσης εξασφαλίζει την τεχνική βοήθεια για τα ναυπηγεία και έχει την εκπροσώπηση στο εξωτερικό σε θέματα ναυτιλίας, λιμένων, διμερών συμφωνιών κ.λ.π.

#### Η Baltic Steamship

Η Baltic Steamship είναι η μεγαλύτερη εφοπλιστική επιχείρηση της Σοβιετικής Ένωσης. Με στόλο 300 πλοίων (επιβατηγά, κοντέινερ, ρό-ρό, μπάλκ κάρριερ, φέρρυ - μπότ) εκ των οποίων 90-100 σε τακτικές γραμμές και καλύπτει το 35% του συνολικού σοβιετικού στόλου. Ένδεκα λιμάνια εξαρτώνται από την εταιρία αυτή και πρώτο απ' όλα η Όδησσός που θεωρείται η Σοβιετική Μασσαλία (οι δύο πόλεις έχουν άδελφοποιηθεί). Η ετήσια κίνηση του λιμένος αυτού ανέρχεται σε 30 εκατ. τον. από τους οποίους το ήμισυ αφορά πετρέλαια και περίπου 10 εκατ. γενικά φορτία προς Ασία, Βιετνάμ, Λάος, Καμπότζη, Κίνα, Ιαπωνία, Ινδονησία και Σιγκαπούρη.

Η αυτονομία της Baltic ξεκίνησε το 1986 αλλά πραγματοποιήθηκε ουσιαστικά από 1 Ιανουαρίου 1987, όποτε απέκτησε το δικαίωμα να διαθέτει τα κεφά-

λαιά της χωρίς να περνά από τη Μόσχα. Έξάλλου από την 1 Ιανουαρίου 1988 το καθεστώς της Έταιρίας διέπεται από το νέο νόμο περί επιχειρήσεων που σημαίνει ότι δεν εξαρτάται πια από το Γενικό Πλάνο αλλά υπάγεται ωστόσο σε κρατικούς κανόνες έλέγχου. Ελπίζεται πάντως ότι βαθμιαίως θα εκλείψει έντελως κάθε κρατική παρέμβαση. Από τα είσοδά της ένα μέρος πηγαίνει στο κράτος και το υπόλοιπο διαθέτει η Έταιρία, γεγονός που οδηγεί στην αυτοδιοίκηση και την αυτοδιαχείριση που αποτελεί τον άξονα της περεστρόικα.

Η αυτοδιοίκηση δεν έχει ακόμα οριστικά ρυθμισθεί αλλά προβλέπεται ότι η εφαρμογή της θα εξυπηρετήσει την έγκαιρη μετακίνηση, τον έκτακτο χαρακτήρα και τις κοινωνικές ανάγκες. Η θεωρητική βάση διαμορφώνεται με την αποκτώμενη πείρα και τις διεξαγόμενες σχετικές συζητήσεις. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα είναι ότι δεν περιμένει πια τις αποφάσεις του «πανδαήμονος» Υπουργείου, δεδομένου ότι οι επιστημονικοί οργανισμοί του Υπουργείου έχουν μεταφερθεί στις επιχειρήσεις.

#### Το προσωπικό

Η «κολεκτίβα» του προσωπικού αποτελείται από το σύνολο των εργαζομένων στους διάφορους τομείς της Έταιρίας. Ο ρόλος του είναι σημαντικός, ιδιαίτερα στον κανονισμό της εργασίας. Στα καθαρώς οικονομικά ζητήματα οφείλει να παρέχει τα μέσα τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τους οργανισμούς. Έτσι παρά τη γνώμη της Διεύθυνσης, η κολεκτίβα της εταιρίας απέφασε μία σημαντική αύξηση των αποτελεσμάτων, πράγμα που πρέπει να επιτευχθεί με σύμπτωση απόψεων Συμβουλίου και κολεκτίβας.

Στο πλαίσιο αυτό δημιουργήθηκε και το ζήτημα διορισμού των πλοιάρχων. Αντιμετωπίστηκε η εκλογή τους από τα πληρώματα, αλλά προς το παρόν προσανατολίζονται προς τον διορισμό από τη Διεύθυνση της Έταιρίας ύστερα από γνώμη των πληρωμάτων. Η μεγάλη ηλικία του στόλου δεν επέτρεψε μείωση της συνθέσεως του πληρώματος. Οι ναυτικοί ζητούν αύξηση μισθού ή οποία όμως δεν μπορεί να δοθεί παρά μόνο με τη βελτίωση της παραγωγικότητας, δεδομένου ότι μισθός και οργάνωση εργασίας είναι αλληλένδετα. Πάντως με τα καινούργια πλοία θ' αποτελέσει οικονομικό άξίωμα. Τέλος το χερσαίο προσωπικό θ' πρέπει να μειωθεί κυρίως λόγω της εύρυθρης εφαρμογής της πληροφορικής.

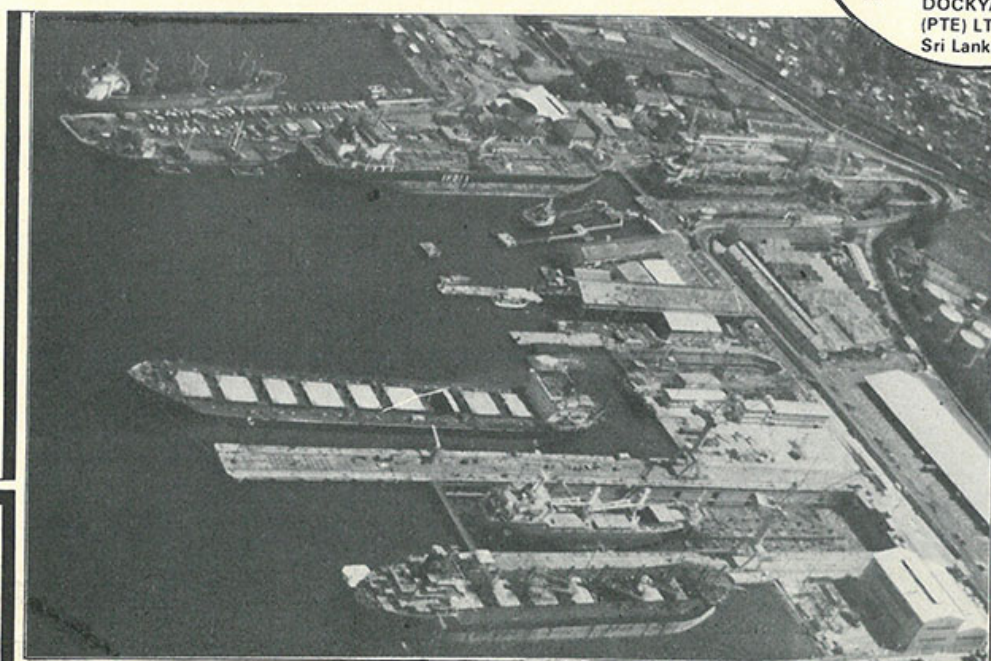
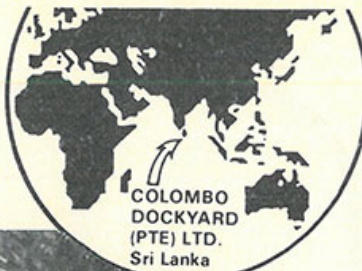
## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE  
LONDON EC4A 1 JJ



# THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



## DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS : FOUR DRY DOCKS

|    | Capacity<br>(tdwt) | Length<br>(m) | Width<br>(m) | Height(O.B)<br>(m) | Craneage<br>(t) |
|----|--------------------|---------------|--------------|--------------------|-----------------|
| 1. | 30,000             | 213           | 26.0         | 9.7                | Up to 25 t      |
| 2. | 8,000              | 107           | 16.5         | 6.7                | Up to 25 t      |
| 3. | 8,000              | 122           | 16.0         | 5.5                | Up to 10 t      |
| 4. | 100,000            | 263           | 44.0         | 8.9                | Up to 50 t      |

Equipped with dockside and  
workshop facilities

**1225M LONG REPAIR BERTHS**

## EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray  
Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual  
Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear  
Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection,  
Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller  
Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical  
& Electronic Repairs etc.

## FOREIGN REPRESENTATIVES:

**DENMARK** — Eberhardt Agencies & Shipping APS

Phone: 1-136616 Telex: 15055

**GREECE** — Chris Marine

Phone: 4178181 Telex: 241015

**HONG KONG** — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd

Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

**INDIA** — Ocean Span Shipping Company

Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

**NORWAY** — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen

Phone: (042) 26885 Telex: 21034

**PAKISTAN** — Marine and Industrial Consultants

Phone: 461165 Telex: 25024

**SINGAPORE** — Ceylon Shipping Agency

Phone: 2219388 Telex: 34598

**THE NETHERLANDS** — EMHA Technisch Bureau B.V.

Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

**UK** — Carlden Marine & Industrial Agencies

Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

**U.S.A.** — Penn International Marine Agencies Ltd.

Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

**WEST GERMANY** — Bernd Luchterhand GmbH

Phone: 311333 Telex: 214059

**CONTACT US FOR BUNKERS  
AND OTHER SUPPLIES AS WELL**



## Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5

Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085



# **TECHNOLOGY MANAGEMENT INC**

**POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS**

- **CHARTERING OF DRY CARGO VESSELS**
- **SPECIALISING IN HANDY - SIZE TONNAGE**
- **CHARTERING AGENTS**
- **SHIPBROKERS**

35-39 AKTI MIAOULI  
P.O.BOX 80421  
185 10 PIRAEUS

TELEPH (01) 4529015- 4513737  
TELEX: 241621 - 212146  
FAX: 4527888



# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Ν. 959/79

Του δικηγόρου κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ε. ΚΟΥΤΣΟΦΙΟΥ

Ενόψει και του ότι δυστυχώς χρονίζει άδικαιολόγητα τό θέμα της τροποποίησης του άρθρου 1 παρ. 1 του περί της ναυτικής εταιρίας Νόμου 959/1979, έτσι ώστε να διευρυνθούν τα καθοριζόμενα όρια του σκοπού των ναυτικών εταιριών και να περιλάβουν την διαχείριση και πλοίων υπό ξένη σημαία, τροποποίηση που έχει καταστεί ακόμη πιο άναγκαία και επιτακτική εξαιτίας των γνωστών πρόσφατων μεταβολών της νομοθεσίας των ΗΠΑ επί του θέματος των προϋποθέσεων αποφυγής της διπλής φορολογήσεως του εισοδήματος των ναυτιλιακών (μεταξύ των άλλων) επιχειρήσεων, αξίζει να επισημανθεί ότι όσες ναυτικές εταιρίες ήδη διαχειρίζονται ή θα αναλάβουν την διαχείριση πλοίων υπό ξένη σημαία πριν από την συντέλεση της νομοθετικής μεταρρυθμίσεως την οποία έχει εξαγγείλει ο Υπουργός Έμπ. Ναυτιλίας δεν παραμένουν νομικά μετέωρες.

Η νομική τους κατοχύρωση στηρίζεται στο γεγονός ότι, αν μία ναυτική εταιρία επιδιώκει σκοπό ο οποίος κείται εκτός του κατά τό Καταστατικό της ή τόν Νόμο εταιρικού της σκοπού, δεν προκαλείται εκ του λόγου αυτού ακυρότητα ούτε της ίδιας της εταιρίας ούτε των δικαιοπραξιών που ενεργούνται από αυτήν εκτός του σκοπού της.

Ειδικότερα, τό μέν άρθρο 6 παρ. 1 του Ν. 959 που προβλέπει τούς λόγους άκυ-

ρότητας της συστάσεως της ναυτικής εταιρίας (οί όποιοι κατά την παρ. 2 του ίδιου άρθρου αναφέρονται περιοριστικά και δεν επιτρέπεται ή κήρυξη της άκυρότητας της ναυτικής εταιρίας γιά όποιονδήποτε άλλο λόγο) δεν περιλαμβάνει μεταξύ αυτών παράβαση του άρθρου 1 παρ. 1 περί σκοπού, ούτε — πολύ περισσότερο — την de facto επιδίωξη από την εταιρία σκοπού μή προβλεπόμενου από τό άρθρο αυτό, τό δέ άρθρο 20 παρ. 3 καθορίζει ότι οι πράξεις και όι συμβάσεις και λοιπές δικαιοπραξίες) που ενεργούνται από τά όργανα της εταιρίας παραμένουν έγκυρες και δεσμευτικές ακόμη και αν κείνται εκτός του εταιρικού της σκοπού.

Κατά συνέπεια, μία ναυτική εταιρία που άσκει διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία έγκύρως συμβάλλεται και ενεργεί στά πλαίσια της έκπληρώσεως των διαχειριστικών της καθηκόντων και δεν υπόκειται ένεκα τούτου σέ άκύρωση ούτε ή ίδια ως εταιρία μέ νομική προσωπικότητα, ούτε οι σχετικές πράξεις και δικαιοπραξίες της. Οι τρίτοι συνεπώς έγκυρα και άκίνδυνα συμβάλλονται μέ την εταιρία αυτή.

Αυτήν άκριβώς την όρθή λύση έδωσε στό θέμα ή πολύ ένδιαφέρουσα ΑΔ ΗΟC πρόσφατη απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς μέ αριθμό 360/88 που δημοσιεύεται κατωτέρω, ή όποία άκολούθησε στό θέμα αυτό την

NAYTIKA XPONIKA 23  
σύσσωμη άποψη της μέχρι τώρα θεωρίας.

Τό άνω Δικαστήριο κλήθηκε νά κρίνει επί αίτήσεως κηρύξεως άκυρότητας ναυτικής εταιρίας έπικαλούμενης ως μοναδικό λόγο τό ότι ή εταιρία αυτή είχε βάσει συμβάσεως μέ την πλοιοκτήτρια εταιρία πλοίου υπό σημαία Μάλτας (ή όποία και υπέβαλε την αίτηση περί κηρύξεως άκυρότητας) αναλάβει την διαχείριση του έν λόγω υπό άλλοδαπή σημαία πλοίου κατά παράβαση του άρθρου 1 παρ.1 του Ν. 959, κατέληξε δέ μέ την άνω απόφασή του στό όρθό συμπέρασμα ότι κάτι τέτοιο δέν δημιουργεί άκυρότητα ούτε της εταιρίας ούτε των έπί μέρους διαχειριστικών πράξεων.

Βεβαίως ή άνω λύση δέν ύποκαθιστά την νομοθετική επίλυση του θέματος, δεδομένου ότι — όπως και ή προαναφερθείσα απόφαση μνημονεύει — μία ναυτική εταιρία δύναται νά λυθεί μέ απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της τη αίτήσει όποιουδήποτε δικαιολογεί έννομο συμφέρον ή του Υπουργού Έμπ. Ναυτιλίας, έφόσον διαταχθεί από τό Δικαστήριο ή λύση της — ή εταιρία τίθεται υπό έκκαθάριση, κατά την διάρκεια της όποιας έξακολουθεί νά ύφίσταται ως νομικό πρόσωπο (άρθρο 44 Ν. 959). Συνεπώς, άπλως θά χρειασθεί κάποια στιγμή ή πλοιοκτήτρια του συγκεκριμένου πλοίου νά αναθέσει πλέον την διαχείρισή του σέ άλλη εταιρία.

Τέλος σημειώνεται ότι, ακόμη και αν (ύποθετικά) ή διαχείριση πλοίου υπό ξένη σημαία προκαλούσε όντως άκυρότητα της ναυτικής εταιρίας, και πάλι ή άκυρότητα αυτή θά άφηνε έγκυρες και άνέπαφες τίς δικαιοπραξίες που θά είχε καταρτίσει ή εταιρία μέχρι την δικαστική κήρυξη της άκυρότητας, ή δέ άκυρότητα αυτή θά ήταν δυνατό νά άντιταχθεί πρός καλόπιστους τρίτους μόνο μετά την καταχώρηση σχετικής έγγραφής στό Μητρώο Ναυτικών Έταιριών (άρθρο 6 παρ 4 και 6 και 54 Ν. 959).

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ  
ΠΕΙΡΑΙΑ

Άριθ. 360/1988

Πρωτοδίκης: Κυρ. Οικονόμου  
Δικηγόροι: Ν. Σταματίου, Γ. Λατσούδης  
Ναυτική εταιρία Ν. 959/1979

## CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:  
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.  
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515308 - 4518098  
TLX: 21 1330 FLOT GR.



Ἀκυρότητα. Λόγοι. Κήρυξη. Δέν ἐπάγεται ἀκυρότητα καί τῶν πρὸς τρίτους ὑποχρεώσεων τῆς ἐταιρίας καί ἐκείνων τῶν τρίτων πρὸς αὐτή. Ἀγωγή ἀκυρώσεως. Ἐννομο συμφέρον. Στρέφεται κατὰ τῆς ἐταιρίας. Ἀρμοδιότητα. Διαδικασία. Λύση. Ἐπέρχεται μέ ἀπόφαση τοῦ Μον. Πρωτ. ἀπὸ τῆ δημοσίευσή της ὕστερα ἀπὸ αἴτηση καθενὸς πού ἔχει ἔννομο συμφέρον ἢ τοῦ Ὑπουργοῦ Ε.Ν. Ἡ ἐπιδίωξη διαφόρου σκοποῦ δέν συνεπάγεται ἀκυρότητα ἀλλὰ λόγο λύσεως τῆς ἐταιρίας. Διαχείριση ξένου πλοίου ἀπὸ ναυτική ἐταιρία μὴ προβλεπόμενη στὸ ἐταιρικό της. Δέν ἀποτελεῖ λόγο ἀκυρότητας τῆς σύστασης, σύμβασης διαχείρισης καί διαχειριστικῶν πράξεων τῆς ἐταιρίας.

Ἐπειδὴ, κατ' ἄρθρον 1 παρ 1 ἐδ. α' τοῦ Ν. 959/1978 «περὶ τῆς Ναυτικῆς Ἑταιρίας» «Ναυτική Ἑταιρία εἶναι ἡ συνιστάμενη κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου, καί ἔχουσα ὡς ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν κυριότητα, ἐκμετάλλευσιν ἢ διαχείρισιν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἐνῶ κατ' ἄρθρ. 6 παρ. 1 ἐδ. α' «Ἀκυρὸς εἶναι ἡ σύστασις ναυτικῆς ἐταιρίας ἐάν ἡ περὶ αὐτῆς σύμβασις δέν πληροῖ τὰς προϋποθέσεις τῶν ἀρθρῶν 1, 2 καί 3 παρ 1, τοῦ ἀρθροῦ 4 παρ. 1 καί 2 καί τοῦ ἀρθροῦ 5 παρ. 1, 2 καί 3». Περαιτέρω κατὰ τὴν παρ. 3 τοῦ ἰδίου ὡς ἄνω ἀρθροῦ. «Ἡ ἀκυρότης κηρύσσεται διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῇ αἰτήσεσι παντός ἔχοντος ἔννομον συμφέρον. Ἡ περὶ ἀκυρώσεως ἀγωγή στρέφεται κατὰ τῆς ἐταιρίας «ἐνῶ κατὰ τὴν παρ. 6 ἐδ. α' τοῦτου «Ἡ ἀκυρότης ναυτικῆς ἐταιρίας δέν ἐπάγεται καθ' ἑαυ-

τὴν ἀκυρότητα τῶν πρὸς τρίτους ὑποχρεώσεων οὐδὲ τῶν τρίτων πρὸς τὴν ἐταιρίαν ἐπιφυλασσομένων τῶν περὶ ἐκκαθαρίσεως διατάξεων».

Ἐξάλλου, κατ' ἄρθρον 42 ἰδίου νόμου «Ἡ ναυτική ἐταιρία λύεται δι' ἀποφάσεως τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου διακρίνοντος κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν ἀρθρῶν 739 καί επ. τοῦ Κ.Πολ.Δ. αἰτῆσει παντός ἔχοντος ἔννομον συμφέρον ἢ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐάν ἡ ἐταιρία ἐπιδιώκει σκοπὸν διάφορον τοῦ ὀριζομένου εἰς τὸ ἄρθρον 1 «ἐκ τῆς ἐρμηνείας τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ἐν συνδυασμῷ λαμβανομένων, σαφῶς συνάγεται ὅτι ἡ ὑπὸ τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας ἐπιδίωξης σκοποῦ διαφόρου τοῦ ὀριζομένου εἰς τὸ ἄρθρον 1 τοῦ εἰρημένου νόμου δέν συνεπάγεται ἀκυρότητα τῆς ἐταιρίας (κηρυσσομένης διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ὑπὸ τοῦ κατὰ τὰς γενικὰς διατάξεις ἀρμοδίου δικαστηρίου δικάζοντος κατὰ τὴν τακτικὴν διαδικασίαν) ἀλλὰ δύναται νὰ συνεπιφέρει τὴν λύσιν αὐτῆς ὑπὸ τὰς ἐν τῶν ἀρθρῶν 42 προβλεπόμενες τυπικὰς προϋποθέσεις (αἰτήσεις ἐνδιαφερομένου ἢ Ὑπουργοῦ) ἢ τις λύσεις ἐπέρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἀποφάσεως τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου, διακρίνοντος κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἐκουσίας δικαιοδοσίας (ὄχι ἀναδρομικῶς) ἀνεῦ ἄλλων κυρώσεων (βλ. Α. Γεωργακόπουλου. Ἡ ἀνώνυμος ναυτική ἐταιρία κ.λ.π. εἰς ΝοΒ 24. 369 επ., Κιντῆ: Ὁ νόμος περὶ τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας ἐν ΕΕμπ.Δ. 1979 σελ. 506, Π. Σαρλῆ: Ὁ νέος θεσμός τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας κλπ. ἐν Πειρ. Νομ. 1, 531 επ. Κ. Πάλλα: Ἡ ναυτική ἐταιρία ἐν ΕΝΔ 16 1

επ.). Ἐν προκειμένῳ, εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν ἐκτίθεται ὅτι δυνάμει συμβάσεως καταρτισθείσης τὴν 18.12.1986 μετὰ τῆς αἰτούσης πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπὸ σημαίαν Μάλτας πλοίου «Α» καί τῆς καθ' ἧς, λειτουργούσης ὑπὸ τὴν νομικὴν μορφήν τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας τοῦ Ν. 959/1979, ἡ τελευταία αὕτη ἀνέλαβε τὴν διαχείρισιν τοῦ ἀνωτέρω πλοίου, ἀντὶ ἀμοιβῆς ἐκ ποσοῦ 2.000 δολλ. ΗΠΑ κατὰ μῆνα. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω καί τοῦ ἐπικαλουμένου ἐννόμου συμφέροντος τῆς ἢ αἰτούσα ἐξαιτεῖται τὴν ἀναγνώρισιν, ἀφ' ἐνός μὲν τῆς ἀκυρότητος (τῆς συστάσεως) τῆς καθ' ἧς, ναυτικῆς ἐταιρίας, ὡς ἐξεληθείσης τοῦ κατὰ νόμον ἀποκλειστικοῦ αὐτῆς σκοποῦ, ἀφ' ἐτέρου δὲ τῆς ἀκυρότητος τῆς εἰρημένης συμβάσεως διαχείρισεως τοῦ προαναφερθέντος πλοίου καί τῶν βάσει ταύτης διενεργηθεισῶν πράξεων ὑπὸ τῆς καθ' ἧς. Οὕτως ἔχουσα ἡ αἴτησις αὕτη παρίσταται ὡς μὴ νόμιμος κατὰ τὰ αἰτήματα αὐτῆς, ἐφ' ὅσον συμφώνως πρὸς τὰ ἐκτεθέντα εἰς τὴν μερίζοντα σκέψιν τὰ ἐν αὐτῇ (αἰτήσῃ) ἀναφερόμενα πραγματικὰ περιστατικά (ἀνάληψις ὑπὸ τῆς καθ' ἧς Ν.Ε. τῆς διαχείρισεως πλοίου, μὴ φέροντος τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν) καί ἀληθῆ ὑποτιθέμενα, δέν δημιουργοῦν ἀκυρότητα τῆς συστάσεως ταύτης (καθ' ἧς) τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ὁποίας ἐπιδιώκει ἡ αἰτούσα, ἡτις (ἀκυρότης) δὲ ἐπάγεται καθ' ἑαυτὴν ἀκυρότητα τῶν διαχειριστικῶν πράξεων, ἃς διενήργησε ἡ καθ' ἧς, ὡς ἀβασίμως ἰσχυρίζεται ἡ αἰτούσα. Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω δέον ὅπως ἀπορριφθῇ ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις.



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN SOUTH EAST ASIA TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY ....

#### CONTACT:

##### \* IN SINGAPORE

### HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

\*\*\*\*\*

- \* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS
- \* LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- \* CONSULTANTS - SURVEYORS FOR HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

56, PANDAN ROAD  
SINGAPORE 2260

Telex: 39502/35652 (HOMSEA)  
Teleph: 2658933/2641893/2652855  
Fax: 2641661  
Cables: HELLENSEAS/SINGAPORE

Chairman & Managing Director:  
Capt J. A. GOROS (Hellene)  
AOH Tel: 2257360 Capt GOROS  
:4590194 ANTHONY

##### \* IN THAILAND

### HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

\*\*\*\*\*

T.D.I. BUILDING, SUITE 302  
42 SURIWONGSE ROAD  
BANGKOK 10500

Telex: 82521 (HOMSCO)  
Teleph: 2341381/2345018  
Cables: HELLENSHIP/BANGKOK



# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## MARPOL — ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΝΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΤΑΝΚΕΡΣ

Δημοσιεύεται εν συνεχεία στην Άγγλική, τό δεύτερο μέρος της ενδιαφέρουσας μελέτης του κ. Δημήτρη Παϊζη, αρχιπλοιοάρχου της Eletson Corporation, σχετικά με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος τις οποίες καλούνται να αντιμετωπίσουν έναντι σημαντικής δαπάνης οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων.

## THE PROBLEMS

### THE OPTIONS

The implementation of any convention, and MARPOL is not an exception, brings along with it a dear basket of new concepts, ideas, challenges and mostly regulations and rules.

Any convention, beyond its bureaucratic or disciplinary and penal sides, is undoubtedly spendthrift. Its burdensomeness has been a headache for the owners/operators and especially during a period of crisis.

Those, who, for various reasons are wishing to extend or mark their presence in the great USA market, can be in a far worse position compared to those serving other markets, having in addition to consider the already applied strict Coast Guard Regulations related to the avoidance of pollution. In most cases freight rates, however, have never reflected the two levels of expenditure or sacrifice. The choice has been purely commercial and the options, open to owners when complying with requirements of the legislated alternatives, were depending on various factors such as the age, the size, the flag or the trade of the ship. As it is well known there are, according to an INTERTANKO text, six theoretical basic choices:

- Retrofit SBT/CBT or COW (SBT/CBT for product carriers).
- Change the vessel's load line such that its deadweight is less than 20.000 dwt.
- Use reception facilities under the "Specific Trade" exemptions (only pos-

sible for shuttle traffic).

— Employ the tanker on a different trade route (limited to foreign flag tankers).

— Remove tankers from oil service to carriage of non-oil bulk liquid cargoes such as grain.

The above list of options is rather characteristic of the shock and the overall reactions followed by the application of this convention.

As far as we are concerned, we were compelled by the facts, depending on the case and we have applied a number of choices as above in order to overcome both the shipping crisis and MARPOL's otherwise agreed and programmed quake.

We have changed modes, we have altered drafts, we have changed trade areas and it also played a role in effecting our company's decision to proceed with a new-buildings program.

### THE RECEPTION FACILITIES

The "TOUCH STONE" for the thorough and therefore successful application of MARPOL is the establishment of reception facilities worldwide.

The non-compliance of States whether parties or non-parties to MARPOL acts as a negative catalyst and constitutes a real threat to the convention, as admitted by Mr. Srivastava. To my humble opinion the lack of R.F. is more than a threat: It backfires constantly and it betrays the spirit amongst shipping people.

Those in the front line of the shipping struggle are left with the combined bitter taste of betrayal and oppression,

whenever for reasons beyond their control and will, they remain fully exposed facing the legislation for deeds they didn't mean to commit.

The dedication and enthusiasm of the conscientious seamen is vanishing on the "barrier" of the lack of the facilities. No seaman means to pollute, but how can he achieve this aim when trading in the Mediterranean for example and his vessel is on the spot market??? It is when the conventional obligations of the charter cannot be fulfilled without unconventional actions on ships behalf.

The main reasons behind this regrettable situation are in my opinion the following:

— Lack of respect towards agreed obligations on behalf of the states themselves. (One sided lack of respect).

— The States signatories to the convention have found it easier to enforce it on the "weak part" of shipping whereas, for a number of reasons they seem very reluctant to enforce it on the "strong part" of ports.

The weakness the text of the convention presents, as we have already explained, is the key to the State's apathy. The good will, and it needs a great deal of will, and burdens, that no administration seems willing to bear for the time being.

A vessel cannot otherwise fulfill its task and render its services, whereas a port, any port can as it seems, do without being MARPOL fitted. Another version of the "rule of the stronger", or the MARPOL version of the "law of the jungle".

Another negative factor is the prevailing opinion which in itself consists of a rather suitable excuse — that the provision of R.F. would be rather a waste of money in view of the forthcoming alterations to be applied to the new generation of tankers such as the segregated ballast tankers. These new tankers are entering worldwide service in increased numbers and is considered that the costly plants, now being needed will be

## AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos  
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.  
TELEPHONE: 41.25.271



rendered useless, with which I personally disagree in view of the possibilities open to diversification for other purposes.

Major oil exporting countries along the southern littoral of the Mediterranean or elsewhere, where the necessity of a R.F. should be an indispensable condition, signatories or non signatories do not simply have such plants, although they are insisting on the cleanest possible seas programmes.

As I mentioned before, oil producing countries are under no legal obligation to provide facilities, this itself constitutes a vital weakness or a basic omission. Since deballasting ashore usually takes place in these ports, even if they provide, they are asking for clean ballast, which is the "expensive ballast" for the conventional tanker, an operation that could be avoided.

Besides the reasons stated above it is the lack of funds (?) or ideas as to the most cost effective exploitation, that prevents governments or port administrations to proceed with these plants.

According to the Barcelona Convention, the purpose of which was to allocate funds to protect the environment, a study was brought to the attention of those concerned according to which an amount of about \$ 140,000,000 would be required to equip 58 ports in 17 countries with adequate R.F.

What is really troubling — and following my forementioned, is the trend to commercialize the R.F. either belonging to individuals or to port authorities. This trend is requiring the immediate intervention of the relevant international bodies. Everyone concerned must realise that the States are shutting their eyes to the fact that such a burden is being slowly and methodically perhaps, transferred to the shoulders of the marine industry which therefore is called to pay MARPOL's cost, both ways directly and indirectly through the port cost.

Talking about the Mediterranean in which 10 out of its 19 Coastal surrounding States including the islands of Malta and Cyprus have ratified MARPOL, which is a special area and where

load on top operations and discharge of oily waste can no longer take place, we can claim and openly state that in fact we cannot seriously talk about a satisfying net of facilities which would enable a proper and non problematic application.

For most of the claimed facilities in the Mediterranean I dare to say that they are disguised ex ballast or other auxiliary facilities which as mentioned after the baptism were entitled to issued charges.

To give you an ample idea as to what is going on now in the Special Area of the Mediterranean and according to latest informations we have gathered, I would please like your attention on the following:

We've distinguished into four categories, countries that are parties or non-parties to the convention.

- PARTIES TO MARPOL ANNEX I, II, III, IV & V
- PARTIES TO MARPOL ANNEX I, II, & III
- PARTIES TO MARPOL ANNEX I & II
- NON — PARTIES TO CONVENTION

Furthermore we distinguish the facilities

- To "Free" (without charges)
- To "non-free" (with charges)

There are fifteen (15) "free" and sixteen (16) "non-free" in the Mediterranean.

The facilities capacity wise are divided into three categories:

- 1st 0 - 6000 cub. Meters
- 2nd 6001 - 30000 cub. Meters
- 3rd 30001- above cub. Meters

Most of all the above facilities refuse to accept ballast contaminated by chemicals or detergents. One can easily imagine, having no other reasonable alternative, such a condition can only foster an antimarpol action.

In general the progress in the Mediterranean or elsewhere continues to be e-

xremely poor and the dates of full compliance are not only long overdue but impossible to discern, as there has been very little change on the availability of R.F. since MARPOL entered into force. A typical observer can see that there was a general mobility during the first states of implementation, which later diminished, if not vanished.

Talking about the position on availability of R.F. I would like to refer to a survey conducted by the International Chamber of Shipping (ICS), on IMO's request. The inquiry illustrated "that the adequacy of facilities is often dependent upon the type of ship requiring them at the trading circumstances of a particular vessel".

This evaluation survey is self-explanatory and characteristic enough of prevailing conditions as far as the inadequate services offered by the facilities concerned. These so-called facilities is only a euphemism as the in some case create more difficulties than they solve.

As the R.F. are now, they cause delays, shiftings, capacity problems etc (not to mention the consequential damages) facts which are extremely negative, however vital, for the proper and sound operation of a vessel.

Following the recognised inadequacy of R.F. and that of sanctions against governments solutions as an interim measure to facilitate tanker operations.

In this respect the idea of establishing floating R.F. has gained the unanimous support of EEC, INTERTANKO and IMO. The floating R.F. could be especially modified or converted tankers located in strategic positions serving the ships to get rid of their ballast or oily wastes. To my opinion such a project would entail delays due both to congestion or weather and regrettably above all marks the failure of MARPOL's implementation.

The cancellation of the well known NORPOL (\*) project could not have a positive effect on this movement and to the best of our knowledge, this temporary idea, besides the support, is far from

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



\* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE \* STEVADORES \* SURVEYS \*

133, CECIL STR.  
\* 10-01 A KECK SENG TOWER  
SINGAPORE 0106  
SINGAPORE

TEL: 2245188 ( 6 lines)  
FAX: 2243076  
TLX: HELLAS RS 26480  
CABLE: ELENIC LINE

DIRECTORS:  
GEORGE PILILIS (HELLENE)  
KUMAR NATHAN (SINGAPOREAN)  
TEL: A.G.H. 2514670



being materialised so as to contribute to the solution of the problem.

(\*) Norwegian floating reception facility concept.

The Reception Facilities, should cover adequately — and by that we mean without causing delays and shiftings — any pier. Any pier destined for Tanker's use either in oil producing or oil refining and exporting and situated within a special area. These facilities should be free of charge. The free of charge solution would undoubtedly encourage their use and it would constitute an ideal incentive.

Given that the States side is playing it dumb, what would happen should worldwide shipping play to the rules of those of the States' and refuse to call at non-MARPOL fitted installations?

#### OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM

Whenever the industry refers to the "oil discharge, monitoring and control system" it very humbly characterizes it as "censitive" and "troublesome".

This equipment is somehow controlling the ballast operations of the vessel and its data and recorder prints must coincide with the recording on the oil record book, which simply means that it is the "black box" of MARPOL.

Theoretically it is of high and perfect conception fulfilling the IMO standards and approved by classifications and administrations.

Practically none of its users I know, will neither reward nor applaud it and I don't blame them because they have sound reasons for formulating such an attitude.

This equipment fails to a great extent to satisfy the needs of the normal tanker, manned by a normal crew, under normal operational circumstances.

Its title, Gentlemen (oil discharge monitoring) is deceptive and pseudopigraphical, a title of confusion.

This monitor, and it is plainly confessed by its manufacturers, monitors anything including oil, such as contaminated or muddy water, solids such as the IGS soot, entrapped air inclusive.

The equipment is inaccurate, misleading, faulty and in general unsuitable for the purpose it means to serve.

In fact this basic weakness renders it useless. A vessel that ballasts in Rotterdam cannot deballast on the spot through the monitor as the water is muddy something that can occur in all canal or river ports.

Sooner or later and there is an IMO revised regulation, the A586 (14), the manufacturers will discover that existing monitor has to be replaced with a new model, a model that will discriminate oil from anything else, which is what it should do.

The question is why hurry to adopt it and who is going to pay the cost of this hasty, erroneous decision.

Is benevolent Mr. Shipping again going to absorb this burden? or on the contrary should he try to obtain compensation?

It is a question that requires and immediate reply and it is a matter as serious and vital as the existence of R.F.

#### THE COW SYSTEM

All of us must have experience the problems, the advantages and the disadvantages of the system.

Most of the operational problems were associated with the intervention of the local administrations and as reported in some cases the imposed requirements were not reflecting MARPOL's 78 protocol.

The troublesome and "sterile zone" for COW the Tarragona — Trieste range and within this range tremendous problems and confusion have arisen for the granting of permission for COW such as:

— The vessel could not prove that she had carried out this procedure before, missing of course the idea that there always has to be a very "first time" for the vessel and her officers.

— The COW had to be performed after inspections by a classification society or under qualified supervision. The safety measures were allegedly needed for the safety of the surrounding populated areas.

Such and other problems used to be very common in Italy or Spain from where, just recently, it was privately reported that COW is now possible in all Spanish ports.

The delays, especially the cost of surveys, and even the inconvenience caused are an unwilling extra burden, which, however, are again absorbed by the Owners.

Otherwise we can generally consider that the extra time for discharge and simultaneous COW operation which is increased by about 50% compared to discharge without COW is somehow compensated by the improved cargo out-turn (even though we have been faced with claims) and the lesser time needed for preparation for hot work and drydockings.

(συνεχίζεται)

## TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

### BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΑΛΓΕΡΙΑ

### Η έμπορικη ναυτιλία

Η άναδιοργάνωση των ναυτιλιακών εταιριών της Αλγερίας πραγματοποιήθηκε με στόχο την εξειδίκευση των δραστηριοτήτων, τη διαφάνεια της διαχείρισης και τον καλύτερο έλεγχο των δαπανών. Σήμερα η ναυτιλιακή δραστηριότητα της χώρας εκπροσωπούν οι έξι ακόλουθες επιχειρήσεις: — Η ENTM - CNAN, εταιρία μεταφοράς γενικών φορτίων — η SNTM - Hygro, εταιρία μεταφοράς πετρελαιοειδών και χημικών προϊόντων — η ERETA, συγκρότημα ναυτικών επιχειρήσεων με εγκαταστάσεις στο Άλγερ, στο Όραν και στη Μπετζάια — η εταιρία ENTM-V για μεταφορές επιβατών — η EN-CATM, εταιρία παρακαταθηκών και συναφών ναυτιλιακών εργασιών και — η CAL-TRAM, ναυτιλιακή Αλγερ-Λιβυκή εταιρία με έδρα το Άλγερ.

Οι έξι αυτές επιχειρήσεις αφού κατένειμαν τα ύφιστα μέσα (προσωπικό, πλοία, εγκαταστάσεις) λειτουργούν σήμερα ως αυτόνομες εταιρίες, διαθέτοντας συνολικά 74 πλοία και παίζοντας τον πρώτο ρόλο στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων με το εξωτερικό.

Υπό την μητρική επιχείρηση της ENTM - CNAN λειτουργούν με αυτόνομία διάφορες μικρότερες εταιρίες, είτε με γεωγραφική βάση είτε με βάση το είδος των μεταφορών που εξυπηρετούν. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι τρεις εταιρίες ULN (Ευρώπης — Β. Αμερικής), ULM (Αδριατικής — Μαύρης

Θάλασσας) και ULS (Αφρικής και Ασίας). Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι εταιρίες UTT (μεταφορές τράμπς), UTC (μεταφορές δημητριακών και παραγώγων), UCN (μεταφορές έθνικής άκτοπλοίας) και UAF (εταιρία ναυλώσεων).

## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Σύνδεση με τη Σκανδιναβία

Κατά πάσα πιθανότητα θα αρχίσουν εντός του έτους οι διαπραγματεύσεις και συνηνοήσεις για τη χρηματοδότηση και την προώθηση του σχεδίου περί μονίμου οδικής και σιδηροδρομικής συνδέσεως μεταξύ Άμβουργου, Κοπεγχάγης, Όσλο και Στοκχόλμης.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις αρμοδίου παράγοντος της Deutsche Bank, το σχέδιο αυτό, ονομαζόμενο «Scan Link», αποτελεί συνδυασμό λιμένων και σηράγγων και προβλέπεται να κοστίσει περί τα 12 δισεκατ. γερμανικών μάρκων. Από το σύνολο αυτό περί τα 3 δισεκατομμύρια θα κοστίσει το τμήμα Γερμανίας — Δανίας, 3 δισεκ. το τμήμα Δανίας — Σουηδίας και 4 δισεκ. το εντός της Δανίας τμήμα, πλέον των λοιπών δαπανών για συμπληρωματικές εργασίες. Ήδη άνω των 50 επιχειρήσεων και χρηματοδοτικών οργανισμών έχουν εκδηλώσει σχετικό ενδιαφέρον.

Κατά την Deutsche Bank το ανωτέρω έργο πρέπει να θεωρηθεί επείγον και να λάβει ανάλογη προτεραιότητα όχι μόνο λόγω των ευνοϊκών επιπτώσεών του για το λιμάνι του Άμβουργου αλλά κυρίως γιατί θα συνδέσει

την Βόρεια Ευρώπη με το Κόντινεντ. Μετά την είσοδο στην ΕΟΚ της Ισπανίας και της Πορτογαλίας διαφαίνεται ένας προανατολισμός των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς το Νότο, πράγμα που αφήνει τον Βορρά εκτός των προοπτικών του μέλλοντος. Η συμμετοχή όμως του Βορρά είναι απαραίτητη για το μέλλον της Ευρώπης και προς τη συμμετοχή αυτή θα συμβάλει ουσιαστικά το ανωτέρω σχέδιο συνδέσεως.

## ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

### Πετρελαιοκηλίδα στο Κόρπους Κρίστι

Μεγάλη οικονομολογική καταστροφή έπληξε το κύριο διακομετακομιστικό κέντρο του Κόλπου του Μεξικού, το λιμάνι του Κόρπους Κρίστι, όταν ένα Σουηδικό δεξαμενόπλοιο προσέκρουσε σε παράκτιες εγκαταστάσεις και υπέστη ρήγμα με αποτέλεσμα την διαρροή στο χώρο του εσωτερικού λιμανιού πάνω από 15.000 βαρελιών άργου. Το δεξαμενόπλοιο «World Pacific», 107.800 τόν. d.w., με σημαία Σιγκαπούρης, έκανε έλιγμους για την άγκυροβόληση βοηθούμενο από ρυμουλκά και με την συνδρομή πλοηγού όταν προσέκρουσε σε πλωτή κατασκευή πρόσδεσης και υπέστη ρήγμα διαστάσεων οκτώ τετραγωνικών ποδών. Η άμεση επέμβαση της Άκτοφυλακής που τοποθέτησε άμεσα πλωτά φράγματα γύρω από την πετρελαιοκηλίδα περιόρισε την ρύπανση και ήδη άρχισε η επιχείρηση καθαρισμού του λιμένος. Πρό ημερών έξι πλοία ήταν εγκλωβισμένα μέσα στο λιμάνι, ενώ άλλα έξι άνεμεναν στην ράδα του Κόρπους Κρίστι.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Εξαγωγές ναυτικού εξοπλισμού

Από τον Ιανουάριο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1987, η αξία των εξαχθέντων ειδών ναυτικού εξοπλισμού ανήλθε σε 129 δισεκ. γιέν, παρουσιάζοντας μικρή αύξηση από το προηγούμενο έτος. Κατά το Υπουργείο Μεταφορών η αξία των εξαχθέντων μηχανών εσωτερικής καύσεως ήταν της τάξεως των

## Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS  
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING  
SHIPMANAGERS**



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE  
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962  
TELEX: 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA  
FAX: 41 71 951  
CABLES: "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for

MITSUI LINES KOGYO KAISHA LTD. JAPAN  
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV  
HOLLAND  
INTERNATIONAL CO  
EGYPT



63 δισεκ. γιέν (49% του συνόλου), ακολουθούμενη από τα όργανα ναυσιπλοΐας με 23,7 δισεκ. γιέν (18%).

Η αύξηση των πωλήσεων μηχανών ντήζελ ήταν της τάξεως του 43% ακολουθούμενη από τα βοηθητικά μηχανήματα (23%), τα όργανα χειρισμών και άγκυροβολίας (16%), τις εξωλέμβιες μηχανές (4%) και τους άνω-έλικτες (4%). Αντίθετα μείωση παρουσίασαν οι πωλήσεις έμποροκιβωτίων, υλικών ενδυνάμυνσης και ανταλλακτικών.

Κύριος παραλήπτης ήταν η Ασία με 41,9 δισεκ. γιέν (ποσοστό 32%), ακολουθούμενη από τη Β. Αμερική με 39 δισεκ. γιέν και την Εύρωπη με 32 δισεκ. γιέν. Οι τρεις αυτές ζώνες καλύπτουν το 88% του συνόλου. Ειδικότερα ως προς την Ασία, αύξηση παρουσίασαν οι εξαγωγές ντήζελ προς τη Φορμόζα, ενώ μειώθηκαν οι εξαγωγές προς την Κίνα. Ός προς τη Β. Αμερική οι εξαγωγές έμποροκιβωτίων μειώθηκαν κατά 4%, ως προς δε την Εύρωπη κατά 1%.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

### Νέες παραγγελίες για ναυπηγήσεις

Καί δεύτερη όψιόν για την ναυπήγηση ενός δεξαμενοπλοίου 140.000 τόν. d.w. στα Ισπανικά ναυπηγεία της AESA στο Πουέρτο Ριάλ, ανακοίνωσε η κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Ισπανίας CNN. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν πέντε παρόμοια πλοία υπό παραγωγή στα ναυπηγεία της Νότιας Ισπανίας, για λογαριασμό της CNN που θα τα χρονο-ναυλώσει στην Elf Aquitaine. Η νέα παραγγελία προσθέτει 750.000 εργατώρες στη ικανότητα απασχόλησης του ναυπηγείου, ενώ η συνεργασία της Μιτσουμπίσι θα προσφέρει μεταφορά ναυπηγικής τεχνολογίας από την Ιαπωνία. Το δεξαμενόπλοιο θα έχει μήκος 274 μέτρα, εύρος 43 μ. και θα εξοπλισθεί με μηχανές Burmeister & Wain ισχύος 18.300 ίππων που θα προσδίδουν ταχύτητα 14 κόμβων. Το μηχανοστάσιο θα είναι πλήρως αυτοματοποιημένο και το πλοίο θα είναι επανδρωμένο με πλήρωμα 18 ατόμων.

### Οι επενδύσεις της Τρανσμεντιτεράνα

Η εθνική εταιρία Transmediterranea θα επενδύσει φέτος στην ανανέωση του στόλου της 6.000 έκ.τ. πεσετών. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει ένα τμήμα μόνο του συνολικού ποσού των 50.000 έκ.τ. πεσετών που η διεύθυνση της εταιρίας προβλέπει να επενδύσει μεταξύ 1987 και 1997 για τον πλήρη έκσυγχρονισμό του στόλου. Το 1987 οι κρατικές επιχορηγήσεις προς την εταιρία έφθασαν τα 4.467 έκ.τ. πεσετών, ενώ για φέτος προβλέπονται άλλα 2.100 έκ.τ. πεσετών. Από το 1978 που εθνικοποιήθηκε η εταιρία οι δημόσιες επιχορηγήσεις κάλυψαν το 115% των επενδύσεων εκμεταλλεύσεως.

Ο αριθμός των επιβατών που μετέφεραν τα πλοία της εταιρίας στους 10 πρώτους μήνες του προηγούμενου έτους αυξήθηκε κατά 2,2%, ο δε αριθμός των αυτοκινήτων κατά 2,8%. Κατά το ίδιο έτος τα κέρδη της ανήλθαν σε 2.900 έκ.τ. πεσετών (αύξηση 83,5% έναντι του 1986), ενώ για το τρέχον έτος υπολογίζονται σε 3.113 έκ.τ. πεσετών. Τέλος τα κεφάλαια της εταιρίας θα φθάσουν τα 15.585 έκ.τ. πεσετών ο δε δανεισμός της, βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθε-

σμος, μειώθηκε κατά 1.629 έκ.τ. φθάνοντας στο τέλος του έτους τα 7.044 έκ.τ. πεσετών.

## ΚΙΝΑ

### Η νέα τεχνολογία

Με την προσχώρηση της στη Διεθνή Ένωση Αερίου (IGU) η Λαϊκή Κίνα θα είναι σε θέση ν' αποκτήσει νέες τεχνολογικές μεθόδους στον τομέα του φυσικού αερίου. Κυρίως θα μπορέσει να βελτιώσει βαθμιαίως την περιβαλλοντολογική της κατάσταση περιορίζοντας την ατμοσφαιρική ρύπανση ή ό-ποια κατέχει παγκόσμια ρεκόρ λόγω της μεγάλης χρήσεως γαιάνθρακος και πετρελαίου με ύψηλο ποσοστό θείου τόσο στα ηλεκτροπαραγωγά όσο και στα λοιπά έργα-στάσια.

Πρέπει να σημειωθεί ότι μολονότι η προσχώρηση στην IGU είναι πολύ πρόσφατη, η Κίνα είναι η πρώτη χώρα που χρησιμοποίησε το φυσικό αέριο. Αυτό ανατρέπει δύο πλέον χιλιάδες χρόνια όταν οι αρχαίοι Κινέζοι μεταχειρίζονταν σωληνώσεις από μπαμπού για να διοχετεύουν το φυσικό αέριο.

Παρόλο που στον τομέα του φυσικού αερίου η Κίνα έχει κάνει σημαντικές προόδους τον τελευταίο καιρό φθάνοντας το βάθος των γεωτρήσεων στα 3.900 μέτρα, εντούτοις το ενδιαφέρον των αρμοδίων φαίνεται στραμμένο κυρίως προς τις δυνατότητες του προπανίου και την παραγωγή αερίων πετρελαίου παρά προς την ανάπτυξη των πηγών του φυσικού αερίου.

## ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

### Παράδοση Νορβηγικών τάνκερς

Μετά από πεντάχρονη διαφωνία σχετικά με την παραλαβή τους από τους παραγωγείς τους, τα έξι δεξαμενόπλοια που ναυπήγησε το ναυπηγείο KSEC της Ν. Κορέας θα παραδοθούν τελικά στο συγκρότημα Klaveness and Havtor Management, αλλά με σημαντική μείωση της τιμής τους από τα 28,5 έκ.τ. δολλ. που είχαν συμφωνηθεί το 1983, σε 6 έκ.τ. δολλάρια το καθένα. Επίσης μετά από πιέσεις των πλοιοκτητών έγιναν και σημαντικές αλλαγές στα κλείστρα των δεξαμενών φορτίου καθώς αυτό ήταν το κυριότερο θέμα διαφωνίας μεταξύ των δύο πλευρών. Πρόκειται για πλοία με ποικίλες δυνατότητες μεταφοράς διαφορετικών φορτίων όπως προϊόντων πετρελαίου, μεταλλευμάτων σε χύδην μορφή καθώς και άλλων χυ-

δην φορτίων και άργου πετρελαίου, με τον-νάζ 37.000 τόν. d.w.

### Αύξηση των πλοίων του νηολογίου

Σε περισσότερες από 10 έκ.τ. τον γκρός έφτασε η έγγεγραμμένη στο Νοτιοκορεατικό νηολόγιο χωρητικότητα κατά το 1987, ενώ ταυτόχρονα τα έσοδα της χώρας από την ναυτιλία αυξήθηκαν κατά 30%. Σύμφωνα με την έτήσια αναφορά του Κορεατικού Νηογνώμονα αναμένεται και νέα αύξηση στις εργασίες του καθώς ο οργανισμός έγινε μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS). Κατά το 1987 οι έγγραφες στο Κορεατικό νηολόγιο έφθασαν τα 202 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1,5 έκ.τ. τον γκρός, ενώ το ίδιο διάστημα διαγράφηκαν 112 παλαιά σκάφη. Στο τέλος του 1987 το Κορεατικό νηολόγιο περιλάμβανε 2.173 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 10,3 έκ.τ. τον γκρός. Σημαντικό ποσοστό από τα πλοία αυτά ανήκουν σε Νοτιοκορεάτες εφοπλιστές (1.823 πλοία, 7,1 έκ.τ. τον γκρός) ενώ δεύτερος έρχεται ο Παναμάς με 191 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1,5 έκ.τ. τον γκρός.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Άγορά Καναδικών όχημα-ταγωγών

Η ναυτιλιακή εταιρία Stena Line της Σουηδίας που πρόσφατα εισήγαγε τις μετοχές της στο χρηματιστήριο της χώρας με αρκετή οικονομική επιτυχία, πρόκειται να αγοράσει από την Καναδική κυβέρνηση την εταιρία British Columbia Steamship Co. η οποία διαχειρίζεται όχημα-ταγωγά πλοία στις γραμμές της Ανατολικής άκτης. Η αγορά αυτή, ύψους 5 έκ.τ. δολλαρίων θα επιτρέψει στην Σουηδική εταιρία να εισέλθει στις γραμμές της Ανατολικής άκτης του Καναδά και των ΗΠΑ. Η Καναδική εταιρία εκμεταλλεύεται δύο όχημα-ταγωγά σε έτήσια βάση στη γραμμή Σιάττλ — Βικτώρια. Σύντομα θα δρομολογηθεί ένα νέο όχημα-ταγωγό μεταφορικής ικανότητας 1.200 επιβατών και 320 όχημάτων, ενώ θα επαναλειτουργήσει η γραμμή Βικτώρια — Βανκούβερ τον Μάιο του 1989. Στην νέα εταιρία που θα δημιουργηθεί με την έπωνυμία British Columbia Stena Lines, η κυβέρνηση θα διατηρήσει το 10% των μετοχών και θα διορίζει δύο μέλη στο πενταμελές διοικητικό συμβούλιο. Επίσης η κυβέρνηση θα εισπράττει το 30% των κερδών που θα έχουν τα πλοία από τα τυχερά παιχνίδια εν πλώ.

## ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ

ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ

ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ

## STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24  
2000 Antwerpen  
Teleph: 00323 - 2317168  
or 2317473  
Home: 00323 - 2396523

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:  
κ. Παν. Σωτηρίου (Chief Eng.)  
Νοταρά 50, 2ος όρος  
Τηλέφ.: 4117838  
Τελωνειακές πληροφορίες:  
κ. Νίκος Τζαβέλλας - τηλέφ.: 4119239



# **BALKANFRACHT**

---

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ**

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος  
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

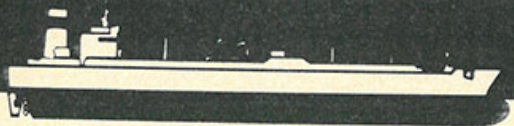
2, Afentouli Str.  
PIRAEUS  
PHONES: 4520106/4520268  
4525510/4520609  
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

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



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



## Η ITF καλύπτει τὰ «θυγατρικά νηολόγια»

Η Έπιτροπή Θεμιτών Πρακτικών της Διεθνούς Όμοσπονδίας Μεταφορών ITF επιβεβαιώνει την αντίληψη που έχει διατυπωθεί επανειλημμένα από τὰ «Ναυτικά Χρονικά», σύμφωνα με την οποία η ITF καλύπτει τὰ λεγόμενα «θυγατρικά νηολόγια» με τὰ οποία διάφορες κατ' ἐξοχήν ναυτιλιακές χώρες προσπαθούν νά καταστήσουν περισσότερο ανταγωνιστικούς τούς ἐθνικούς τους στόλους.

Η επιβεβαίωση αυτή περιέχεται σέ ἐπιστολή της Έπιτροπής Θεμιτών Πρακτικών πρὸς τὴν ITF, τὰ κύρια σημεία της οποίας ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Η Έπιτροπή συμφώνησε ὅτι ἡ ITF καὶ οἱ ναυτεργατικές ὁργανώσεις της δυνάμει της πρέπει νά ἐντείνουν τίς πολιτικές καὶ ἀπεργιακές κινητοποιήσεις τους μέ στόχο τὴν διατήρηση της ἐθνικῆς ναυτιλίας. Η Έπιτροπή ἀντιτίθεται στὰ θυγατρικά νηολόγια, ἀλλὰ ἀναγνώρισε ὅτι σέ μερικές περιπτώσεις οἱ ἐθνικές ὁργανώσεις ναυτικών δέν ἔχουν ἄλλη ἐπιλογή ἀπὸ τὸ νά τὰ ἀποδεχτοῦν, λόγω κυβερνητικῆς πολιτικῆς. Σέ αὐτή τὴν περίπτωση οἱ διευθετήσεις πρέπει νά ἔχουν πλεονεκτήματα καὶ στήν ἐθνική οἰκονομία, πρέπει νά δοῦν φορολογικές ἀπαλλαγές στοὺς ναυτικούς καὶ τούς πλοιοκτῆτες, νά διατηρηθοῦν τὰ μέτρα κοινωνικῆς ἀσφάλισης, νά μὴν μειωθοῦν τὰ μέτρα ἀσφάλειας, τὰ δικαιώματα διαπραγμάτευσης τῶν ἐργατικῶν ἐνώσεων νά διατηρηθοῦν καὶ νά ἀποφευχθοῦν καταστάσεις διάκρισης στήν πρόσληψη ἐργατικῶν προσωπικῶν.

Λαμβανομένου ὑπόψης τοῦ αὐξανόμενου ἀριθμοῦ θυγατρικῶν νηολογίων πού καλύπτονται ἀπὸ κυβερνήσεις παρδοσιακῶν ναυτικῶν ἐθνῶν, ἡ Έπιτροπή

πῇ ὑποστήριξε τὴν ἐφαρμογή της ἀπόφασης της Συνόδου τοῦ 1987 πού ἀνέφερε ὅτι «τέτοια νηολόγια θά θεωροῦνται ἀπὸ τὴν ITF ὡς νηολόγια σημαίων εὐκαιρίας ὅταν τὰ πλοῖα δέν ἀνήκουν στήν χώρα της σημαίας». Τὰ τοπικά ναυτεργατικά σωματεία μποροῦν, ἀν δέν δέχονται τίς συνθήκες ἐγκατάστασης τοῦ θυγατρικοῦ νηολογίου, νά ζητήσουν ἀπὸ τὴν ITF νά προσθέσει τὸ νηολόγιο στήν λίστα τῶν σημαίων εὐκαιρίας. Κανένα συνδικάτο ἐγγεγραμμένο στήν ITF δέν πρέπει νά διαπραγματεύεται μέ πλοιοκτῆτες θέματα ἐπάνδρωσης τῶν πλοίων θυγατρικοῦ νηολογίου χωρίς τὴν ἐγκριση τοῦ σωματείου της νηολογούσας χώρας. Τέλος ἡ Έπιτροπή διατηρεῖ τὸ δικαίωμα νά θεωρήσει ὅποιαδήποτε σημαία θυγατρικοῦ νηολογίου ὡς σημαία εὐκαιρίας ἀν τὸ ὁρίσουν οἱ συνθήκες. Ὡς σημειωθεῖ ὅτι μέσα στὸ πλαίσιο τῶν ἀνωτέρω συνθηκῶν τὸ Βέλγιο καὶ τὸ Λουξεμβούργο θά θεωροῦνται ὡς μία χώρα.

Η Έπιτροπή συμφώνησε ὅτι τὰ πληρώματα ἀπὸ τὸ Ἀνατολικό Μπλόκ καὶ ἄλλες χώρες ὅπου δέν ὑπάρχουν σωματεία ἐγγεγραμμένα στήν ITF, θά πρέπει νά καλύπτονται ἀπὸ μία προκαθορισμένη Διεθνή Συμφωνία της ITF καὶ νά εἶναι εὐθύνη τοῦ Τμήματος Εἰδικῶν Ναυτικῶν της ITF. Τέλος θά πρέπει ἡ ITF νά στηρίξει μία νέα ἐκστρατεία γιὰ τὴν ὁργάνωση τῶν ναυτικῶν τῶν κρουαζιερόπλοίων.

### Οἱ συμβάσεις

Μετά τὴν ὑπογραφή της συλλογικῆς συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν («κόστερες», μέχρι 500 τόν. γκρός) ὅλοι οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ καλύπτονται γιὰ τὸ 1988 μέ συλλογικές συμβάσεις ἐργασίας. Στὸ μεταξύ δημοσιεύθηκαν στήν ἐφημερί-

δα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 468 Β' 7.7.88), οἱ κυρωθεῖσες ἀπὸ τὸν Ὑπουργὸ Ναυτιλίας, συλλογικές συμβάσεις ἐργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 501 ἕως 3.000 κοχ. (ἡ 801 - 4.500 d.w.t.) καὶ τῶν πλοιαρχῶν τῶν πλοίων τῆς ἱδίας κατηγορίας.

### Διεθνῆς Συστάσεις

Στάλθηκαν στίς ναυτεργατικές ὁργανώσεις γιὰ μελέτη:

- Η Διεθνῆς Σύσταση 173 «Γιὰ τὰ κοινωνικά προγράμματα ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν στή θάλασσα καὶ στὸ λιμάνι», ἡ ὁποία υἱοθετήθηκε ἀπὸ τὴν 74η Γενική Συνδιάσκεψη τῆς ΔΟΕ, πού συνήλθε στίς 24.9.87.
- Η Διεθνῆς Σύσταση 174, πού ἀφορᾷ τὸν ἐπαναπαρισμὸ τῶν ναυτικῶν, καὶ ἡ ὁποία υἱοθετήθηκε ἀπὸ τὴν 74η Γενική Συνδιάσκεψη τῆς ΔΟΕ, πού συνήλθε στίς 24.9.87.

### Η ἀναγνώριση πλοίων ὡς ἐπιβατηγῶν

Ἐστάλη γιὰ δημοσίευση στήν ἐφημερίδα της Κυβερνήσεως τὸ Προεδρικό Διάταγμα πού ἀφορᾷ τὴν ἀναγνώριση ἐλληνικῶν πλοίων ὡς ἐπιβατηγῶν καὶ τροποποιεῖ τίς προϋποθέσεις γιὰ τὴν ὁρομολόγησή τους στίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες καὶ τὴν ἐκδοση τοῦ πρώτου πιστοποιητικοῦ ἀσφαλείας.

Σέ σχετικὴ ἀνακοίνωση τοῦ ΥΕΝ ἀναφέρεται ὅτι μέ τὸ νέο Προεδρικό Διάταγμα ἀπλοποιοῦνται οἱ μέχρι τώρα χρονοβόρες καὶ γραφειοκρατικές διαδικασίες, πού ἀποδείχτηκαν ἀνασταλτικός παράγοντας γιὰ τὴν ὑψωση της Ἑλληνικῆς σημαίας σέ ἐλληνόκτητα πλοῖα.

Διατηρεῖται ὁ ἰσχύων σήμερα περιορισμὸς της ἡλικίας τῶν 20 ἐτῶν γιὰ τὰ ἐλληνικά πλοῖα πού ἀναγνωρίζονται ὡς ἐπιβατηγά, ἐνῶ γιὰ τὰ πρὸς ἀναγνώριση ἐλληνικά πλοῖα πού προορίζονται γιὰ ἐσωτερικούς ὁρομολογιακοὺς πλόες αὐξάνεται τὸ ἰσχύον ὅριο ἡλικίας ἀπὸ 15 σέ 20 χρόνια.

Τέλος, μέ μεταβατικὴ διάταξη ἱκανοποιοῦνται ἐλληνόκτητα πλοῖα μέ ξένη σημαία, τὰ ὁποία ἐκδήλωσαν μέχρι τίς 31 Μαρτίου 1988, ἐγγράφως ἐνδιαφέρον νά ὑψώσουν τὴν ἐλληνικὴ σημαία καὶ τὰ ὁποία ἀδυνατοῦσαν, λόγω τοῦ ὑφισταμένου περιορισμοῦ τοῦ ὁρίου ἡλικίας, νά ἀναγνωριστοῦν ὡς ἐπιβατηγά.

### Ἀγοραπωλησίες

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα περιήλθε τὸ ἐλληνικὸ δεξαλοκίνητο μικτὸ πλοῖο «Πανκάρ Θεόδωρος» 225.162 τόν. d.w., 82.207 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 20 ἐκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Σιγκαπούρης ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ κυπριακὴ σημαία φορτηγὸ πλοῖο «Ἐμμα Φ.» 16.635 τόν. d.w., 11.045 τόν. γκρός, βρετανικῆς ναυπηγήσεως 1973, ἐ-

PHONES: 675.4321, 321.7588  
TELEX: 87517  
FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI" BALTIMORE

## JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



ναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιηλθε το μπάλκ κάρριερ «Sun Cherie» 17.802 τον. d.w., 10.221 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 3,8 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους έπωλήθη τά υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Βάννα Η.» 32.209 τον. d.w., 18.064 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ναυτιλιακή εταιρία της Γιουγκοσλαβίας έπωλήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Σπύρος Α. Λαίμπος» 24.232 τον. d.w., 16.794 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ανατολ. Γερμανία το 1984, έναντι τιμής περί των 11,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα πού δραστηριοποιούνται στην Λατινική Αμερική φέρεται πωληθέν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Εντιούρας» 37.715 τον. d.w., 22.208 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής περί των 14,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλοιοκτήτες της Απώ Ανατολής έπωλήθη το ελληνικό φορτηγό τύπου φρήντομ «Αμάραντος», 17.159 τον. d.w., 10.996 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί των 6,75 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Δανούς πλοιοκτήτες φέρεται πωληθέν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Πατριώτης» 42.294 τον. d.w., 24.888 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής περί των 15,25 εκατ. δολλαρίων.

— Στους Σοβιετικούς τέλος, έπωλήθησαν τά αδελφά ελληνικά μπάλκ κάρριερ «Βένι II», καί «Σαξέσσor III» 30.242 τον. d.w., 16.993 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977 καί 1976 αντίστοιχα στην Ισπανία, έναντι συνολικής τιμής περί των 16 εκατ. δολλαρίων.

## Κεντρικό λιμεναρχείο στά Χανιά

Από τό ύπουργείο Ναυτιλίας, καταρτίσθηκε σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, μέ τό όποίο τό λιμεναρχείο Χανίων μετατάσσεται σέ κεντρικό λιμεναρχείο καί καθορίζεται ή περιφέρεια δικαιοδοσίας του.

Τό σχέδιο Π.Δ. στάλθηκε στό Συμβούλιο Έπικρατείας γιά τήν κατά νόμο έπεξεργασία του.

## Προαγωγές

Μέ Προεδρικό Διάταγμα, προήχθησαν στό βαθμό του ύποπλοιάρχου Λ.Σ. οί άνθυποπλοίαρχοι Σπ. Κρέπης καί Κ. Μεσολογγίτης.

## Ή Σχολή Σωστικών

Από τή Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων, άποφοίτησαν τόν Ιούνιο 156 ναυτικοί, άπό τούς όποιους 95 άξιωματικοί καί 61 κατώτερα πληρώματα.

## Διάσωση ναυαγών

Δύο Αμερικανούς ναυαγούς περισυνέλεξε τό ελληνικό φορτηγό «Σείλ Μπίλ» 23 μίλια νότια άπό τίς Μπαχάμες, ενώ έπλεε προς τό Γκάλβεστον του Τέξας.

Οί δύο ναυαγοί (άνδρόγυνο), βρέθηκαν στή θάλασσα, πάνω σέ μιά μικρή πλαστική βάρκα, καί πάλευαν μέ τά κύματα επί 30 ώρες, μετά τή βύθιση του σκάφους τους.

Τό ελληνικό πλοίο προσέγγισε στή ράδα του Μαϊάμι καί παρέδωσε τούς ναυαγούς σέ πλοίο της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

## Προσφυγή ιατρών του Ο.Ν.

Αίτηση άκυρώσεως της ύπ' αριθ. 243 —

3/5/88/3.688 άποφάσεως του ύπουργού Ναυτιλίας μέ τήν όποία καθιερώνεται άνώτατο όριο μηνιαίας άμοιβής των ιατρών Κέντρου καί Έπαρχίας, πού συμβάλλονται μέ τόν Οίκο του Ναύτου, κατά πράξη καί κατά περίπτωση, σέ 60.000 δρχ., ύπέβαλαν στό Συμβούλιο της Έπικρατείας, τέσσερις ιατροί, συμβεβλημένοι μέ μίσθωση έργου μέ τόν Οίκο Ναύτου καί ό Ιατρικός Σύλλογος Πειραιώς.

Στήν αίτηση ζητείται νά άκυρωθεί ή παραπάνω άπόφαση του ΥΕΝ, καθώς καί ή ύπ' αριθ. 4064/13/5.4.1988 άπόφαση του Δ.Σ. του Οίκου του Ναύτου γιά τό ίδιο θέμα, ως μή νόμιμες.

## Υγρά καύσιμα στην Κω

Η εταιρία πετρελαιοειδών ΕΚΟ ύπέγραψε στίς 19 Ιουλίου σύμβαση μέ τούς εκπροσώπους του Όργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης Κω γιά τήν σύσταση της εταιρίας ΕΚΟ-ΤΑ ΚΩ ΑΕ.

Σκοπός της εταιρίας είναι ή δημιουργία έγκαταστάσεων ύγρων καυσίμων (δεξαμενές, σταθμός φόρτωσης βυτιοφόρων, κ.λ.π.) γιά τόν άποτελεσματικό έφοδιασμό του νησιού της Κω μέ ύγρά καύσιμα σέ όλη τήν διάρκεια του χρόνου.

Οί έγκαταστάσεις της νέας εταιρίας θά άνεγερθούν στην θέση Πρωτοκάραβο της κοινότητας Άντιμάχειας. Τό συνολικό ύψος της επενδύσεως θά ανέλθει σέ 250 εκατ. δραχμών περίπου, μέρος της όποίας θά χρηματοδοτηθεί άπό τά Μεσογειακά Όλοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ) των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Τό έργο προβλέπεται νά ολοκληρωθεί μέσά στό 1989. Η συμμετοχή της ΕΚΟ άνέρχε-

## 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 CRUCIERE 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



ται στο 49% του μετοχικού κεφαλαίου της νέας εταιρίας, το δε υπόλοιπο 51% ανήκει στον ΟΤΑ Κώ.

### Δέν επιβάλλεται τέλος 10% στη Λιβύη

Τό ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι κατά δήλωση αρμοδίου αξιωματούχου του Λιβυκού Υπουργείου Μεταφορών, οι Λιβυκές αρχές έπαυσαν να εισπράττουν τέλος 10% πρακτορειακών δικαιωμάτων των Έλληνικών πλοίων. Μετά από αυτό καλούνται τα μέλη της Ε.Ε.Ε. να εξακριβώσουν εάν η ανωτέρω πληροφορία ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα ώστε να ενημερωθεί σχετικά τό ΥΕΝ.

### Πιό καθαρή ή Μεσόγειος

Αξιωματούχος της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, δήλωσε στις 27 Ιουλίου στην Γενεύη, ότι η κατάσταση στις παραλίες της Μεσογείου έχει καλύτερευσει αισθητά, με τη βοήθεια ενός προγράμματος του ΟΗΕ, στο οποίο συμμετέχουν χώρες που «βρέχονται» από θάλασσα και οργανισμοί όπως η HEL-MEP με σκοπό να μειωθεί η ρύπανση των ακτών. Όπως δήλωσε, τό 80% όλων των παραλίων είναι τώρα «καθαρές και ασφαλείς» για κολύμπι, για τούς περισσότερους από 100 εκατομμύρια τουρίστες που αναμένεται να επισκεφθούν τις μεσογειακές χώρες αυτό τό καλοκαίρι (τό 1/3 του παγκόσμιου τουρισμού), έναντι 65% των ακτών, που έθεωρούντο καθαρές τό 1975.

### Οί «Κυκλαδικές Κρουαζιέρες» εύχαριστούν

Η εταιρία «Κυκλαδικές Κρουαζιέρες» πλοιοκτήτρια του «Σίτυ όφ Πόρος» που υπήρξε ό εύκολος αλλά όχι και ό αντικειμενικός στόχος της έγκληματικής ενέργειας των τρομοκρατών, με ανακοίνωσή της εύχαριστεί όλους τούς επώνυμους και ανώνυμους ανθρώπους, καθώς και τόν έλληνικό και ξένο τύπο για τήν συμπράστασή τους στις δυσκολες ώρες που πέρασε.

Στήν ίδια ανακοίνωση, η εταιρία εκφράζει δημόσια τήν όδύν της προς τούς οικείους των θυμάτων και προς τούς τραυματίες από τήν έγκληματική επίθεση και διαβεβαιώνει τό ταξιδιωτικό κοινό ότι θα συνεχίσει να παρέχει υπηρεσίες ύψηλου επιπέδου στον χώρο του θαλάσσιου τουρισμού.



Τό έπιβατηγό-όχηματαγωγό «Ιονιαν Γκάλαξυ» της εταιρίας Στρίντζη, μεταφορικής ικανότητας 1.600 έπιβατών και 600 ιδιωτικών αυτοκινήτων, τό όποίο είναι τό μεγαλύτερο έπιβατηγό σκάφος υπό έλληνική σημαία.

Η εταιρία Στρίντζη διαχειρίζεται όκτώ πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 9.000 έπιβατών και 1.900 ΙΧ αυτοκινήτων, από τά όποία τά τέσσερα εξυπηρετούν τή γραμμή Έλλάδος — Ιταλίας και Γιουγκοσλαβίας, ενώ τά υπόλοιπα τέσσερα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στις έσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες. Έντός του έτους υπολογίζεται ότι θα άρχισι η κατασκευή σε έλληνικό ναυπηγείο του σύγχρονου πορθμείου «Πόρος» τό όποίο θα αντικαταστήσι τό «Αίνας» στη γραμμή Κυλλήνης — Πόρου.

### Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών

Ανακοινώθηκε ότι η Έστία Ναυτικών, θα χορηγήσει και έφέτος, για δεύτερη συνεχή χρονιά χρηματικά βραβεία στα παιδιά των ναυτικών που άρίστευσαν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, κατά τό άκαδημαϊκό έτος 1987 - 88.

Γιά τούς όρους και τις προϋποθέσεις παροχής του χρηματικού βραβείου, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να άπευθύνονται στην Έστία Ναυτικών στον Πειραιά.

### Θεατρικά εισιτήρια

Η Έστία Ναυτικών με ανακοίνωσή της υπενθυμίζει ότι άρχισι η διάθεση εισιτηρίων θερινών θεάτρων στους έν ενεργεία και συνταξιούχους ναυτικούς, που δέν πήραν εισιτήρια τή χειμερινή θεατρική περίοδο 1987 - 88.

Η διανομή των εισιτηρίων γίνεται από 9 τό πρωί έως 2 τό μεσημέρι, από τό ίσόγειο

του Οίκου Ναύτη στον Πειραιά, εις μέν τούς έν ενεργεία ναυτικούς κάθε Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή, εις δέ τούς συνταξιούχους, κάθε Τρίτη και Πέμπτη.

### Τό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στην Άνδρο

Μιά διαρκή πολιτιστική έκρηξη ζει η Άνδρος τά τελευταία χρόνια με τή λειτουργία του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, δημιούργημα του Βασίλη και της Έλίζας Γουλανδρή, οι όποιοι τό 1981 έγκαινίασαν και τό Αρχαιολογικό Μουσείο Άνδρου.

Έφέτος με τόν Ματίς, πέρι με τόν Πικάσο, τό Μουσείο της Σύγχρονης Τέχνης έχει σάν πυρήνα του τό σύνολο σχεδόν των έργων του Άνδριώτη γλύπτη Μιχάλη Τόμπρου αλλά και δημιουργίες σημαντικών Έλλήνων καλλιτεχνών, όπως ό Τσαρούχης, ό Γκίκας, ό Μόραλης, ό Βασιλείου, ό Τάκης, ό Σκλέβος, ό Γουναρόπουλος, ό Φασιανός, ό Μπουζιάνης και άλλοι. Πρίν δυό χρόνια έγκαινία-



**Link Maritime Enterprises S.A.**  
● **chartering**

● **contracting**

● **sale & purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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



## Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 27 Ἰουλίου. Τιμές σέ δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη.

| ΛΙΜΕΝΑΣ               | 380CST      | 180CST      | MDU              |
|-----------------------|-------------|-------------|------------------|
| Βοστώνης              | 87/90,50    | 90/95,50    | 150/160          |
| Νέας Ὑόρκης           | 73/83       | 76/86       | 160/164          |
| Φιλαδέλφειας          | 80,50/83,50 | 83/85,50    | 160/164          |
| Βαλτιμόρης            | 801/81      | 84/85       | 162/164          |
| Νόρφολκ               | 77/82,50    | 80/84,50    | 160/162          |
| Σαβάνας               | 80/81       | 84/85       | 164/165          |
| Τζάνκσονβιλ           | 82/83       | 84/85       | 163,75/164,75    |
| Π. Ἐβεργκλεϊτς        | 86/87       | 89/90       | 157/158          |
| Τάμπα                 | 81/83       | 84/86       | 136/163,75       |
| Μόμπιλ                | 75/80       | 76/82       | 156/160          |
| Ν. Ὁρλεάνης           | 73/76       | 74,50/78    | 156/158          |
| Μπωμόντι/Π. Ἀρθουρ    | 75/76       | 76/77       | 156/157          |
| Χιούστον              | 73/76       | 74,50/78    | 156/158          |
| Κόρπους Κρίστι        | 82/83       | 84/84,50    | 152/153          |
| Λός Ἀντζελες          | 77/80       | 79/81       | 125/170          |
| Σάν Φραντζίσκο        | 77/78       | 79/80       | 130/165          |
| Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ. | 86/87       | 88/89       | 130/170          |
| Σηάτιλ                | 78/86       | 81/88       | 150/170          |
| Μόντρεαλ              | 79/81       | 83/85       | 168/170          |
| Βανκούβερ             | 91/91,50    | 92/92,25    | 184/186          |
| Ἀγ. Εὐσταθίου         | 88/90       | 94/96       | 175/180          |
| Φρήπορτ               | 80/81       | 83/84       | 175/176          |
| Κιουρασάο             | 92,50       | 95          | 141              |
| Τρίνιταντ             | 96/97       | 100/101     | 175/176          |
| Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα   | 86/89       | 90/94       | 165/167          |
| Σαίντ Κρουά           | 14,05       | 14,45       | 24,10            |
| Βενεζουέλας           | 11,51       | 12,03       | 23,02            |
| Βραζιλίας             | 83          | 86          | 270              |
| Ρόττερταμ             | 73/75       | 76/77       | 120/123MTD       |
| Ἀμβέρσας              | 72/73       | 75/76       | 1235126MTD       |
| Ἀμβούργου             | 75/76       | 77/78       | 132/133MTD       |
| Γαλλίας               | 76/77       | 83/85       | 143/144MTD       |
| Ἰσπανίας              | 84/85       | 88/89       | 165/166          |
| Θέουτας               | 83/84       | 85/86       | 143/144          |
| Γένεβας               | 80/81       | 85/86       | 143/147MTD       |
| Αὐγούστας             | 80/81       | 85/86       | 146/150MTD       |
| Πειραιῶς              | 79          | —           | —                |
| Σουέζ Κανάλ           | 86/88       | 86/88       | 173/175MTD       |
| Τζέντας               | —           | 72,75/74,75 | 162,50/164,50MTD |
| Νταμμά                | —           | 68,50/70,50 | 151,50/153,50MTD |
| Ράς Τανούρα           | —           | 70,50       | 153,50MTD        |
| Φουτζέιρα             | 68,50/69,50 | 71/72       | 152/153          |
| Κουβέϊτ               | 70/75       | 72/80       | 150/155          |
| Ντακάρ                | —           | 94/97       | 152/156          |
| Τζιμπουτί             | —           | 100/102     | 172/175          |
| Σιγκαπούρης           | 76/77       | 79/80       | 129/132          |
| Κορέας                | 77/78       | 79/80       | 165/166          |
| Ἰαπωνίας              | 91/94       | 95/97       | 184/186          |

σθκε ἡ καινούργια πτέρυγα τοῦ Μουσείου μέ τέσσερις ὁρόφους, ἀρτίο μουσειολογικό ἐξοπλισμό καί δυνατότητες παρουσιάσεως πολὺ μεγάλων ἐκθέσεων.

## Ἡ ΝΑΥΤΟΜΑΡ

Τό Shipping Department τῆς ἐταιρίας Ναυτομαρ ἐγκαταστάθηκε ἀπὸ τὴν 1 Ἰουλίου πάλι στὸν Πειραιᾶ, Ἀκτὴ Μισοῦλη 33, τηλ. 452.4052.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

## ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον παρουσιάζει τὸ βιβλίον — ἐγχειρίδιο τὸ ἀποκαλεῖ ὁ συγγραφέας — τοῦ πλοίαρχου Λιμενικοῦ Σώματος κ. Ν. Τσελέπη μέ τίτλο: «Μεταφορά Ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» πού μόλις κυκλοφόρησε. Διότι, ὅπως πολὺ εὐστοχα παρατηρεῖ ὁ συγγραφέας, ἡ ἐλληνικὴ βιβλιογραφία παρουσιάζεται πτωχὴ στὸν κλάδο τῆς πρακτικῆς τῶν ναυτικῶν συναλλαγῶν, ἡ ἀντιμετώπιση δὲ περιστάσεων ἀπὸ τοὺς ἀσχολούμενους μ' αὐτές καί ἡ ἀντίληψη σχετικῶν γνώσεων στηρίζεται κατὰ βάση στὰ ξένα συγγράμματα, στὸ Ἀγγλικὸ δίκαιο καί στὴν Νομολογία κυρίως τῶν Ἀγγλικῶν Δικαστηρίων.

Πρὸς τοῦτο ὁ συγγραφέας ξεκίνησε τὴν ἐργασία του αὐτὴ μέ βάση τοὺς Ἀγγλικούς κανόνες καί τοὺς ὁμοίους τοὺς διεθνεῖς καί τὴν ἐφαρμογὴ τοὺς σέ ναυλοσύμφωνα μέ φορτωτικές, ἀναλύοντας ὅχι μόνο μεταφραστικὰ τοὺς χρησιμοποιούμενους ὅρους ἀλλὰ παρέχοντας καί σχετικὴ ἐμπειρία ἀπὸ παραδείγματα ἀπὸ ναυτιλιακὲς συμβάσεις.

Παρατίθενται ἐπίσης, οἱ Διεθνεῖς Συμβάσεις Χάρβης — Ἀμβέρσας καί ἐπισημαίνονται οἱ διαφορὲς τοὺς ὥστε ὁ μελετητὴς νὰ μπορεῖ νὰ βγάλει τὰ συμπεράσματά του γιὰ τίς ἀλληλοεπιδράσεις τῶν κρατῶν στὴν τελικὴ διαμόρφωση τῶν κειμένων τῶν ἀρθρῶν.

Τὸ βιβλίον τοῦ κ. Τσελέπη μπορεῖ νὰ εἶναι χρήσιμο ἀκόμη καί σὰν βοήθημα καί γιὰ αὐτοὺς πού ἐγείρουν ἀπαιτήσεις ἀπὸ φθορὲς ἢ ἐλλείμματα φορτίου, καθὼς ἐπίσης καί γιὰ τοὺς μεταφορεῖς στίς ἀγωγὲς πού γίνονται γιὰ τὴ διασφάλιση δικαιωμάτων.

Τὸ βιβλίον — τὸ πρῶτο τοῦ συγγραφέα — κυκλοφόρησε σὲ ἰδιαίτερα ἐπιμελημένη ἐκδοχὴ τῶν ἐκδόσεων «ΙΩΝ» καί περιέχει 32 κεφάλαια καί ἔχει παραρτήματα πού καλύπτουν πλήρως καί κατὰ τὸν καλύτερο τρόπο τὸ θέμα.

Δ.Χ.Τ.

in Argentina and Montevideo

## FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS &amp; BUNKERS

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

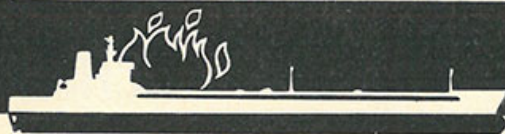
Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932  
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337  
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486  
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:  
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327  
A O H: 6524166  
Tlx: 21 1317 ATMA GP



# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



| Όνομα                         | Σημαία    | Τ.Γκρός | Έτος Ναυπηγ. | Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------|-----------|---------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>               |           |         |              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ                    | Έλληνική  | 9.031   | 1968         | Κακινάντα για Ρόττερταμ, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή κατά το διάπλου του Σουέζ, στις 5/7.                                                                                                                                                              |
| ΕΡΜΙΟΝΗ                       | Έλληνική  | 4.508   | 1966         | Ανέφερε ζημιές στον πυθμένα, στον Πειραιά, στις 13/7.                                                                                                                                                                                                     |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Λ.                    | Κυπριακή  | 11.159  | 1977         | Κατά τον απόπλου από Ρίο Χάινα υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Κιουρασάο.                                                                                                                                                       |
| ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ                     | Κυπριακή  | 11.954  | 1973         | Υπέστη βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στον Πειραιά, στις 28/6. Αναλήφθηκαν επισκευές.                                                                                                                                                                        |
| ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ                    | Έλληνική  | 12.958  | 1978         | Ανέφερε ζημιές στα καλύμματα κύτους, στο Χόγκ Κόγκ στις 8/6. Αναλήφθηκαν επισκευές.                                                                                                                                                                       |
| ΠΙΟΝΑΡ                        | Κυπριακή  | 6.162   | 1969         | Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά στις 26/7.                                                                                                                                                                                                         |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                       | Έλληνική  | 4.737   | 1973         | Ανέφερε σύγκρουση με το φορτηγό «Τρανσέϊπ», στις 18/7, στη ράδα του Πειραιά.                                                                                                                                                                              |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ                    | Έλληνική  | 3.166   | 1972         | Προσέκρουσε σε αποβάθρα στη Μύκονο στις 29/7 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν επισκευές στον Πειραιά.                                                                                                                                       |
| <b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b>        |           |         |              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ΑΜΑΖΩΝ                        | Λιβεριανή | 31.584  | 1971         | Ανέφερε βλάβη στη κυρία μηχανή, στη Μόρρι-σβιλ, στις 25/7.                                                                                                                                                                                                |
| ΕΛΠΙΣ                         | Λιβεριανή | 30.564  | 1982         | Προσάραξε στον π. Μισισσιππί, στις 9/7 και αποκολλήθηκε χωρίς βοήθεια και χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Στις 23/7, κατά τον διάπλου της Διώρυγας του Παναμά προσέκρουσε σε φράγμα και υπέστη ελασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόσκαιρες επισκευές. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ               | Έλληνική  | 19.267  | 1979         | Κατά τον απόπλου από την Αμβέρσα, στις 9/7 προσέκρουσε σε πύλη φράγματος και υπέστη σοβαρές ζημιές.                                                                                                                                                       |
| ΜΠΡΗΜ                         | Έλληνική  | 25.227  | 1985         | Ανέφερε βλάβη στην μηχανή, στη Γιοκοχάμα, στις 26/7.                                                                                                                                                                                                      |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ               | Λιβεριανή | 22.511  | 1984         | Κατά το ταξίδι Κουϊνάνα για Φερντέλ υπέστη ζημία στην κυρία μηχανή, στις 16 και 19 Ιουλίου. Αναλήφθηκαν επισκευές από το πλήρωμα.                                                                                                                         |
| ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ                    | Κυπριακή  | 19.061  | 1979         | Προσάραξε στο Σχζέσιν στις 18/7. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση.                                                                                                                                                                              |
| <b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:</b>         |           |         |              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ                     | Έλληνική  | 115.207 | 1975         | Συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Jacinth» στη Γκουαγιακίλλα, στις 27/5.                                                                                                                                                                                  |
| <b>ΜΙΚΤΟ:</b>                 |           |         |              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ                    | Λιβεριανή | 43.456  | 1969         | Εβλήθη υπό περσικών κανονιοφόρων ανοικτά του Φαρσί Αϊλαντ, στις 15/7 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.                                                                                                                                                     |
| <b>ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ/ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:</b> |           |         |              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ                    | Έλληνική  | 1.593   |              | Υπέστη πυρκαϊά στο κατάστρωμα οχημάτων ανοικτά της Σύρου, στις 23/7 και ρυμουλκήθηκε στη Σύρο.                                                                                                                                                            |



## THE TROODOS SCHOLARSHIP

Applications for a Scholarship of £9,600 (to cover fees and a monthly allowance of £400 for fourteen months) are invited by

**TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.**

for the

**MSc. IN SHIPPING, TRADE AND FINANCE**

(for the academic year 1988-89)



The MSc in Shipping, Trade and Finance is an intensive 14 months' International Business Course in the heart of the City of London.

**TROODOS** is one of the largest tanker operating companies in the world, with offices in the City of London, Athens, New York, and other parts of the world.

The successful candidate would be required to possess at least an Upper Second Class Honours Degree, or its equivalent, in the Sciences, the Arts, or other suitable discipline, and may be given the opportunity to start a career with the Company after successfully completing the MSc in Shipping, Trade and Finance.

### International Centre for Shipping, Trade and Finance

For further details, please contact:

The Admissions Officer  
MSc Programmes  
City University Business School  
Frobisher Crescent  
Barbican Centre  
LONDON EC2Y 8BB

Telephone: 01-920 0111 x2238  
Telex: 263896  
Facsimile: 01-588 2756



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τήν ώρα που συμπληρωνόταν η σύνταξη του παρόντος δελτίου η κατάσταση στη διεθνή ναυλαγορά ξηρού φορτίου διαγραφόταν άβυσσος. Όπως δειχθήκε, παρά τα κατά τόπους και περιόδους αναφανόμενα προβλήματα, η συνολική θεώρηση των πραγμάτων δεν ενέπνεε ανησυχίες, ιδίως αν ληφθεί υπ' όψη ότι βρισκόμαστε στο μέσον της θερινής περιόδου και ότι αντίθετες συγκυρίες (ξηρασία στις ΗΠΑ με τα συνεπαγόμενα προβλήματα μεταφοράς φορτίων, απεργιακές κινητοποιήσεις στην Αυστραλία, κ.λ.π.) συγκρατούν την όμαλη εξέλιξη της αγοράς. Γεγονός είναι ότι οι τρέχοντες ναύλοι και μισθώματα, συγκρινόμενοι με τους «χθεσινούς» δεν εμπνέουν ένθουσιασμό. Μιά προσεκτικότερη όμως θεώρηση δεν αποκλείει την επάνοδο σε σαφώς υψηλότερα επίπεδα, ίσως και στην αρχή του φθινοπώρου.

Χαρακτηριστικά — όχι σαν απόδειξη βελτιώσεως αλλά σα δείγμα συγκρατημένης αισιοδοξίας μάλλον — ο δείκτης BIFFEX κλείνει με κάποια όχι άμελητέα κέρδη.

Ο ναύλος Κόλπου ΗΠΑ για 'Ιαπωνία σε πάναμαξ σταθερά βελτιωνόταν στα δολ. 19,50 ενώ στα δολ. 11,50 παρέμεινε ο αντίστοιχος από Βορειο Ειρηνικό. Στα δολ. 9,15 (περί τις αρχές της περιόδου) ήταν καθηλωμένος ο προς Κόντινεντ ναύλος για 55.000 τόννους.

Αρκετά δραστήριες οι Λίμνες, χωρίς άνοδο των ναύλων λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Τα δολ. 26 με συμπλήρωση δολ. 19 πληρώνονταν για handy size προς 'Αλγερία.

Από την 'Αργεντινή τα δολ. 28,50 πληρώθηκαν για 'Ιαπωνία.

Καλύτερα όμως από ό,τιδήποτε άλλο, τις μελλοντικές προοπτικές δείχνει η φημολογηθείσα ναύλωση από Κόλπο για 'Ιαπωνία στα δολ. 23 με όψιόν δολ. 15 από Β. Ειρηνικό.

'Αναζωπύρωση της ζήτησης πολύ μεγάλων πλοίων (cape size) από 'Απω 'Ανατολή με τους 150.000 τόννους στα δολ. 5,40 ανά τόννο.

Γαϊάνθρακες και μεταλλεύματα είχαν μία σταθερή παρουσία, χωρίς εξάρσεις. Στους πρώτους, οι 90.000 τόννοι από Χ. Ρόντς για

Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 6,20 ενώ δολ. 6,05 ήταν ο ναύλος των 100.000 τόννων από Πουέρτο Μολιβάιρ. Από την Αυστραλία, οι 33.000 τόννοι για 'Ινδία πλήρωσαν δολ. 16-50 με 17.500/4.000 φορτοεκφόρτωση. Στα δεύτερα, οι 140.000 τόννοι από Βραζιλία για 'Ιαπωνία στα δολ. 7,50 και οι 80.000 από Μονρόβια για 'Ολλανδία στα δολ. 5 είναι, δ,τι πιο χαρακτηριστικό.

Ιδιαίτερη αξίζει μνεία στη ζάχαρη που πραγματοποιήσε πλήθος πράξεων ή παράθεση των οποίων είναι πέραν των σκοπών του παρόντος.

Στά λιπάσματα, αριθμός φορτώσεων από Μαύρη Θάλασσα για Κίνα είναι η πιο χαρακτηριστική επισήμανση των ημερών ενώ φορτώσεις σημειώσαμε και από Τάμπα. Στα συνήθη μέτρα ή 'Ινδική δραστηριότητα.

Τέλος, σημειώσαμε πράξεις επί του ρυζιού, ιδίως από Ν.Α. 'Ασία.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Χωρίς τους ρυθμούς, ούτε — φυσικά — τα επίπεδα μισθωμάτων του πρόσφατου παρελθόντος, η αγορά έδειξε μία αξιοσημείωτη αντοχή που δικαιολογεί συγκρατημένη αισιοδοξία.

Πλοία γενικού φορτίου από Κόντινεντ για μάλλον «άγονες» περιοχές κλείνονταν στα δολ. 5.500 περίπου, ενώ δολ. 3.900 πληρώνονταν για Καραϊβική και δολ. 4.800 για 3 όψιόν 3 μήνες.

Λίγο μεγαλύτερο πλοίο (18.000 τόν. d.w.) πληρωνόταν δολ. 6.500 από 'Ανατολή προς Κόντινεντ ενώ από Μεσόγειο δολ. 6.200 ήταν τό μίσθωμα για δυτική 'Αφρική.

Handymax (37.000 τόν. d.w.) πληρώθηκε δολ. 8.500 για κυκλικό 'Ατλαντικού ενώ τα δολ. 7.300 αναφέρονταν για Σοβιετικό κλείσιμο πλοίου 66.000 τόν. d.w. για τό ίδιο ταξίδι.

Αντιφατικές ειδήσεις από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή με τους 41.000 τόν. d.w. στα δολ. 10.000 και τους 64.000 τόν. d.w. στα δολ. 9.300! 'Ισως υπάρχει διαφορά προδιαγραφών.

Τέλος, σημειώσαμε πλοίο τύπου φόρτωσης από Βόρνεο για Μεσόγειο στα δολ. 5.500.

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Στηριγμένη σε μία αξιολογή ναυλωτικής δραστηριότητας που χαρακτήρισε τις τελευταίες ημέρες του προηγούμενου δεκαπενθήμερου (βλ. «Ναυτικά Χρονικά» 15.7.88), η αγορά του Περσικού άρχισε με καλούς οίονους. Ξεπερνώντας τη δοκιμασία μεταξύ 'Ιράν και 'Ιράκ, κατέληξε, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, σε πλήρη σχεδόν απορρόφηση των μεγάλων μονάδων και σε εξαιρετικά υψηλή ζήτηση για μέσα και μικρότερα μεγέθη. Τό γεγονός αυτό, όπως ήταν φυσικό, υποβάσταξε και ενίσχυσε τους ναύλους με τάσεις για υψηλότερα επίπεδα.

Ηδη τα VLCC πληρώνονταν μεταξύ WS 44-49 για Δυτικές και WS 47-50 για 'Ανατολικές όψιόν ενώ ακούστηκε και κάποιο WS 55(!). Πολύ μεγάλα πλοία (ULCC) πληρώνονταν στα WS 36-37 για 350-450.000 τόννους. Καθώς γράφονταν αυτές οι γραμμές, οι προοπτικές (βραχυπρόθεσμες) διαγράφονταν πολύ καλές.

Αν και η ιστορία της ναυλαγοράς πετρελαίου για τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Ιουλίου γράφτηκε σχεδόν αποκλειστικά στον Περσικό, αξιοσημείωτες ήταν οι εξελίξεις και στη Μεσόγειο όπου, πλην των συνήθων μεγεθών, σημειώσαμε την παρουσία VLCC με WS 52 για 260.000 τόννους για Κόντινεντ, ενώ οι 130.000 τόννοι για ενδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 65 και οι 60.000 τόννοι WS 105.

Χωρίς ιδιαίτερο «χρώμα» η Βόρειος Θάλασσα, δεν έδωσε άφορμές για ιδιαίτερα σχόλια. Οι 80.000 τόννοι για Βόρειο Γαλλία πληρώναν WS 80.

Τό ίδιο και η Δυτική 'Αφρική με τους 130.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 52,5 με φόρτωση 'Ιούλιο.

Στην Καραϊβική, αριθμός φορτίων, κυρίως προς ΗΠΑ ('Ατλ.) κράτησε την ισορροπία προσφοράς - ζήτησης με τους 30.000 τόννους στα WS 197 περίπου.

Κάποια έξαρση στην αγορά των καθαρών φορτίων, η ιδιαιτερότητα και τό πολυσύνθετο της οποίας δεν επιτρέπει λεπτομερή παράθεση της επί μέρους δραστηριότητας στο δεδομένο χώρο αυτού του δελτίου, οδηγού-

## 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



σε προς ένδυνάμωση της ζήτησης με διαφαι-  
νείς τις προοπτικές ελαττώσεως της προ-

σφοράς, ιδίως στο μέγεθος των 30.000 τόν-  
νων.

## Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

### ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ:** Μεγ. Λίμνες 20.000 τόν. γεννή-  
ματα Λειξόδες, δολ. 23,50 φίο, 4 ημέρες/ 4.000 τόν.  
φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 25 — Αύγουστου 4.

**ΜΑΛΑΝΔΡΙΝΟΝ:** Δυτική άκτή ΗΠΑ 57.000 τόν.  
κώκ πετρελαίου Κόντινεντ, δολ. 10 φίο, 10.000/  
12.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 5-20.

**ΘΕΜΙΣΤ. ΠΕΤΡΑΚΗΣ:** 'Αμερ. Κόλπο 19.000 τόν.  
περίπου σιτηρά 'Αμπουκίρ Μπαίη, δολ. 20,20 φίο,  
17 ημέρες, 'Ιουλίου 18-23.

**ΝΙΚΟΛ. Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ:** Ποταμό Μισισσιππί  
22.000 τόν. γεννήματα Λά Γκουαίρα δολ. 385.000  
κατ' άποκοπή φίο, 26 ημέρες, 'Ιουλίου 21-28.

**ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ:** Σαίντ Λόρενς 49.000 τόν.  
κριθάρι 'Ερυθρά θάλασσα, δολ. 18,35 φίο, 6.000/  
3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 22-28.

**ΑΚΡΟΝ:** Χάμπτον Ρόντς 90.000 τόν. γαιάνθρακες  
'Αμστερνταμ / Ρόττερταμ/ 'Αμβέρσα, δολ. 5,25  
φίο, 25.000/ 25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγου-  
στου 5-15.

**ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ:** 'Αμερ. Κόλπο 40.000 τόν.  
γεννήματα Λισσαβώνα δολ. 10 φίο, 5 ημέρες/ 6.000  
τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

**ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ:** 'Αμερ. Κόλπο 35.000 τόν. γεννή-  
ματα δύο λιμάνια Πορτογαλίας, δολ. 11,85, φίο, 6  
ημέρες/ 6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 1-  
5.

**ΟΡΛΑΝΤΟ:** Ποταμό Μισισσιππί 56.000 τόν. σιτη-  
ρά 'Ακαμπα, δολ. 1.129.000 κατ' άποκοπή φίο, 32 ή-  
μέρες, 'Ιουλίου 22-27.

**ΠΑΛΟΜΑ ΝΤΕΛ ΜΑΡ:** Δυτική άκτή ΗΠΑ 84.000  
τόν. σιτηρά 'Ινδία, δολ. 38 lightering terms, Αύγου-  
στου 10-20.

**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ:** Βόρειο Ειρηνικό  
ΗΠΑ 20.000 τόν. σιτηρά χύδην Γκουαύμα, δολ. 16  
φίο, 4 ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιου-  
λίου 28 — Αύγουστου 2.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ:** 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν.  
γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 19,15 φίο, 11 ημέρες,  
'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 10.

**ΠΑΝΘΗΡ:** 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα  
Νότιο Κορέα, δολ. 19,90 φίο 10.000/ 6.500 τόν. φορ-  
τοεκφόρτωση, Αύγουστου 10-20.

**ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ:** 'Εσκομπάρ 20.000 τόν. γεννήματα  
Μεξικό, δολ. 25 φίο, 3.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρ-  
τωση, Αύγουστου 18-25.

**ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ:** Ρίβερ Πλέιτ 15.000 τόν. γεννή-  
ματα Ραβέννα, δολ. 24 φίο, 3.000/ 3.000 τόν. φορτο-  
εκφόρτωση, 'Ιουλίου 25-30.

**ΑΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ:** Βορ. Χαττέρας 25.000 τόν.  
περίπου γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 18,25 φίο, 5  
ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 3-  
8.

**ΤΖΩΡΤΣ Ν.:** Δομιν. Δημοκρατία 9.500 τόν. ζάχαρι  
'Αμερ. Κόλπο, δολ. 16 φίο, 700/1.500 τόν. φορτοεκ-  
φόρτωση, Αύγουστου 1-10.

### ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

**ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ:** 'Ακαμπα 16.000 τόν. φω-  
σάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση  
κλίμακα/ 1.000 τόν. εκφόρτωση, Αύγουστου 1-6.

**ΣΑΝΣΕΤ:** 'Ακαμπα 20.000 τόν. φωσάτα Δυτική  
άκτή 'Ινδίας δολ. 21 φίο, φόρτωση όπως παραπά-  
νω, 'Ιουλίου 25-30.

**ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ:** Γκέντ / 'Αμβούργο 42.000  
τόν. κριθάρι 'Ερυθρά θάλασσα, δολ. 16 φίο, 6.000/  
3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

**ΑΡΓΩ:** Γένοβα 16.500 τόν. κριθάρι 'Ερυθρά θά-  
λασσα, δολ. 21 φίο, 3.000/ 3.000 τόν. φορτοεκφόρ-  
τωση, 'Ιουλίου 21-23.

**ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ:** Ρουέν 18.000 τόν. σιτηρά Αί-  
θιοπία, δολ. 32 φίο, 4.000/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρ-  
τωση, 'Ιούλιο.

**ΑΟΥΡΟΡΑ:** Φιλιππίνες 24.000 τόν. περίπου ζάχα-  
ρι Καλιφόρνια, δολ. 24 φίο, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο /  
Βορ. Χαττέρας δολ. 29 φίο, 1.000/ 1.500 τόν. φορτο-  
εκφόρτωση, Αύγουστου 20-30.

**ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΤΙΟΝ:** Μπαγκόγκ με συμπλήρωση  
Κο Σιχάγκ 22.000 τόν. ρύζι σέ σάκκους 'Ανατολ. ά-  
κτή 'Ινδίας δολ. 28 φίο, 1.000/800 τόν. φορτοεκφόρ-  
τωση, Αύγουστου 15-25.

**ΕΙΡΗΝΗ Λ.:** Τουμπαράο 140.000 τόν. σιδηρομε-  
τάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 9,50 φίο, φόρτωση κλίμα-  
κος / 4.000 τόν. εκφόρτωση, μέσα Αύγουστου.

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.:** 32.278 τόν. d.w. του 1971, παράδο-  
ση Βιρτζίνια 'Ιουλίου 25-30, επαναπαράδοση Ρίο  
Γκράντε/ Ρεσίφε, δολ. 7.100 την ημέρα.

**ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ:** 41.150 τόν. d.w. του 1968, παράδο-  
ση Ρεκαλάδα 'Ιουλίου 25-31, επαναπαράδοση Με-  
σόγειο, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον δολ. 170.000  
για πλού υπό έρμα.

**ΑΝΔΡΕΑΣ Π.:** 27.046 τόν. d.w. του 1977, παράδο-  
ση Σιμπενίκ άμεση, επαναπαράδοση Ντακάρ/  
Ντουάλα, δολ. 6.200 την ημέρα.

**ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ:** 26.200 τόν. d.w. του 1974,  
παράδοση Βανκούβερ 'Ιουλίου 28 - Αύγουστου 2, έ-  
παναπαράδοση δυτική άκτή Μεξικού, δολ. 6.000  
την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

**ΑΜΑΖΩΝ:** 37.450 τόν. d.w. του 1982, παράδοση  
Νάντη 'Ιουλίου 20-25, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έ-  
παναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, καί Κίνα,  
δολ. 8.600 την ημέρα.

**ΤΟΠΑΖ:** 46.874 τόν. d.w. του 1985, παράδοση 'Ια-  
πωνία άμεση, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 8.500 την ήμέ-  
ρα.

**ΑΣΚΟΝΑ:** 64.962 τόν. d.w. του 1981, παράδοση  
'Ιντσόν 'Ιουλίου 26 — Αύγουστου 5, ταξίδι μέσω  
Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ερυθρά θάλασ-  
σα, δολ. 9.000 την ημέρα.

**ΚΟΡΥ:** 71.831 τόν. d.w. του 1977 παράδοση διερ-  
χόμενο Σιγκαπούρη 'Ιουλίου 20, ταξίδι μέσω Νιού  
Μάγκαλορ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.250  
την ημέρα.

**ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.:** 27.078 τόν. d.w. του 1975, παρ-  
δοση Γιβραλταρ άμεση, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λι-  
μνών με επαναπαράδοση Σκώ / Γιβραλταρ, δολ.  
6.250 την ημέρα.

**ΦΑΡΟ:** 36.763 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νάν-  
τη άρχές Αύγουστου ταξίδι μέσω Βαλτικής με έπα-  
ναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 8.250 την ημέρα.

**ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ:** 22.631 τόν. d.w. του 1973, παράδο-  
ση Σαβόχ 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Νότιο 'Αφρική,  
δολ. 5.150 την ημέρα.

**ΕΡΜΗΣ:** 30.255 τόν. d.w. του 1972, παράδοση  
Τάμπα 'Ιουλίου 18-22, επαναπαράδοση Λαζάρο  
Γκαρντένας, δολ. 8.000 την ημέρα πλέον δολ.  
25.000 για πλού υπό έρμα.

**ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΤΣΕΣΣ:** 63.785 τόν. d.w. του 1985,  
παράδοση Ρόττερταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω  
Νοτίου 'Αμερικής, δολ. 9.500 την ημέρα.

**ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ:** 28.668 τόν. d.w. του 1978, παράδοση  
'Αμβέρσα άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Κέιπ  
Τάουν/ Μομπάσα, δολ. 6.600 την ημέρα.

**ΕΡΑΤΩ ΙΙ:** 11.854 τόν. d.w. του 1976, παράδοση  
Ρεσίφε 'Ιουλίου 22-25, επαναπαράδοση Κοντινεντ,  
δολ. 6.500 την ημέρα.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ:** 18.155 τόν. d.w. του 1978, πα-  
ράδοση στόν πιλότο Μόντρεαλ Αύγουστου 10-12, έ-  
παναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 6.375 την ημέρα.

**ΠΙΣΤΙΣ:** 22.627 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νοτ.  
Μπόρνο Αύγουστου 1-7, επαναπαράδοση 'Ιταλία,  
δολ. 5.500 την ημέρα.

### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ:** Κάλιαρι 27.500 τόν. καθαρά ΗΠΑ,

## The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

### MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134607/4125297  
Telex: 212901 (MARL GR.)



WS 165, 'Ιουλίου 26.  
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Βραζιλία 29.000 τον. διάφο-  
ρες όψεις, WS 184, Αύγουστου 2.  
ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 31.500 τον. καθαρά διάφορες ό-  
ψεις, WS 183, Αύγουστου 2.  
ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βραζιλία 33.000 τον. καθαρά, διάφο-  
ρες όψεις, WS 184, Αύγουστου 2.  
ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά, μέρος φορ-  
τίου, διάφορες όψεις, WS 183, Αύγουστου 2.  
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Πρίσλο 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/  
Κόντινεντ, WS 180, 'Ιουλίου 25.  
ΛΕΒΑΝΤΕΣ: 'Ελλάδα 29.000 τον. καθαρά, μέρος  
φορτίου, Κίλλινγκχολμ, WS 190, 'Ιουλίου 22.  
ΣΗΓΚΛΟΡΥ: 'Ελλάδα 25.000 τον. καθαρά, μέρος  
φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 175, 'Ιούλιο.  
ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: Τζεμπέλ Ντάνα 80.000  
τον. μέρος φορτίου, Κβινάνα, WS 110, 'Ιούλιο.  
ΘΗΣΕΑΣ: Τζεμπέλ Ντάνα 80.000 τον. μέρος φορ-  
τίου, Μομπάσα, WS 165, 'Ιούλιο.  
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Ράς Μπουρντράν 100.000  
τον. Λέηκ Τσάρλς, WS 60, 'Ιούλιο.  
ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Κοβένας 54.000 τον. μέρος φορτίου  
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 120, 'Ιου-  
λίου 23.  
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Δύο λιμάνια 'Απώ 'Ανατολής  
74.000 τον. Κβινάνα, WS 70, 'Ιουλίου 22.  
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Περσικό Κόλπο 70.000 τον. μέρος  
φορτίου Σιγκαπούρη, WS 92,5, 'Ιούλιο.  
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Γέμπο 78.000 τον. Αύγουστου WS  
87,5, 'Ιουλίου 24.  
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερίρ 126.000 τον. μέρος φορ-  
τίου Τρίστη, WS 72,5, 'Ιουλίου 25.  
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II: Σοβιετική άκτή Μαύρης Θά-  
λασσας 24.000 τον. καθαρά, Κόντινεντ/ Μεσόγειο,  
WS 165, 'Ιουλίου 19.  
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά, μέ-  
ρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 182,5, Αύ-  
γούστου 2.  
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος  
φορτίου Κβινάνα, WS 90, 'Ιούλιο.  
ΜΠΟΝΝΥ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. μέρος  
φορτίου Νοτ. Κορέα, WS 44, 'Ιούλιο.  
ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 93.000 τον. Σιρά-  
χα, WS 83,75, 'Ιουλίου.  
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Βορ. 'Ισπανία 30.000 τον. κα-  
θαρά ΗΠΑ, WS 175, 'Ιούλιο.  
ΟΡΕΜΠΑΕ: Κοβένας 68.000 τον. μέρος φορτίου  
'Αμερ. Κόλπο, WS 115, 'Ιούλιο 18.  
ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ: Σκίλντα 50.000 τον. μέρος φορτίου  
ΗΠΑ, WS 105, 'Ιουλίου 20.  
ΦΟΡΤΙΟΥΝ: Λιβύη 70.000 τον. 'Αμβέρσα, WS  
82,5, 'Ιούλιο.  
ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. 'Ανατο-  
λικές όψεις, WS 92,5, 'Ιούλιο.  
ΚΑΠΤ. ΤΖ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 235.000  
τον. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 50, 'Ιούλιο.  
ΦΑΙΔΡΑ: Παλάνκα 103.000 τον. μέρος φορτίου  
Σαβόνα, WS 72,5, 'Ιουλίου 24.  
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Μπαχάμας 67.000 τον.  
'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 105, 'Ιουλίου 23.  
ΝΙΟΥ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ: Κεύχάν 80.000 τον. μέρος φορ-  
τίου Πουέρτο Ρίκο, WS 57,5, 'Ιουλίου 22.  
ΚΛΕΙΩ: Λά Σκχίρα 75.000 τον. Γένοβα, WS 92,5,  
'Ιουλίου 13.  
ΕΛΕΝΗ: Τής 73.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Α-  
τλαντικού ΗΠΑ, WS 78, 'Ιουλίου 23.  
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Ράς Σουκχέιρ 115.000 τον. 'Ιτα-  
λία, WS 71,5, 'Ιουλίου 23.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII: Ράς Σουκχέιρ 120.000 τον. μέρος  
φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS  
65, 'Ιούλιο.  
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορ-  
τίου Ροσετόν, WS 125, 'Ιουλίου 23.  
ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά, μέρος  
φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS  
180, Αύγουστου 2.  
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά, μέ-  
ρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ / 'Αμερ. Κόλ-  
πο WS 180, Αύγουστου 5.  
ΑΣΠΙΛΟΣ: 'Οδησσό 60.000 τον. μέρος φορτίου  
Μεσόγειο, WS 105, Αύγουστου 1.  
ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου  
Κόντινεντ WS 77,5, όψιόν Μεσόγειο WS 82,5, 'Ιου-  
λίου 28.  
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. μέρος  
φορτίου Χάβρη, WS 80, Αύγουστου 1.  
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Καραϊβική 28.000 τον. κα-

θαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS  
200, 'Ιουλίου 25.  
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά,  
μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 196,75,  
'Ιουλίου 28.  
ΣΗΓΚΛΟΡΥ: 'Ελλάδα 25.000 τον. καθαρά, μέρος  
φορτίου 'Ιταλία, WS 175, 'Ιουλίου 24.  
ΦΙΛΙΚΟΣ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορ-  
τίου 'Ιταλία, WS 65, 'Ιουλίου 30.  
ΠΑΡΙΣ II: Ράς 'Ισα 78.000 τον. Τρίεστη, WS 85,  
'Ιούλιο.  
ΣΗΜΠΡΕΣΣ: 'Εντός ΗΒ καί Κόντινεντ 80.000  
τον., WS 65, 'Ιουλίου 26.  
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: 'Ινδονησία 82.000 τον. Κβινάνα,  
WS 110, άμηση.  
**ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ**  
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: 37.842 τον. d.w. του 1973, παράδοση  
Κόντινεντ ταξίδια τριών μηνών προς δολ. 8.450 την  
ήμέρα.

## Οι αγοραπωλησίες

'Η δύσκολα άποκρυπτόμενη αίσιόδοξη  
στάση ως προς τό μέλλον της ναυλαγοράς  
σέ συνδυασμό μέ την σπάνι αξιολόγων μο-  
νάδων πού νά διατίθενται προς πώληση,  
συγκρατούν τό αγοραστικό ενδιαφέρον καί  
σταθεροποιούν τίς τιμές πού, έν πολλοίς, έ-  
χουν καί άνοδικές τάσεις.

Οί διαπραγματεύσεις γιά τά τέσσερα  
πλοία της Evergreen (Ταϊβάν) μέ τους Κινέ-  
ζους ήλθαν σέ άδιέξοδο (βλ. προηγούμενο  
τεύχος μας).

'Ας άρχίσουμε μέ τά μικτά πλοία όπου ση-  
μειώσαμε την πώληση του «PANKAR TIEO-  
DOROS» (ORE/OIL, 225.162 τον.d.w. του  
1977) στά δολ. 20.000.000 πού στην πράξη  
συνιστά άσκηση δικαιώματος όψιόν των ναυ-  
λωτών επί του πλοίου. Στην ίδια κατηγορία,  
τό «JAFRE PEARL» (78.000 τον. d.w./1976)  
άντί δολ.12.500.000.

Στά δεξαμενόπλοια, προέχουσα θέση έχει  
τό Μ/Τ «ΑΜΙΤΑ» (66.800 τον. d.w./1971) πού  
πέρασε σέ 'Ιταλούς άντί δολ. 7.300.000 (περί-  
που). Νορβηγοί άγόρασαν τό Μ/Τ «MEGA PI-  
LOT» (87.300 τον. d.w./1980) άντί δολ.  
18.000.000 (κατ' άλλες πληροφορίες  
17.500.000).

Στά πλοία χύδην φορτίου σημειώσαμε τό  
πάνταξ «MARENGO» (62.000/76) άντί δολ.  
11.200.000 καί τά handy size:

— ΜV «ATLANTIC CONCORD» (29.135/84)  
δολ. 11.000.000.

— ΜV «WARRIOR» (27.570/1973) δολ.  
4.000.000.

— ΜV «PATRIOTIS» (42.294/85) δολ.  
15.250.000.

— ΜV «SPYROS A. LEMOS» (24.232/84)

δολ. 11.500.000.

— ΜV «VENI II» (30.242/77) καί ΜV  
«SUCCESSOR II» άδελφό σκάφος 1976,  
δολ. 16.000.000 συνολικά στους Σοβιετικούς.

— ΜV «CERRY» (FORTUNE του 1976)  
δολ. 4.750.000.

— ΜV «SUN CHERIE» (17.800/76) δολ.  
3.800.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου αναφέρθηκαν  
οί πράξεις:

— ΜS «DORTHE OLDENDORFF»  
(15.100/71) δολ. 2.100.000.

— ΜS «AMIRANTOS» (Freedom Mk  
II/1980) δολ. 6.750.000.

Οί προοπτικές εірηνεύσεως στον Περσικό  
άσκούν ήδη άνοδική πίεση επί των άξιών  
των πλοίων γενικού φορτίου.

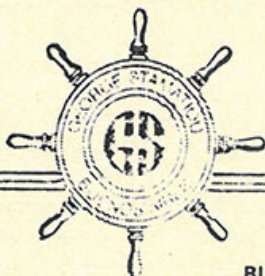
### ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οί πίνακες τιμών που δημοσιεύσαμε στό  
προηγούμενο τεύχος μας εξακολουθούν νά  
ισχύουν καί ό,τι μπορεί άκόμη νά γραφεί εί-  
ναι ή ούσιαστική άπουσία προσφοράς σέ μία  
άγορά πού ήδη «πεινάει» γιά πλοία. Τά λίγα  
Σοβιετικά πλοία πού άκούγονται είναι τε-  
λείως άνεπαρκή καί ακατάλληλα νά καλύ-  
ψουν τίς υπάρχουσες ανάγκες.

'Η περίπτωση της πωλήσεως του ΜV «DE  
YIN» στό Χόγκ Κόγκ άντί δολ. 230 ανά LDT  
καί έξτρα γιά καύσιμα έπιτείνει μάλλον τή  
σύγχυση. 'Εγνώσθη ή έπαναπώληση στό  
Μπαγκλαντές σέ μη γνωσθείσα τιμή.

Τό μικρό «SALEM K» (1.830 LDT) έπωλήθη  
μέ παράδοση 'Αλεξάνδρεια άντί δολ. 106.

CABLES: STAMATIOU  
TELEX: 18080 STAM AR



**GEORGE STAMATIOU**

*Import-Export & Shipchandler*

WAREHOUSE AND OFFICES:

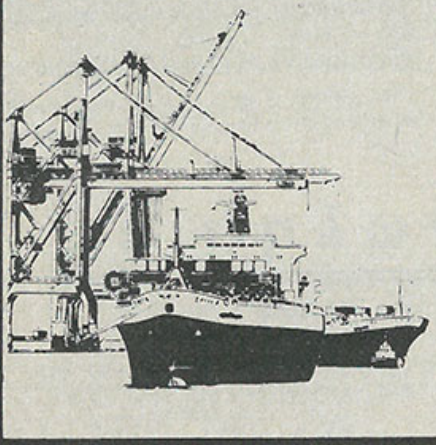
BUENOS AIRES  
PERU 1182/88  
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA  
ANGEL BRUNEL 565  
8000 BAHIA BLANCA

361-6490  
PHONE: 362-0044  
362-0088  
NIGHT: 802-1483  
BAHIA BLANCA: 31996



# NAFTIKA CHRONIKA



## BAREBOAT CHARTERS

The International Chamber of Commerce has undertaken an in-depth study of the double registry of ships on bareboat charter. This system has been applied for some time in various countries and could be considered to be a novelty compared to the traditional concept of a single registry.

It allows a ship that is already registered in one country, to be transcribed to the registry of another country, the flag of which it flies for the duration of the charter.

Respecting the principle of international law by which a ship can only fly one flag, the system provides for a single flag but creates a conflict between two registries and therefore two sovereign countries. This has created the impression among some circles that the system could cause serious problems with respect to mortgages and other burdens on the ship in question.

An international symposium organized on the subject by the International Chamber of Commerce, attended by 144 shipowners, shippers, credit institutions, jurists and other specialists from 37 countries, came to the conclusion that bareboat charters could serve the interests of developed and developing countries on condition that the legislation of these countries is adapted accordingly, maintaining international rules and on condition that prevailing laws and practices can be harmonized in such a way to comply with the requirements of governments, shipowners, shippers, lenders, insurers and other interested parties.

## END OF THE LINE

Greek seamen are resorting more and more to this journal, trying to find a berth on some ship. And finding a berth is not an easy thing as the number of Greek - flag ships declines.

This journal correctly foresaw the job difficulties that arise for seamen and the more general harm to the country that would result from the continuous decline of the Greek register. "Naftika Chronika" has campaigned steadfastly for the preservation and growth of the Greek - flag fleet which would not only provide ample work for our seamen but would help resolve the problems of their pension fund (NAT) and boost the national economy with much-needed foreign exchange.

Unfortunately, our foresight was not shared, with a few exceptions, by those who claim to represent our seamen. They took no heed of the explosive transformations and changes that have taken place in recent years which were so obvious it did not require any particular intelligence or acuity to become aware of them.

The Greek state, too, for entirely different reasons, turned a blind eye to these changes as a result of which more than 2,000 ships have abandoned the Greek flag and are swelling the ranks of foreign registries while our own is dwindling at an alarming rate.

The chairbound union bosses and the Greek state are blind to the reality created by foreign flags, foreign crews and

the installation of head offices abroad.

They stubbornly refuse to draw any conclusions from the fact that the Norwegian International Register has attracted 255 ships totalling about 13 million dwt. in one year alone, with the blessings of the ITF and in spite of the uncertainty that still prevails regarding the tax exemption of foreign investors running ships jointly with Norwegians.

The Greek union bosses are seeking "support" from ITF and from other labour organizations such as the Australian union of lower deck crews and tugboats, to attack Greek shipping while the Greek state tolerates such action at a time when everybody knows the ITF and other "organizations" the Greek union bosses are appealing to, have never asked for support from the Greek unions — not being foolish enough to act against their own interests — and, moreover, the ITF and the other unions which confront Greek shipping have given their consent to the subsidiary registries their countries have created for cheaper running costs and a more competitive edge to their own ships and even to convenience flags, when these acceded to their demands.

The result of all this, as we have mentioned above, is the transfer of more than 2,000 ships from the Greek register and unemployment for Greek seamen.

We have reached the end of the line in this respect and the problem must be resolved without delay.

## TANKER INDUSTRY WELCOMES IRANIAN PEACE MOVE

Iranian acceptance of the United Nations Resolution designed to end the protracted war in the Gulf was warmly welcomed on July 19th by the international shipping community. The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) now calls on both Iran and Iraq to do everything within their power to implement the provisions of Resolution 598, including an immediate ceasefire.

"We hope that the Iranian statement accepting the UN Resolution carries no undisclosed conditions", said Kristian R. Fuglesang, Shipping Policy Manager of INTERTANKO. He added, "An end to attacks on shipping in the Gulf will mean a resumption of normal trading and that the respect for freedom of navigation can be restored. Tanker owners can now get on with the business of transporting the world's oil".

"However, our relief at this positive shift in the Iranian position is tempered by sadness and regret at the terrible price paid in human suffering caused by the attacks on innocent vessels over the

past four years".

INTERTANKO's statistics show that over 250 seafarers have died in the shipping war since the spring of 1984. Some 400 vessels flying the flags of over 30 nations were attacked and over 65 million tonnes of shipping suffered damage. Sixty-one tankers, totalling over 10 million tonnes deadweight, were declared total losses.

## BIMCO APPLAUDS IRANIAN ACTION

The Baltic and International Maritime Council also applauded Iran's unconditional acceptance of United Nations Security Council Resolution 598 calling for a cease-fire in the Iran/Iraq conflict.

President Dr. Helmut Sohmen, Chairman of World Wide Shipping Agencies in Hong Kong, expressed relief at the Iranian action and cautious optimism for the future. The prospect of an end to the tragic deaths of so many innocent people, including many seamen, was paramount in everyone's mind, he said.



He pointed out that whilst recent developments were very much a first step, once the idea of a possible end to the war takes hold, there may be a good change to bring permanent peace to the region.

# STATE LIABILITY

During the Falklands war, the American owned tanker "Hercules", flying the Liberian flag, was bombed in June 1982 by an Argentine air force plane while outside the war zone. It might have just managed to reach Rio de Janeiro but the extensive damage caused to it and an unexploded bomb in its bowels caused its master to scuttle it off the Brazilian coast.

The owner sued the Argentine government and claimed 12 million dollars in compensation for the ship and cargo. He never got any reply. With no response from the Argentine courts he sued the Argentine government in the United States on the basis of a law dating back to 1789 which extends the jurisdiction of the U.S. courts over any violation of the law of Nations. The New York Court of Appeal ruled that a suit could be brought against a foreign government if there was a breach of international law and sent the case up to the Supreme Court which, it is hoped, will uphold the ruling.

In any case, the ruling of the Court of Appeal has caused legal circles in the United Kingdom to claim that both shipowners and the London underwriters can sue Iran and Iraq for damages and losses sustained by the attacks of the armed forces of these countries against merchant ships. Of course, there are other international legal procedures by

which one could file similar suits but the problem lies in being able to implement a court decision. For this reason, the most certain result of these legal actions is that they could possibly discourage such attacks in the Gulf area and contribute to the attainment of peace in this troubled area.

# CAUTION AND RESTRAINT

In its last report, the well-known Norwegian firm of Platou has ascertained that in spite of the rosy aspects of the world economy and an increase in business, the 15 member countries of the OECD are facing the danger of basic currency imbalances and a return of inflation provoked by strong demand and galloping consumption.

Shipowners, who have benefited from a slow but steady improvement in the freight market — in spite of temporary ups and downs — continue to display caution and restraint. This attitude is revealed in the ship market where orders for newbuildings are rare while second-hand ship sales and the rate of scrapings remain slack.

In assessing the prices of newbuildings it is reminded that between January 1985 and January 1988 the revaluation of the yen with respect to the dollar was to the tune of 36.6% and of the South Korean won, 18.5%. It is therefore calculated that prices for newbuildings and second-hand ships remain high.

In May, there was an increased demand for medium-sized tankers at higher prices but it is not known whether this trend will last. Cargo ships were also sold at improved prices with interest concentrated on Panamax-size bulkers.

# 50 YEARS AGO

— Greek shipping will participate in the magnificent celebration of the second anniversary of the 4th of August.

— We are pleased to hear that a marine insurance company has been set up in London with Greek capital under the name of "Argo Insurance Co. Ltd.". The founders are shipowners A. Louzis and J.C. Carras.

— The list of total losses in 1937 is again headed by Greek shipping in terms of numbers of ships and Greece comes second in terms of tonnage after Spain.

— The Piraeus Chartering and Commandeering Service has been renamed Directorate of State Transport by Sea and will fulfill all the requirements of Law 4442 regarding the commandeering of ships.

— The ss. "Ioannis M. Embiricos" was fixed for grain from the Plate from San Lorenzo 5,700 tons for U.K. 25/3 option Continent, Scandinavia.

— The ss. "Colchis" was fixed for coal from UK - Continent, from Rotterdam 3,500 tons for Piraeus - Volos 7/3 one port, 7/6 both ports, loading in August.

(Naftika Chronika, No. 183 - 1.8.1938)

Finally, in the scrap market, where there is a marked shortage of tonnage on offer, rising prices are maintained by competition among Far Eastern scrapyards.

# MAURITIUS

In the past, Mauritius was known mainly for a rare stamp that philatelists would give their right arms to possess.

Today, Mauritius is in the news for a different reason. Its government has decided to establish a free registry for sh-

# ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

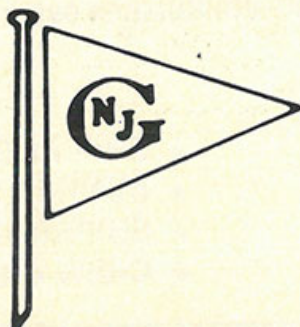
41, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

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



THE ADELPHI  
JOHN ADAM STREET  
LONDON WC2N 6AP  
ENGLAND

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



ips with the intention, it says of making the island an economic centre in the Indian Ocean with a modern legislation and an attractive flag. The intention also, is not to create just another flag of convenience. The age of ships registered will be restricted and 30% of the crew must be of Mauritian origin. SOLAS will be applied as will the other conventions of IMO and BIT.

For those who have never heard of Mauritius, it is an island about the size of Lesbos in the Indian Ocean east of Madagascar, has been Dutch, French and British-owned, and lives mainly off sugar cane.

#### LACK OF SECURITY AT BARCELONA

BIMCO (the Baltic and International Maritime Council) in Copenhagen has warned its members about the lack of security in the port of Barcelona, and has protested to the authorities.

The protest is based on the increasing of reports of robberies on board ships in Barcelona, which have been received by BIMCO within the last two months. One of the incidents involved the theft of USD 14,000 from a vessel.

Reports also indicate that professional gangs of thieves equipped with sets of master keys systematically raid vessels in the port, and at times have rendered masters and crew members uncon-

scious by means of gas in order to work undisturbed.

BIMCO has urged the Barcelona port authorities to tighten up security measures, and to crack down on the thieves.

#### SALVAGE DOCUMENTARY

The International Salvage Union estimates the value of cargoes salvaged by professional salvage companies since 1980 at ten billion dollars.

In order to promote the work of its members and inform the public at large on its functions, the Union has produced a documentary film entitled "No pay, no cure".

It covers salvage activities all over the world and shows all phases of marine accidents, from the first call for a salvage vessel to the final rescue. It explains such things as the Lloyds open-form contract, how arbitration committees work, etc. The film can be obtained from the Union's offices in London.

#### ASRYMAR TO REPRESENT GIBREPAIR IN THE U.K.

Gibraltar Shiprepair has appointed ASRYMAR, the wholly-owned marketing subsidiary of ASRY, Bahrain, to represent Gibrepair in the United Kingdom market.

#### EUROPEAN COMMUNITY NEWS

— On June 22-24 the Transport Committee of the EC met in Brussels under the chairmanship of Mr. G. Anastasopoulos. The meeting took place on the day after the meeting of the Council of Ministers was held in Luxembourg and the decisions of the Council regarding road transport, working times for drivers, vehicle checks, bills of fare, were made known to the Committee.

— The investigating committee which had been set up on the handling and transport of nuclear wastes ascertained that existing Community law is insufficient and must be complemented with regard to the transport of radioactive materials. Relative proposals were made.

— The Sub-Committee on Fishing has prepared the agenda for the forthcoming council meeting. It has also discussed the proposal for the conclusion of a Mediterranean fishing convention. The Mediterranean, unlike the North Sea and the North Atlantic, is not subject to any system of preservation and management of fishery resources. This allows the ships of third countries to exploit the area, taking advantage of the absence of 200 mile fishing zones in the Mediterranean.

# John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,  
London EC3N 1DD, England.  
Telephone: 01-4819885 (6 lines)  
Telex: 885427 SAMJON G  
Telex (A.G.H.): 927498 SAMJON G  
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3  
Telefax: 01-4807502

## 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  
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059  
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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





# Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = ανεχώρησε — δ = διηλθε — ε. = εφθασε)  
(δ = δεξαμενόπλοιο — μ = μικτό)

|                         |    |       |
|-------------------------|----|-------|
| ABIN O'IA TREINTER (δ.) | 68 | 51073 |
| AGAMEMNON               | 83 | 13800 |
| AGAPH                   | 69 | 10006 |
| AGTELIKH                | 65 | 8374  |
| AGIA GALHNH             | 73 | 8243  |
| AGIA EYΘYMI             | 69 | 9099  |
| AGIA SKEPH              | 68 | 9031  |
| AGIA ZOΦIA              | 85 | 24500 |
| AGIASOY                 | 82 | 36000 |
| AGIOY ANAPEAY           | 77 | 10815 |
| AGIOY MAKAPIOY          | 68 | 25003 |
| AGIOY MATΘAIOY          | 72 | 5580  |
| AGIOY ΦANOPYPIOY        | 69 | 14029 |
| ADPATIKH (δ.)           | 63 | 30648 |
| AETOS                   | 72 | 3065  |
| AΘHNAI                  | 67 | 9443  |
| AΘΛON                   | 79 | 10428 |
| AΓ'BAI                  | 70 | 8898  |
| AΓIAION                 | 77 | 14274 |
| AIKATEPINH              | 64 | 5931  |
| AΓ'ΛANT MARINER         | 74 | 16006 |
| AΓ'ΛANT SKA'Y           | 76 | 11064 |
| AΓ'ΛANT SKIPER          | 84 | 16800 |
| AΓ'ΛANT TZEM            | 85 | 16800 |

ε. Φουτζία 9/10  
ε. Λε Χάρρη 19/5  
προς Ξαμίν 15/4  
ε. Μοντεβιδέο 15/5  
μεσογειακές μεταφορές  
ε. Γκνάνσκι 14/5  
προς Κακινάδα 26/4  
α. Πόρτ Κέμπλα 4/5  
προς Ίστανβούλ 20/5  
ε. Κόμπε 15/5  
ε. Ροζάριο 15/5  
προς Άλγερι 7/1  
α. Χιούστον 30/4  
διάλυση Μπαγκλαντές  
ε. Πειραιά 19/5  
ε. Πειραιά 15/5  
α. Λός Άντζελες 16/5  
α. Σουάιμα 11/5  
δ. Σουέζ 18/5  
άρχει Χαλκίδα  
ε. Όζακα 13/5  
δ. Παναμά 17/5  
προς Όρν 3/5  
ε. Μαντράς 29/3

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ANAGΓEA ZAEES         | 84 | 24643  |
| ANAGΓEA SKA'Y         | 79 | 10993  |
| ANAGΓEA SPIPI         | 78 | 13889  |
| ANAGΓEA TPAT'OMΦ      | 76 | 13633  |
| ANAGΓEA TZAMPION      | 71 | 9229   |
| ANAGΓEA ΦINTEIITY     | 79 | 13883  |
| ANAGΓEA ΦOPTEIOYH     | 74 | 13633  |
| ANAGΓEA XAPΠINEZ      | 73 | 13631  |
| ANAGΓEA XAPMONY       | 68 | 12348  |
| ANAGΓEA XONOP         | 76 | 13633  |
| ANAGΓEA XOYOP         | 74 | 13633  |
| ANAGΓEA XOPAT'IZON    | 77 | 15378  |
| ANAMEAI               | 77 | 14584  |
| ANASTAZIA             | 80 | 15688  |
| ANASTAZIS (δ.)        | 75 | 69222  |
| ANAFH                 | 85 | 34400  |
| ANAPPIHTEH            | 71 | 18634  |
| ANAPOMAXH             | 69 | 40316  |
| ANAPOMEDA (δ.)        | 84 | 38500  |
| ANAPPOY               | 85 | 34500  |
| ANAPPOY AT'ANT        | 83 | 10520  |
| ANAPPOY APHE (μ.)     | 72 | 119505 |
| ANAPPOY ATLAS (μ.)    | 72 | 119505 |
| ANAPPOY ΓEOPPIOY (δ.) | 76 | 115461 |
| ANAPPOY MEATEMI       | 73 | 32781  |
| ANAPPOY OKEANIA       | 77 | 20676  |

ε. Σουβάμπερ 14/5  
α. Βαλπαράϊζο 10/5  
α. Κοπερ 17/5  
α. Λάγος 13/4  
ε. Άρκα 29/4  
ε. Σκουάμις 16/5  
δ. Γιβραλτάρ 12/5  
α. Σουέζ 19/5  
προς Μοντορ 3/3  
δ. Σουέζ 3/5  
α. Χοντίντα 9/5  
ε. Πόρτ Καμπέλλο 16/3  
α. Λειξόες 18/5  
ε. Μπαγκκόκ 22/4  
ε. Πειραιά 14/5  
δ. Κων/πολη 6/5  
προς Άλγερι 6/3  
α. Σιγκαπούρη 3/5  
προς Γιοκοχάμα 8/5  
α. Πόρτ Χέντλιν 16/5  
ε. Σάντο Ντομίνγκο 28/4  
προς Ρόττερνταμ 29/4  
προς Πογκάκ 14/4  
άρχει Τάραντα  
δ. Παναμά 9/5  
προς Χάμπτον 2/4

|                    |    |        |
|--------------------|----|--------|
| AIOIAY             | 65 | 41872  |
| AΓ'PHNH EMERANT    | 77 | 9083   |
| AΓ'PHNH NTETINY    | 71 | 78021  |
| AΓ'PHNH ΣAΦAT'P    | 77 | 10153  |
| AITZIAN FOY'INT    | 83 | 20960  |
| AITZIAN AY'ION     | 77 | 38484  |
| AITZIAN NTOLΦIN    | 83 | 35000  |
| AITZIOY (δ.)       | 69 | 1599   |
| AKMH               | 77 | 16080  |
| AKPATAY            | 78 | 13889  |
| AKPOΠOIZ (δ.)      | 78 | 198764 |
| AKPOΠOIZ           | 72 | 13638  |
| AKTAIA             | 75 | 23785  |
| ALBOPADA           | 77 | 5868   |
| ALBOPADA           | 74 | 10058  |
| ALBOPADPAIA        | 75 | 22575  |
| ALBOPADPAIA        | 81 | 14641  |
| ALBOPADPAIOY II    | 77 | 1598   |
| ALBOPADPAIOY III   | 77 | 1584   |
| ALBOPADPAIOY       | 57 | 4365   |
| ALBOPADPAIOY XOYOP | 68 | 9084   |
| ALΘAIA             | 74 | 23757  |
| ALIKPATOP          | 83 | 15857  |
| ALINE              | 63 | 10383  |
| ALINTA             | 73 | 23218  |
| ALKAIOY            | 77 | 11213  |
| ALKIMOY            | 85 | 24700  |
| ALKMAN             | 77 | 14530  |
| ALKMHNH            | 79 | 10996  |
| ALKYONIS           | 73 | 13631  |
| ALKYONIS (δ.)      | 87 | 17612  |
| ALKYON             | 73 | 8224   |
| ALMA               | 80 | 11584  |
| ALMAP              | 69 | 10373  |
| ALMI SKA'Y         | 74 | 22246  |
| ALMPA              | 69 | 7796   |
| ALMPERTA           | 84 | 17882  |
| ALONHCHOY (δ.)     | 72 | 17355  |
| ALΦA SH (δ.)       | 68 | 35450  |
| ALΦA TZOYΠITEP     | 85 | 14400  |
| ALΦA TZALLANTZ     | 85 | 10511  |
| ALΦA ΦEITΘ         | 84 | 22000  |
| ALΦA ΦAEITM        | 82 | 32320  |

διάλυση Ταϊβάν  
α. Λά Παλις 6/5  
πρ. «Diamond Glorious»  
ε. Λαντσκρόνα 14/5  
α. Λά Παλις 17/5  
α. Ν. Όρλεάν 8/5  
α. Ν. Όρλεάν 10/5  
μεσογειακές μεταφορές  
προς Ν. Άφρική 15/54  
α. Γιοκοχάμα 14/5  
άρχει Πειραιά  
προς Αυστραλία 12/5  
ε. Ντιαμάντες 14/5  
άρχει Πειραιά  
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 24/4  
ε. Κάντλα 12/5  
προς Λένινγκραντ 23/4  
ε. Άμβέρσα 20/5  
ε. Πειραιά 16/5  
άρχει Χαλκίδα  
στο Μπαντίνο Άμπας  
προς Ναγκασάκι 30/4  
προς Κληβελαντ 18/5  
ε. Θεσσαλονίκη 25/4  
προς Μπαντ Άμπας 29/4  
α. Ήστον Λόντον 5/5  
ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/3  
ε. Νεμρούτ Μπαί 15/5  
προς Μπαργκόβιτσα 22/4  
ε. Κολομπία ρίβερ 14/5  
προς Γίντμπου 22/12  
άρχει Πειραιά  
προς Όζακα 17/5  
ε. Μπριντ 17/5  
α. Σιγκαπούρη 12/5  
δ. Σουέζ 19/5  
ε. Ίμνινγκομ 18/5  
ε. Ίμνινγκομ 1955  
πρ. «Brisbane Sea»  
α. Ν. Γουέστμινστερ 12/5  
α. Ντάρμαν 6/5  
ε. Γιοκοχάμα 13/5  
α. Τσίμα 13/5

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| ANEMOY             | 76 | 8376  |
| ANEMONH            | 79 | 10996 |
| ANOPH A            | 76 | 16646 |
| ANΘOY              | 79 | 11000 |
| ANIMAP             | 72 | 10527 |
| ANNA               | 79 | 12214 |
| ANNOYLA            | 71 | 9826  |
| ANTBENTCIOY I      | 54 | 5383  |
| ANTEINA            | 77 | 16356 |
| ANTELAIK ΓKPEH     | 71 | 30193 |
| ANTELAIK ΠAOYEP    | 87 | 25169 |
| ANTELAIK ΠPOTEKTOP | 77 | 34130 |
| ANTELAIK SPIPI     | 84 | 36353 |
| ANTELAIK ΦAIHΘ     | 84 | 36353 |
| ANTELAIK XOYOP     | 85 | 25300 |
| ANTELAMAP          | 72 | 6666  |
| ANTZOYAEITTA       | 78 | 24941 |
| ANTIOPIH           | 78 | 10996 |
| ANTIOXIA           | 72 | 11931 |
| ANTIPAPOY (δ.)     | 86 | 18000 |
| ANTIPOLIS (δ.)     | 81 | 30622 |
| ANTPIA             | 72 | 19276 |
| AEIOY (δ.)         | 79 | 19463 |
| AOYPOPA ΠEPΛ       | 76 | 6051  |
| APET               | 73 | 16397 |
| APHAIOTHE          | 75 | 35716 |
| APHOIA             | 75 | 34409 |
| APOLANLIA XII      | 66 | 1506  |
| APAMPENLIA         | 82 | 13800 |
| APAN               | 80 | 10428 |
| APONAYTHS (δ.)     | 74 | 18309 |
| APPO EEPAPOP       | 78 | 20328 |
| APPO TPET'INTER    | 78 | 20328 |

α. Τερνέστ 16/5  
δ. Παναμά 12/5  
προς Ντακάρ 6/4  
ε. Χόγκ Κόγκ 13/5  
α. Άγκόνα 17/5  
δ. Σουέζ 17/5  
προς Δ. Άφρική 28/4  
άρχει Πειραιά  
δ. Δαρδανέλλια 6/5  
ε. Πόρτ Βόσνι 28/4  
προς Αίγυπτο 23/4  
α. Τάραντα 19/5  
ε. Τσάκμα 6/5  
προς Όδισσά 24/4  
α. Σιγκαπούρη 3/5  
προς Μπουσάν 1/4  
προς Μιζούριμα 26/4  
α. Λά Σπέζια 2/5  
μετ. «Antio» (π.)  
ε. Λός Άντζελες 12/5  
α. Ν. Όρλεάν 6/5  
ε. Γκάνδη 15/5  
ε. Σαλβαντόρ 9/5  
α. Μασαλία 16/5  
προς Γιβραλτάρ 15/5  
α. Γιβραλτάρ 12/5  
προς Όδισσά 26/4  
προς Στουλίδα 11/5  
ε. Χαμίλτον 11/5  
α. Κακούτα 5/5  
προς Άρούμα 6/4  
προς Ίβαν 5/2  
πρ. «Βόσμαν»

|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| AMAZONIA               | 77 | 9328  |
| AMARANTOY              | 80 | 10996 |
| AMARYALIS              | 83 | 13600 |
| AMEOYCT                | 78 | 13889 |
| AMILLA                 | 72 | 13631 |
| AMOPPOY                | 83 | 34000 |
| AMOTPIH                | 78 | 10995 |
| AMΦION                 | 78 | 11173 |
| ANAGΓEA AΠOλλO         | 79 | 10996 |
| ANAGΓEA APΓKONOT       | 81 | 36061 |
| ANAGΓEA APH            | 80 | 10996 |
| ANAGΓEA ATLAS          | 84 | 10000 |
| ANAGΓEA BIKTOPY        | 79 | 10996 |
| ANAGΓEA ΓKΛOPY         | 74 | 13633 |
| ANAGΓEA ΓKPEHTNEZ (δ.) | 81 | 41390 |
| ANAGΓEA FOY'INTOM      | 74 | 13348 |
| ANAGΓEA ENTHOP         | 78 | 13889 |
| ANAGΓEA EEPPEZ         | 82 | 29487 |
| ANAGΓEA HFKA           | 83 | 20432 |
| ANAGΓEA INTEΛAITZEN    | 82 | 24655 |
| ANAGΓEA ΛHNTOP         | 85 | 14400 |
| ANAGΓEA ΛIMΠEPY        | 76 | 13633 |
| ANAGΓEA MA'IT          | 78 | 13889 |
| ANAGΓEA NTIGKNITY      | 84 | 24643 |
| ANAGΓEA ΠAOYEP         | 82 | 19343 |
| ANAGΓEA ΠAT'IS         | 74 | 13 11 |
| ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY     | 76 | 13633 |

α. Γκόκαιοι 10/5  
επώληθη Άνω Άνατολή  
α. Βρέμη 11/5  
προς ΕΣΣΔ 18/4  
α. Άμβέρσα 21/5  
προς Βαλτιμόρη 17/4  
α. Σαβάννα 11/5  
α. Καρότσι 12/5  
δ. Σουέζ 11/5  
δ. Κων/πολη 28/4  
α. Νιουκασλ 11/5  
προς Μπαγκκόκ 27/4  
προς Βόλο 9/5  
α. Εϊθονμαουθ 16/5  
δ. Ντόβερ 15/5  
α. Ρουέν 9/5  
α. Λός Άντζελες 11/5  
α. Ρόττερνταμ 18/5  
προς Πράια Μόλε 19/4  
προς Όδισσά 9/5  
ε. Όζακα 16/5  
δ. Ντόβερ 20/5  
ε. Σίνγκεν 20/5  
α. Σιγκαπούρη 8/5  
ε. Σίνγκεν 12/5  
ε. Λιανσουγκόγκ 11/5  
προς Άβανα 8/4

|                   |    |       |
|-------------------|----|-------|
| ARETH             | 73 | 13631 |
| AREPOYSA II       | 72 | 20239 |
| ARH               | 71 | 15119 |
| ARIDNH            | 68 | 45678 |
| ARIANA            | 73 | 23134 |
| ARIEA             | 70 | 7571  |
| ARISTOTELH        | 85 | 13600 |
| ARION             | 73 | 13633 |
| ARK AIOLIOY       | 76 | 10801 |
| ARK MINOY         | 76 | 5999  |
| ARK OΔYCCYCY      | 76 | 10494 |
| ARKADIA           | 83 | 4097  |
| ARKADIA           | 84 | 20494 |
| ARKAS             | 80 | 36309 |
| ARMENISTH         | 81 | 16300 |
| ARMONIA           | 73 | 23144 |
| ARMPELLA          | 75 | 22575 |
| ARTEMIS           | 87 | 36648 |
| ARTEMIS           | 87 | 36648 |
| ΓAPOTΦAΛΛIΔH (δ.) | 77 | 66259 |
| APXATΓEAOY        | 84 | 22172 |
| APXATΓEAOY        | 76 | 30149 |
| APXATΓETHE        | 76 | 19633 |
| APXIMHΔH          | 84 | 25063 |
| APXIMHΔH          | 85 | 13600 |
| APXIMHΔH          | 66 | 35001 |
| APXIMHΔH          | 81 | 30500 |
| APXIMHΔH          | 70 | 13363 |
| APXIMHΔH          | 85 | 45065 |
| APXIMHΔH          | 81 | 34447 |
| APXIMHΔH          | 74 | 13633 |
| APXIMHΔH          | 70 | 17485 |
| APXIMHΔH          | 62 | 18033 |
| ATLANTIKA (μ.)    | 81 | 14582 |

προς Ίστανβούλ 24/3  
στο Μπαντ Άμπας 25/3  
επώληθη Έλληνες  
επώληθη διάλυση  
προς Ίνδονησία 1/4  
προς Ίστανβούλ 17/5  
ε. Ναμπερ 17/5  
ε. Βουβή 12/5  
α. Ντάρμαν 7/5  
προς Καλλά 5/5  
α. Σιγκαπούρη 6/5  
προς Πειραιά 2/3  
προς Χουέβλα 10/5  
προς Κόλο ΗΠΑ 11/5  
ε. Τάιν 18/5  
προς Κίνα 1/4  
προς Χόγκ Κόγκ 3/4  
α. Πόρτ Μαχ. Μπιν Κασίμ 2/5  
α. Ντινέζες 24/4  
α. Κομπε 10/5  
α. Παναμά 9/5  
προς Αυστραλία 16/4  
α. Τόκιο 9/5  
ναυπηγ. Άϊνι  
α. Τερνέστ 16/5  
α. Λισαβόνα 18/5  
α. Τενερφί 19/5  
α. Γιουροπόρτ 5/5  
α. Μίνα Σάκ 9/5  
α. Λάγος 17/3  
ε. Άμβέρσα 21/5  
α. Φιλαδέλφεια 13/5  
α. Σιγκαπούρη 9/5



|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) | 74 | 128399 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ        | 78 | 10350  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ      | 78 | 9636   |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΓΓΛΟΡ      | 77 | 37456  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ         | 78 | 5868   |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)         | 75 | 44601  |
| ΑΤΛΑΣ                 | 77 | 11804  |
| ΑΥΛΙΣ                 | 72 | 16402  |
| ΑΥΛΙΣ                 | 79 | 10993  |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ         | 77 | 6096   |
| ΑΦΡΟΣ                 | 70 | 18328  |

|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ           | 63 | 8406  |
| ΒΑΛΙΑΝΤ             | 72 | 11076 |
| ΒΑΡΕΒΕΛΣ            | 76 | 11802 |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)    | 65 | 1423  |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)   | 59 | 1599  |
| ΒΕΓΚΑ (δ.)          | 78 | 18643 |
| ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)      | 86 | 18000 |
| ΒΕΝΕΤΙΚΟ            | 78 | 12238 |
| ΒΕΝΙ ΙΙ             | 77 | 16993 |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)      | 66 | 39580 |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)    | 74 | 38178 |
| ΒΕΡΓΩ (μ.)          | 72 | 57527 |
| ΒΙΒΗ Μ              | 78 | 1600  |
| ΒΙΚΤΩΡ              | 78 | 9960  |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ            | 70 | 2818  |
| ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ          | 78 | 14568 |
| ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)       | 75 | 72614 |
| ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ           | 67 | 2602  |
| ΒΟΛΟΣ Ι             | 58 | 10340 |
| ΒΟΥΛΚΑΝ             | 80 | 9989  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ | 59 | 9374  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)      | 67 | 35041 |

|                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ            | 77 | 11269 |
| ΓΑΛΗΝΗ                | 58 | 1584  |
| ΓΑΛΗΝΗ                | 77 | 39236 |
| ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ      | 78 | 15269 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)      | 61 | 18796 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ            | 72 | 12204 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ | 70 | 19162 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ            | 71 | 6685  |
| ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)      | 75 | 16489 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ       | 77 | 19284 |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ              | 71 | 9508  |
| ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ        | 77 | 14275 |
| ΓΙΟΥΡΟΣΗ              | 77 | 14274 |
| ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ            | 74 | 19702 |
| ΓΙΩΡΓΗΣ               | 73 | 9290  |
| ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)    | 65 | 2986  |
| ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)        | 65 | 3998  |
| ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)    | 66 | 2475  |
| ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)       | 65 | 1598  |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ           | 83 | 21200  |
| ΓΚΙΚΑΣ                  | 80 | 10991  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ       | 76 | 16014  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ      |    |        |
| ΣΤΡΙΑ                   | 73 | 16439  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ          | 76 | 13036  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ      | 73 | 16439  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ           | 77 | 11733  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ         | 74 | 16439  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ       | 77 | 16275  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ      |    |        |
| ΜΟΣ                     | 78 | 13005  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ       | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ          | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ     | 79 | 14530  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ        | 74 | 13036  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ       | 72 | 13179  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ              | 71 | 12463  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)       | 74 | 109693 |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΠΤ           | 76 | 14592  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ             | 75 | 15646  |
| ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ               | 71 | 16306  |
| ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)            | 58 | 12732  |
| ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ          | 74 | 23010  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ      | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΥΣ          | 79 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ         | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ         | 79 | 19267  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ         | 72 | 19426  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ       | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ        | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ           | 74 | 19264  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ        | 77 | 19265  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ    | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ          | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)  | 85 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.) | 84 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)  | 86 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)    | 84 | 17199  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.) | 74 | 18204  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)    | 86 | 17199  |

|                 |    |       |
|-----------------|----|-------|
| ΔΑΝΑΚΟΣ         | 77 | 20608 |
| ΔΑΦΝΗ (δ.)      | 70 | 48473 |
| ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ     | 58 | 10586 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ        | 77 | 64784 |
| ΔΗΛΟΣ (δ.)      | 71 | 17957 |
| ΔΗΛΟΣ           | 70 | 8825  |
| ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)    | 82 | 31000 |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α      | 83 | 35911 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ       | 76 | 62565 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ       | 77 | 12498 |
| ΔΙΑΣ            | 71 | 16379 |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.) | 68 | 48687 |
| ΔΥΣΤΟΣ          | 72 | 3847  |
| ΔΩΔΩΝΗ (δ.)     | 54 | 11313 |

|                        |  |
|------------------------|--|
| ε. Φουτζέιρα 2/5 *     |  |
| δ. Σουέζ 13/5          |  |
| ε. Γιοκοχάμα 6/5       |  |
| α. Λισαβόνα 9/5        |  |
| ἀργεί Πειραιά          |  |
| ε. Φός 19/5            |  |
| α. Πειραιά 13/5        |  |
| α. Μπ. Άιρες 14/5      |  |
| α. Χιουσόν 2/5         |  |
| α. Άμβουργο 12/5       |  |
| α. Μπάιρα Μπλάνκα 11/5 |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| στην Κακούτα            |  |
| α. Πειραιά 17/5         |  |
| προς Μπαντάρ Άμπας 20/4 |  |
| α. Πειραιά 9/5          |  |
| α. Ρότερνταμ 17/5       |  |
| ἐπωλήθη Νορβηγούς       |  |
| α. Χάλφαξ 9/5           |  |
| ε. Δουνκέρκη 20/5       |  |
| ἐπωλήθη Σοβιετικούς     |  |
| α. Μεθάλ Ρόουντς 4/5    |  |
| α. Φός 5/5              |  |
| προς Χόγκ Κόγκ 21/4     |  |
| δ. Σουέζ 5/5            |  |
| προς Ντουμπάι 17/2      |  |
| ε. Άιμινγκχαμ 18/5      |  |
| στο Άσσάμ 7/5           |  |
| α. Κουίντεν 25/4        |  |
| ἀργεί Πειραιά           |  |
| πρ. «Φόρ Φλάγκο ΙΙ»     |  |
| ε. Σαλβαντόρ 14/5       |  |
| ἀργεί Πειραιά           |  |
| προς Γάνδη 1955 *       |  |

|                            |  |
|----------------------------|--|
| α. Λειξόες 3/5 *           |  |
| προς Άλιβέρι 6/5           |  |
| προς Νισοκάστλ 15/4        |  |
| ε. Μελβούρνη 10/5          |  |
| μεταφορές Φουτζέιρα        |  |
| ε. Χονφλέρ 16/5            |  |
| ε. Ρότερνταμ 16/5          |  |
| ε. Βηρυτό 17/5             |  |
| ε. Πειραιά 19/4            |  |
| δ. Σκώ 8/5                 |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 16/5          |  |
| προς Καλάδο 29/4           |  |
| προς Πόρτ Έβεργκλέιντς 5/5 |  |
| α. Λειξόες 10/5            |  |
| ε. Βρέμη 19/5              |  |
| ἐπισκευές Πειραιά 29/4     |  |
| α. Πειραιά 15/5            |  |
| α. Σουέζ 19/5              |  |
| α. Σουέζ 19/5              |  |

|                           |  |
|---------------------------|--|
| α. Τενερίφη 26/4          |  |
| ε. Βομβάη 9/5             |  |
| α. Ν. Όρλεάν 15/5         |  |
| α. Ν. Όρλεάν 11/5         |  |
| προς Ζανζιμπάρ 1/4        |  |
| α. Ν. Όρλεάν 9/5          |  |
| ε. Ταγγέρη 30/4           |  |
| δ. Παναμά 8/5             |  |
| ε. Σαβόνα 18/5            |  |
| α. Γιβραλτάρ 5/5          |  |
| α. Χιουσόν 12/5           |  |
| α. Ν. Όρλεάν 4/5          |  |
| ε. Βαλτιμόρη 13/5         |  |
| στο Πουέρτο Καμπέλλο 30/4 |  |
| προς Σάν Πέντρο 16/4      |  |
| α. Σάντος 11/5            |  |
| στην Άκαμα (ἀποθήκη)      |  |
| ε. Χοντίντα 8/5           |  |
| ε. Βρέμη 18/5             |  |
| α. Μανίλα 6/5             |  |
| ἀργεί Πειραιά             |  |
| α. Πόρτ Κέμπλα 16/5       |  |
| στη Μανίλα 4/5            |  |
| προς Πασιρ Γκοντάνγκ 29/4 |  |
| α. Βανκούβερ 7/5          |  |
| προς Βερμούδα 10/4        |  |
| ε. Ρίο Γκράντε 10/5       |  |
| προς Ποχάγκ 6/4           |  |
| ε. Χόγκ Κόγκ 13/5         |  |
| α. Γιούρπορτ 18/5         |  |
| ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/5   |  |
| προς Φιλιππίνες 13/5      |  |
| προς Ίντσον 24/4          |  |
| α. Ρότερνταμ 20/5         |  |
| προς Μπαγκόγκ 29/4        |  |
| ε. Σουέζ 14/5             |  |
| α. Μπαχαράιν 11/5         |  |
| ε. Τάμπα 4/5              |  |
| α. Φρητάνον 15/5 *        |  |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| ε. Σαβόνα 18/5 *         |  |
| προς Βαλτιμόρη 12/4      |  |
| ἀργεί Άλιβέρι            |  |
| προς Ρίσαρντς Μπαϊν 21/4 |  |
| προς Κωνσταντίνα 6/5     |  |
| α. Άμβέρσα 12/5          |  |
| προς Γιαμπούκοα 20/4     |  |
| προς Άκαμα 5/5           |  |
| ε. Πόρτ Κέμπλα 15/5      |  |
| πρ. «Αίγις Μπάλτικ»      |  |
| προς Σιγκαπούρη 20/4     |  |
| προς Πόρτ Κέλαγκ 15/5    |  |
| μεσογειακές μεταφορές    |  |
| ε. Λάρνακα 19/5          |  |

|                  |    |       |
|------------------|----|-------|
| ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ    | 69 | 12705 |
| ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ   | 78 | 16326 |
| ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ | 85 | 21300 |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΕΒΙΑ                  | 61 | 10029  |
| ΕΒΜΑΡ                 | 76 | 16398  |
| ΕΘΝΙΚ (δ.)            | 75 | 125947 |
| ΕΘΝΟΣ                 | 77 | 16726  |
| ΕΙΡΗΝΗ                | 85 | 12811  |
| ΕΙΡΗΝΗ Λ              | 82 | 90747  |
| ΕΛΕΝ                  | 82 | 37811  |
| ΕΛΕΝΗ                 | 60 | 1995   |
| ΕΛΕΝΗ ΙΙ              | 75 | 35716  |
| ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)         | 64 | 1927   |
| ΕΛΙΖΑ                 | 69 | 6006   |
| ΕΛΙΣ (δ.)             | 69 | 1553   |
| ΕΛΙΤ (δ.)             | 75 | 60657  |
| ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)        | 79 | 254076 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ            | 72 | 11201  |
| ΕΛΛΗ                  | 76 | 12315  |
| ΕΛΛΗ                  | 76 | 11282  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ       | 84 | 22315  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ         |    |        |
| ΓΚΟΥΑΡΝΤ              | 84 | 22135  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ      | 79 | 36237  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ    | 78 | 36237  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ   | 84 | 16605  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ | 85 | 16605  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.) | 76 | 47344  |
| ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)          | 69 | 41478  |
| ΕΛΠΙΔΑ                | 63 | 1554   |
| ΕΛΠΙΣ                 | 71 | 9885   |
| ΕΜΑ                   | 64 | 4986   |
| ΕΜΕΡΑΛΔ               | 85 | 28000  |
| ΕΜΠΡΟΣ                | 78 | 8890   |
| ΕΝΤΕΒΟΡ               | 84 | 22208  |
| ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ           | 85 | 22208  |
| ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ            | 85 | 22208  |
| ΕΣΠΟΡΕΡ               | 84 | 22208  |
| ΕΣΠΕΡ                 | 78 | 13941  |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ             | 70 | 10006  |
| ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)       | 72 | 126140 |
| ΕΡΜΗΣ                 | 72 | 15951  |
| ΕΡΜΙΟΝΗ               | 66 | 4508   |
| ΕΣΠΕΡΟΣ               | 77 | 31329  |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ           | 76 | 16844  |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ             | 78 | 16935  |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ              | 73 | 13631  |
| ΕΥΘΥΤΗΣ               | 73 | 10006  |
| ΕΥΡΟΣ (δ.)            | 84 | 24310  |
| ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ        | 79 | 10996  |
| ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ            | 80 | 10342  |
| ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)          | 75 | 57160  |

|                         |    |       |
|-------------------------|----|-------|
| ΖΑΝΕΤ                   | 66 | 4503  |
| ΖΑΝΝΗΣ                  | 81 | 22857 |
| ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ             | 68 | 8035  |
| ΖΗΝΟΒΙΑ                 | 68 | 15841 |
| ΖΗΝΩ                    | 81 | 23100 |
| ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ           | 78 | 13977 |
| ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ           | 72 | 15952 |
| ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ               | 79 | 13941 |
| ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ           | 72 | 15455 |
| ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ               | 78 | 13941 |
| ΖΙΝΙ                    | 76 | 11348 |
| ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ              | 77 | 34035 |
| ΖΗΤΓΟΥ'ΙΝΤ              | 81 | 16700 |
| ΖΗΛΙΤΟΣ                 | 83 | 45025 |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)     | 81 | 58397 |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ            | 68 | 12660 |
| ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)          | 69 | 51732 |
| ΘΕΑΓΕΝΗΣ                | 72 | 9986  |
| ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ               | 73 | 69904 |
| ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)            | 64 | 26174 |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)          | 68 | 44863 |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ             | 62 | 3749  |
| ΘΕΟΦΑΝΩ                 | 77 | 14584 |
| ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ         | 82 | 24000 |
| ΘΗΡΑΣΙΑ                 | 84 | 28100 |
| ΘΗΣΕΑΣ (δ.)             | 76 | 15146 |
| ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ               | 87 | 12963 |
| ΙΟΑΚΑ ΡΗΦΕΡ             | 71 | 6631  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ         | 68 | 14569 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ          | 72 | 9964  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ          | 83 | 20960 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ           | 67 | 14569 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ             | 68 | 16227 |
| ΙΟΣ                     | 85 | 34400 |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.)             | 69 | 1110  |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)          | 61 | 22075 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.) | 82 | 30041 |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν           | 71 | 9810   |
| ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ      | 77 | 16267  |
| ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ         | 81 | 13913  |
| ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ         | 77 | 12772  |
| ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ        | 76 | 12772  |
| ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ          | 76 | 15967  |
| ΚΑΘΡΙΝ Λ             | 70 | 16285  |
| ΚΑΛΙΟΠΗ Λ            | 74 | 15938  |
| ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ  | 85 | 17879  |
| ΚΑΜΑΤΕΡΗ             | 78 | 14568  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ      | 81 | 31850  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ      | 81 | 15819  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ       | 59 | 8313   |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ     | 68 | 25120  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ     | 73 | 12458  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ       | 81 | 15819  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.) | 78 | 9918   |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)  | 72 | 58185  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ    | 71 | 30193  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.   |    |        |
| ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)         | 76 | 123648 |

|                        |  |
|------------------------|--|
| α. Βενετία 11/5        |  |
| ε. Σουέζ 14/5          |  |
| προς Μπαντάρ Άμπας 6/4 |  |

|                      |  |
|----------------------|--|
| ἀργεί Βασώρα         |  |
| δ. Γιβραλτάρ 17/5    |  |
| α. Σιγκαπούρη 2/5    |  |
| α. Μελβούρνη 19/4    |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 11/5    |  |
| α. Ν. Όρλεάν 11/4    |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 13/5    |  |
| ἀργεί Πειραιά        |  |
| ἐπωλήθη              |  |
| α. Γκαέτα 5/5        |  |
| δ. Γιβραλτάρ 6/5     |  |
| δ. Σουέζ 3/5         |  |
| σιό Σάλλομ Βόε 21/5  |  |
| στην Πάχη (ἀποθήκη)  |  |
| στις Μπιτίτερ Λέικς  |  |
| α. Χιουσόν 4/5       |  |
| α. Γκουγιακούιλ 15/5 |  |
| α. Λός Άντζελες 14/5 |  |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| προς Κορέα 16/4          |  |
| ε. Παρανάγουα 5/5        |  |
| α. Ν. Όρλεαν 6/5         |  |
| επωλήθη                  |  |
| α. Σιγκαπούρη 15/5       |  |
| προς Χορμούς 20/4        |  |
| α. Βόλο 1/5 *            |  |
| α. Λίρκεν 13/5           |  |
| σιόν Πειραιά             |  |
| προς Σιγκαπούρη 23/4     |  |
| α. Άμβέρσα 19/5          |  |
| προς Άμβέρσα 30/4        |  |
| ε. Ματάντζας 18/4        |  |
| επωλήθη άλλοδαπούς       |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 11/5        |  |
| ε. Βαλτιμόρη 12/5        |  |
| α. Βομβάη 10/5           |  |
| στην Πάχη (ἀποθήκη)      |  |
| προς Πόρτο Καμπέλλο 14/4 |  |
| α. Πειραιά 17/5          |  |
| προς Νταμπιέρ 21/4       |  |
| προς Βομβάη 16/5         |  |
| ε. Κατ'Αγκολόκος 24/4    |  |
| προς Μομπάσα 14/5        |  |
| ε. Μογκαντίσου 6/4       |  |
| α. α. Τενερίφη 16/5      |  |
| προς Άκαμπα 11/5         |  |
| ε. Μεζούρνη 12/5         |  |
| προς Μόννην 3/4.         |  |



|                      |    |        |                             |
|----------------------|----|--------|-----------------------------|
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ       | 77 | 21194  | ε. Φρημάντλ 14/5            |
| ΠΑΤΕΡΑΣ              | 69 | 9116   | στό Λάγος 14/5              |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ       |    |        |                             |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ       |    |        |                             |
| ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ            | 82 | 29281  | ε. Σιγκαπούρη 12/5          |
| ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ        | 72 | 14212  | α. Γένοβα 14/5              |
| ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.          | 73 | 13324  | μετ. «Arcadia» (Μπαχ.)      |
| ΚΑΡΟΣ                | 67 | 12702  | α. Μπ. Άιρες 16/5           |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ             | 68 | 12701  | α. Βαρκελώνη 19/5           |
| ΚΑΡΥΑΝΤΑ             | 73 | 34067  | δ. Κων/πολη 29/4            |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ             | 70 | 16040  | α. Ίμνιγχαμ 12/5            |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ | 77 | 8750   | προς Θεσσαλονίκη 20/4       |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)     | 68 | 2376   | α. Ρότερνταμ 12/5           |
| ΚΑΤΙΝΑ (δ.)          | 66 | 38878  | δ. Κων/πολη 1/5             |
| ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ            | 69 | 4787   | α. Αμβούργο 13/5            |
| ΚΕ'Π ΣΑΝ             | 73 | 62311  | α. Βανκούβερ 14/4           |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)  | 78 | 245140 | άρχει Πειραιά               |
| ΚΙΜΩΛΟΣ II           | 71 | 2963   | α. Δρέπανον 11/4            |
| ΚΙΡΚΗ (δ.)           | 70 | 44954  | προς Φουτζέιρα 15/5         |
| ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ     | 71 | 15547  | θέση 12.50 Β, 100.33 Α 19/5 |
| ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ       | 73 | 39219  | προς Χάντερστον 30/4        |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ     | 71 | 38820  | α. Λουλέα 18/5              |
| ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)   | 73 | 114543 | α. Σιγκαπούρη 15/5          |
| ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ     | 68 | 22836  | προς Παρανάγουα 27/4        |
| ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ       | 78 | 13941  | α. Φέλιξτσου 17/5           |
| ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)         | 84 | 38000  | α. Τσίμα 14/5               |
| ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ         | 68 | 9505   | α. Βαλπαράϊζο 15/5          |
| ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.)       | 71 | 54761  | δ. Ντόβερ 3/5               |
| ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ          | 72 | 40720  | α. Γάνδη 11/5               |
| ΚΡΑΝΤΩΡ              | 71 | 8630   | ε. Πειραιά 20/4             |
| ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ            | 76 | 6598   | προς Μονφαλκόνε 7/5         |
| ΚΡΑΤΩΝ               | 76 | 7427   | προς Ντουάδα 20/4           |
| ΚΡΗΤΗ (δ.)           | 69 | 34169  | δ. Σουέζ 18/5               |
| ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)      | 86 | 24900  | α. Ρας Τανούρα 5/5          |
| ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ        | 82 | 11500  | ε. Ματάνζας 29/4            |
| ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ          | 86 | 12963  | ε. Σάντος 9/5               |
| ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)       | 86 | 24900  | α. Γιοκοχάμα 14/5           |
| ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)    | 68 | 14923  | ε. Πειραιά 17/5             |
| ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ        | 82 | 11500  | προς Γιοκοχάμα 14/5         |
| ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ        | 86 | 13100  | α. Φέλιξτσου 8/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)   | 74 | 42470  | δ. Κων/πολη 10/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ       | 78 | 10832  | προς Μαπούτο 3/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)  | 67 | 14926  | ε. Ν. Ύδρη 15/5             |
| ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)     | 86 | 26874  | ε. Καταγένη 29/4            |
| ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ          | 82 | 11500  | δ. Σουέζ 5/5                |
| ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)      | 73 | 42470  | α. Ντάρμπαν 13/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ    | 77 | 10832  | έπισκευές Πειραιά 19/5      |
| ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)      | 86 | 24000  | α. Ντάρμπαν 14/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ       | 82 | 11500  | α. Σιγκαπούρη 9/5           |
| ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ           | 78 | 10832  | δ. Παναμά 2/5               |
| ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)     | 86 | 24900  | α. Χάλιφαξ 13/5             |
| ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ         | 79 | 10832  | α. Τεργέστη 15/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)        | 74 | 61054  | α. Ντάρ ελ Σαλάμ 15/5       |
| ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ         | 86 | 13100  | προς Χιούστον 27/4          |
| ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)     | 73 | 61054  | προς Έλλάδα 30/4            |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)      | 73 | 42470  | α. Κόμπε 3/5                |
| ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ       | 82 | 11500  | ε. Πειραιά 19/5             |
| ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)  | 86 | 24000  | α. Ρας Τανούρα 4/5          |
| ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.) | 86 | 24000  | ναυπηγ. Ναυκασάκι           |
| ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)   | 86 | 24900  | α. Άσντον 19/5              |
| ΚΡΙΟΣ                | 71 | 11101  | α. Πειραιά 13/5             |
| ΚΡΙΤΙΑΣ              | 67 | 9549   | α. Ν. Όρλεάν 30/4           |
| ΚΡΙΤΩΝΑΣ             | 76 | 6598   | α. Ν. Ύδρη 21/4             |
| ΚΡΟΝΟΣ               | 73 | 11170  | α. Σάν Φραντζίσκο 14/5      |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ           | 78 | 21194  | άρχει Πειραιά               |
| ΚΥΘΗΡΑ               | 66 | 13870  | δ. Σκώ 15/5                 |
| ΚΥΘΝΟΣ (δ.)          | 71 | 17355  | επωλήθη                     |
| ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.       | 77 | 23596  | α. Ντάρμπαν 15/5            |
| ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ    | 81 | 29710  | α. Κοματσουσίμα 3/5         |
| ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ    | 86 | 24253  | προς Ίντσον 9/5             |
| ΚΩΣΤΗΣ               | 77 | 20823  |                             |

|                |    |       |                      |
|----------------|----|-------|----------------------|
| ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.) | 77 | 18658 | α. Λά Γκουλέτ 10/5   |
| ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ   | 78 | 9485  | ε. Άλεξάνδρεια 27/4  |
| ΛΑΚΩΝ          | 69 | 8825  | ε. Μπαρ 12/5         |
| ΛΑΜΥΡΑ         | 83 | 36000 | προς Αυστραλία 13/5  |
| ΛΑΡΑ Σ         | 72 | 8848  | α. Τορόντο 1/5       |
| ΛΑΡΡΥ Λ        | 70 | 16306 | προς Ευρώπη 30/4     |
| ΛΑΤΩ           | 68 | 18737 | πρ. «Eglatine»       |
| ΛΕΜΑΝ          | 66 | 2953  | α. Πειραιά 25/1      |
| ΛΕΝΑ Π.        | 73 | 36330 | ε. Λέ Χάβρη 15/5     |
| ΛΕΟΝΟΡ         | 88 | 9100  | ναυπηγήθηκε Βραζιλία |
| ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)   | 74 | 52830 | α. Όμιαλ 17/5        |
| ΛΕΩΝ           | 76 | 11049 | ε. Βανκούβερ 27/4    |
| ΛΕΩΝ (δ.)      | 70 | 7286  | ε. Άμστερνταμ 18/5   |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)  | 66 | 29287 | στη Φορταλέζα        |
| ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ      | 72 | 14212 | ε. Νάπολη 20/5       |
| ΛΗΤΩ           | 76 | 18104 | προς Μπ. Άμπας 23/2  |
| ΛΗΤΩ (δ.)      | 73 | 71764 | προς Π. Άρθουρ 16/3  |
| ΛΗΤΩ           | 77 | 11264 | προς Γκαμπόν 8/4     |
| ΛΙΑ (μ.)       | 78 | 33191 | προς Άλτιόβοκ 15/4   |
| ΛΙΚΑ           | 76 | 61615 | ε. Τομπάτα 15/5      |
| ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ  | 83 | 20200 | προς Βιτόρια 1/5     |
| ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ     | 78 | 12958 | α. Λος Άντζελες 5/5  |
| ΛΙΣΜΠΟΑ        | 71 | 2557  | α. Βενετία 18/5      |
| ΛΟΓΙΑΛΤΥ       | 69 | 9045  | άρχει Βασόρα         |
| ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)  | 75 | 24408 | δ. Σουέζ 12/5        |
| ΛΟΚΡΙΣ         | 72 | 16402 | προς Κίληγκ 25/4     |
| ΛΟΥΣΙΟΣ        | 73 | 63287 | δ. Γιβραλτάρ 13/5    |
| ΛΥΔΙΑ II       | 70 | 14878 | α. Ν. Όρλεάν 29/4    |
| ΛΥΔΙΑ II       | 72 | 10008 | πρ. «Μεσσαρία»       |
| ΛΥΔΙΑ II       | 74 | 8740  | προς Μασσάουα 19/5   |

|                |    |       |                        |
|----------------|----|-------|------------------------|
| ΜΑΓΔΑ Π.       | 74 | 21755 | προς Μιζουσίμα 13/4    |
| ΜΑΖΑΛ II (δ.)  | 65 | 2676  | προς Γιβραλτάρ 19/5    |
| ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)   | 70 | 17485 | προς Ρας Λανούφ 30/4   |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.) | 81 | 23000 | α. Σάο Σεμπασιάνο 14/5 |
| ΜΑΙΡΗ          | 68 | 22391 | α. Ν. Όρλεάν 3/5       |
| ΜΑΙΡΗ Μ.       | 75 | 25277 | α. Βανκούβερ 12/5      |
| ΜΑΙΡΗΝΗ        | 72 | 20713 | α. Βανκούβερ 4/5       |
| ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ     | 69 | 18923 | προς Γένοβα 19/5       |

|                       |    |       |                             |
|-----------------------|----|-------|-----------------------------|
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ             | 73 | 31427 | προς Κεϋλάνη 11/5           |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ             | 72 | 1506  | έπισκευές Πειραιά 10/12     |
| ΜΑΚΣΙΠΗΝΤ             | 69 | 11700 | προς Τρίπολη 16/4           |
| ΜΑΚΣΤΟΡΜ              | 69 | 11700 | α. Άλγκεθίρας 4/4           |
| ΜΑΝΕΞΙ                | 70 | 11256 | α. Λος Άντζελες 14/5        |
| ΜΑΝΘΟΣ                | 77 | 5874  | προς Ντόβερ 30/4            |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)        | 83 | 32300 | α. Φιλαδέλφεια 10/5         |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ              | 70 | 5590  | α. Χάιφα 29/4               |
| ΜΑΝΤΩ V.              | 72 | 17432 | προς Αιγυπτία 6/5           |
| ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ           | 73 | 72343 | προς Ταϊβάν 20/5            |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ         | 67 | 1262  | α. Μανφρεντόνια 13/5        |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ        | 80 | 33500 | προς Άσρχους 29/4           |
| ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ    | 68 | 9504  | α. Ντόβερ 6/5               |
| ΜΑΡΑΚΙ                | 76 | 11282 | α. Σάντος 11/5              |
| ΜΑΡΕΣΟΛ               | 69 | 9623  | ε. Ρουέν 1/5                |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ     | 78 | 10994 | ε. Σάντος 14/5              |
| ΜΑΡΙΑ                 | 81 | 29761 | προς Κόμπε 25/4             |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.            | 74 | 15938 | α. Μπρίτσκορ 11/5           |
| ΜΑΡΙΑ Ι.Α.            | 84 | 19800 | ε. Τζέντα 6/5               |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)         | 70 | 51602 | προς Δ. Άφρική 10/4         |
| ΜΑΡΙΑ Μ.              | 64 | 5807  | μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)     |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)         | 73 | 17432 | προς Πασιρ Γκουιντάνγκ 21/4 |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ              | 79 | 5700  | α. Ρότερνταμ 21/5           |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)     | 75 | 68411 | ε. Αιγυπτία 14/5            |
| ΜΑΡΙΓΩ                | 72 | 9824  | α. Ν. Όρλεάν 10/5           |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ              | 65 | 8344  | α. Γένοβα 19/5              |
| ΜΑΡΙΛΥ                | 71 | 16269 | α. Γιούρπορτ 19/5           |
| ΜΑΡΙΝΑ (δ.)           | 80 | 40000 | ε. Σάο Σεμπασιάνο 11/5      |
| ΜΑΡΙΝΑ Λ.             | 88 | 30831 | υπό ναυπήγηση               |
| ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ             | 73 | 30077 | δ. Σκώ 9/5                  |
| ΜΑΡΚΑ Λ.              | 75 | 14785 | α. Βαλτιμόρη 12/5           |
| ΜΑΡΚΙΖ                | 75 | 28082 | α. Κινούρα 9/5              |
| ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ          | 83 | 21000 | ε. Σέμπο 14/5               |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ              | 78 | 19974 | προς Τουρκία 29/4           |
| ΜΑΡΩ Λ.               | 85 | 25000 | ε. Μπερντίνανκ 15/5         |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ         | 69 | 22391 | προς Παρανάγουα 30/4        |
| ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.          | 75 | 18642 | α. Βανκούβερ 19/4           |
| ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ      | 78 | 15688 | δ. Ντόβερ 19/5              |
| ΜΕΛΕΤΗ                | 75 | 35516 | α. Ν. Όρλεάν 8/4            |
| ΜΕΝΑΛΟΝ               | 76 | 34715 | πρ. «Πέταλον»               |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ      | 62 | 14483 | α. Άλεξάνδρεια 6/5          |
| ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ    | 62 | 11940 | προς Βενεζουέλα 24/4        |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ              | 75 | 28082 | δ. Π. Σαϊδ 19/5             |
| ΜΗΛΟΣ                 | 84 | 28100 | α. Σάο Φραντίσκο 12/5       |
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ              | 70 | 15345 | προς Ουγγαρία 9/5           |
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ          | 70 | 1591  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ         | 71 | 15998 | α. Ν. Όρλεάν 5/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ        | 72 | 1563  | α. Ν. Όρλεάν 28/4           |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ           | 70 | 1585  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ             | 70 | 1591  | α. Ν. Όρλεάν 14/5           |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ             | 69 | 1569  | άρχει Πειραιά               |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ             | 70 | 1592  | α. Βερακρούζ 3/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ          | 71 | 1566  | α. Τόμπο 7/5                |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ              | 70 | 1592  | ε. Ντεμεράρα 25/4           |
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ              | 70 | 1592  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ           | 70 | 1591  | ε. Πόρτ όφ Σαϊν 14/5        |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ        | 71 | 1563  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν           | 70 | 1582  | άρχει Πειραιά               |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΤΣ          | 69 | 1570  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΗ               | 71 | 1557  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ             | 70 | 1592  | α. Ν. Όρλεάν 7/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ          | 74 | 1588  | α. Ν. Όρλεάν 1/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ          | 72 | 1562  | ε. Ν. Όρλεάν 11/5           |
| ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ           | 70 | 1592  | ε. Πόρτ Έσκουβελ 12/5       |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ             | 71 | 1592  | α. Βαλέντια 18/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ             | 70 | 1592  | άρχει Πειραιά               |
| ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ            | 71 | 1563  | ε. Πόρτ Έσκουβελ 14/5       |
| ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ             | 71 | 1598  | ε. Ν. Όρλεάν 7/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤ              | 71 | 1584  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ           | 70 | 1587  | προς Ντεμεράρα 21/4         |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ             | 74 | 1577  | α. Ντεμεράρα 9/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ           | 70 | 1592  | α. Μαρμπάντος 12/5          |
| ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ             | 75 | 1587  | ε. Ν. Όρλεάν 16/4           |
| ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ             | 71 | 1594  | άρχει Ν. Όρλεάν             |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ          | 70 | 1592  | α. Ν. Όρλεάν 14/5           |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ          | 70 | 1580  | α. Ν. Όρλεάν 30/4           |
| ΜΙΝΟΣ                 | 75 | 28082 | προς Ν. Αμερική 15/5        |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ          | 66 | 22217 | ε. Βενετία 14/5             |
| ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ         | 74 | 28082 | προς Ευέριο Πόντο 2/5       |
| ΜΙΧΑΗΛ (δ.)           | 76 | 51977 | α. Κόρπους Κρίστι 12/4      |
| ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)        | 75 | 60930 | δ. Καϊμάν Μπράκ 12/4        |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ             | 68 | 23067 | ε. Ναντόρ 27/4              |
| ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)          | 72 | 55204 | ε. Πειραιά 7/5              |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Β.            | 72 | 20715 | α. Σιγκαπούρη 12/5          |
| ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ         | 78 | 16726 | προς Μπογκότ 24/4           |
| ΜΟΝΤΑΝΑ               | 73 | 19818 | α. Νιούπορτ 19/5            |
| ΜΠΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ       | 83 | 31500 | προς Κολόμπια 8/5           |
| ΜΠΑΛΜΑΡ               | 72 | 6680  | ε. Πίκτον 26/4              |
| ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ          | 72 | 13686 | ε. Πουρτο Καμέλλο 17/3      |
| ΜΠΑΤΗΣ                | 73 | 78373 | α. Νταμπέρ 8/5              |
| ΜΠΕΤΤΥ                | 70 | 10495 | προς Κρότωνα 2/5            |
| ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.            | 73 | 9771  | α. Μπιλμπάο 14/5            |
| ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)          | 69 | 63357 | α. Τής 20/5                 |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.) | 81 | 29910 | προς Περισκό 7/5            |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.) | 82 | 34000 | προς Τζουμπάιλ 9/5          |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ      | 79 | 16935 | προς Ν. Όρλεάν 17/5         |
| ΜΠΡΗΜ                 | 85 | 25227 | α. Τάραντα 12/5             |
| ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΕΝΑΤΟΡ       | 78 | 13977 | μετ. «ISS Los Angeles»      |
| ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ         | 77 | 13382 | δ. Παναμά 1/5               |
| ΜΥΚΟΝΟΣ               | 67 | 12277 | προς Κουβέιτ 14/4           |
| ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)          | 69 | 51705 | ε. Σιγκαπούρη 8/5           |

|                |    |        |                    |
|----------------|----|--------|--------------------|
| ΝΑ'Ι'ΑΝΤ       | 75 | 35561  | προς Βραζιλία 13/5 |
| ΝΑΞΟΣ          | 70 | 9865   | πρ. «Athens»       |
| ΝΑΤΑ           | 77 | 9359   | προς Ίντσον 30/4   |
| ΝΑΤΑΣΣΑ II.    | 78 | 9862   | πρ. «Κορονέτ»      |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) | 75 | 115207 | α. Σιγκαπούρη 26/3 |
| ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ      | 78 | 16478  | προς Άφρική 12/5   |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ       | 78 | 16478  | α. Πόρτ Σαϊδ 19/5  |



|                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)         | 81 | 29700 |
| ΝΕΜΕΑ                 | 79 | 10993 |
| ΝΕΝΑ                  | 74 | 39866 |
| ΝΕΣΤΟΡ                | 82 | 37000 |
| ΝΕΦΕΛΗ                | 83 | 35773 |
| ΝΗΡΕΥΣ                | 56 | 9942  |
| ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)    | 75 | 44605 |
| ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)       | 78 | 29972 |
| ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)        | 73 | 18494 |
| ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)     | 76 | 44689 |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)      | 75 | 44601 |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ           | 71 | 6737  |
| ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)  | 80 | 33769 |
| ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)    | 74 | 44699 |
| ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ         | 70 | 6702  |
| ΝΙΚΑΙΑ                | 73 | 19831 |
| ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.            | 64 | 6163  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ | 72 | 19162 |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)          | 74 | 56960 |
| ΝΙΚΥ                  | 73 | 14667 |
| ΝΙΜΡΟΝΤ               | 76 | 39004 |
| ΝΙΝΗ                  | 75 | 16629 |
| ΝΟΡΦ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ    | 83 | 40300 |
| ΝΟΡΦ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ     | 69 | 11148 |
| ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ        | 84 | 36300 |
| ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ          | 85 | 35854 |
| ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ        | 70 | 4800  |
| ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ         | 70 | 4797  |
| ΝΤΕΒΟΝ                | 81 | 10076 |
| ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ        | 80 | 17100 |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ         | 72 | 9710  |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ             | 71 | 8813  |
| ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.        | 71 | 9049  |
| ΝΤΟΒΕΡ                | 81 | 13598 |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)    | 71 | 17744 |
| ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ           | 78 | 15229 |
| ΝΤΟΡΑ (δ.)            | 62 | 2201  |
| ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.)          | 68 | 999   |

|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ΟΒΕΛΙΣ (δ.)            | 77 | 31715  |
| ΟΘΩΝΗ (δ.)             | 71 | 17355  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ     | 86 | 24253  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ              |    |        |
| ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ           | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ      | 86 | 24253  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ    | 86 | 24253  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ        | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ        | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΦ     | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ        | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ      | 86 | 24253  |
| ΟΛΥΜΠΙΑ                | 66 | 3400   |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ         | 71 | 9709   |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)   | 76 | 178808 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΕΥ (μ.)   | 82 | 35417  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ         | 80 | 29710  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ         | 77 | 14722  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ       | 77 | 14644  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ        | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ         | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ      | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)     | 74 | 18204  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ         | 77 | 14644  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ.) | 75 | 43744  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΥ (δ.)  | 76 | 66259  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ        | 80 | 29710  |
| ΟΡΑΜΑ (δ.)             | 73 | 20768  |
| ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ          | 83 | 20669  |
| ΟΞΕΑΝ ΕΣΠΡΕΣΣ          | 73 | 14212  |
| ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΥΒ            | 73 | 8734   |
| ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)          | 70 | 17485  |
| ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)         | 65 | 28133  |

|                    |    |        |
|--------------------|----|--------|
| Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ        | 77 | 16505  |
| ΠΑΛΛΑΣ             | 71 | 7890   |
| ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)  | 76 | 81106  |
| ΠΑΛΟΜΑ             | 77 | 29491  |
| ΠΑΜΙΣΟΣ            | 77 | 16237  |
| ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ   | 73 | 8953   |
| ΠΑΝΑΓΙΑ            | 68 | 4400   |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ   | 71 | 4995   |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.      | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ    | 77 | 82207  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΙΟΝΟΜΙΤΑΜΠ  | 72 | 39219  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ   | 70 | 23693  |
| ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ          | 72 | 64355  |
| ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)      | 74 | 20784  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.        | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ | 81 | 75545  |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ   | 80 | 11961  |
| ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)      | 86 | 17800  |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ          | 75 | 8960   |
| ΠΑΡΗΣ II (δ.)      | 80 | 42236  |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)      | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ           | 73 | 33991  |
| ΠΑΡΙΣ (δ.)         | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ          | 73 | 11783  |
| ΠΑΡΟΣ (δ.)         | 73 | 17355  |
| ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)      | 67 | 45127  |
| ΠΑΣΙΘΕΑ            | 71 | 80225  |
| ΠΑΤΜΟΣ (δ.)        | 69 | 3585   |
| ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ          | 85 | 25000  |
| ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)     | 77 | 125947 |
| ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.        | 71 | 16306  |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)     | 58 | 12297  |

|            |    |       |
|------------|----|-------|
| ΠΕΛΑΓΟΣ    | 76 | 8376  |
| ΠΕΛΛΑ      | 79 | 10993 |
| ΠΕΛΛΑ      | 71 | 1594  |
| ΠΕΛΛΗΝΗ    | 69 | 1476  |
| ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ | 70 | 1586  |
| ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ | 82 | 2477  |
| ΠΕΠΠΥ      | 67 | 1183  |
| ΠΕΡΣΕΥΣ    | 72 | 9742  |

|                           |  |  |
|---------------------------|--|--|
| α. Φόρ 15/5               |  |  |
| ε. Καζαμπλάνκα 26/4       |  |  |
| πρός Ιταλία 8/5           |  |  |
| ε. Λός Αντζέλες 16/5      |  |  |
| ε. Οξέασουντ 5/5          |  |  |
| στο Έλ Χακλ (αποθήκη)     |  |  |
| α. Αιγούστα 14/5          |  |  |
| δ. Γιβραλτάρ 14/5         |  |  |
| ε. Πειραιά 18/5           |  |  |
| ε. Άμβέρσα 21/5           |  |  |
| α. Σαβόνα 14/5            |  |  |
| πρός Φωκλάντς 8/4         |  |  |
| δ. Κωνσταντή 3/5          |  |  |
| πρός Κεϋχάν 12/5          |  |  |
| δ. Γιβραλτάρ 6/5          |  |  |
| ε. Μανίλα 10/5            |  |  |
| αργεί Πειραιά             |  |  |
| α. Γιβραλτάρ 1/5          |  |  |
| α. Χιούστον 12/4          |  |  |
| ε. Ν. Ύδρη 7/5            |  |  |
| πρός Ν. Κορέα 10/4        |  |  |
| ε. Ν. Καλθονία 23/4       |  |  |
| α. Φιλαδέλφεια 10/5       |  |  |
| ε. Άκομπα 13/4            |  |  |
| πρός Όθισσά 2/5           |  |  |
| α. Ρότερνταμ 10/5         |  |  |
| α. Άλεξάνδρεια 5/4        |  |  |
| α. Τερνέσιτ 9/5           |  |  |
| ε. Άμβέρσα 21/5           |  |  |
| ε. Μπουλόν 11/5           |  |  |
| α. Μοντεβιδέο 10/5        |  |  |
| α. Μαρίνα ντι Καράρα 19/5 |  |  |
| α. Πειραιά 9/5            |  |  |
| α. Βαλένσια 7/5           |  |  |
| α. Πέτερνχεντ 19/5        |  |  |
| ε. Ρότερνταμ 20/5         |  |  |
| α. Τύνιδα 10/5            |  |  |
| α. Καρντένιο 20/5         |  |  |

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| ε. Μπωμόντ 10/5        |  |  |
| ε. Καλουμπουργκ 17/5   |  |  |
| πρός Κασσιούγκ 6/5     |  |  |
| ε. Πόρτ Λινκόλν 16/5   |  |  |
| πρός Κίνα 9/5          |  |  |
| ε. Κολομπια Ρίβερ 28/4 |  |  |
| πρός Περισκό 21/4      |  |  |
| πρός Ιαπωνία 3/5       |  |  |
| α. Άμποτ Πόιντ 10/5    |  |  |
| ε. Ίντσόν 1/5          |  |  |
| πρός Ίντσόν 2/5        |  |  |
| πρός Κρήτη 24/12       |  |  |
| δ. Παναμά 3/5          |  |  |
| αργεί Πειραιά          |  |  |
| πρός Γιοκοχάμα 23/4    |  |  |
| πρ. «François Venture» |  |  |
| α. Σικάγο 13/5         |  |  |
| α. Γιουρπορτ 14/5      |  |  |
| α. Γιβραλτάρ 10/5      |  |  |
| δ. Έλσινόρη 11/5       |  |  |
| ε. Σαντάντερ 12/5      |  |  |
| α. Φιλαδέλφεια 15/5    |  |  |
| α. Σικάγο 3/5          |  |  |
| ε. Νάπολη 20/5         |  |  |
| α. Ρότερνταμ 20/5      |  |  |
| πρ. «Fa Fa Venture»    |  |  |
| α. Σαντάντε 15/5       |  |  |
| α. Τζόρτζ Λασφάρ 8/4   |  |  |
| πρός Άμστέρνταμ 20/5   |  |  |
| ε. Π. Καμπέλλο 29/3    |  |  |
| στο Μπαντ' Άμπας       |  |  |
| μεταφορές Βραζιλίας    |  |  |

|                        |  |  |
|------------------------|--|--|
| α. Μπιλμπάο 16/5       |  |  |
| πρός Χάιφα 10/5        |  |  |
| αργεί Πειραιά          |  |  |
| πρός Άκομπα 27/4       |  |  |
| δ. Σκώ 16/5            |  |  |
| α. Τζέντα 3/5          |  |  |
| αργεί Πειραιά          |  |  |
| μετ. «Iron will» (π.)  |  |  |
| πρός Σιγκαπούρη 23/4   |  |  |
| έπωληση Νορβηγούς      |  |  |
| α. Ν. Όρλεάν 8/5       |  |  |
| α. Φιλαδέλφεια 11/5    |  |  |
| ε. Πόρτ Τάμπος 21/5    |  |  |
| πρός Βατούμ 8/5        |  |  |
| πρός Ιαπωνία 10/5      |  |  |
| δ. Ντόβερ 26/4         |  |  |
| πρός Κωνσταντή 9/5     |  |  |
| α. Μαντράς 13/5        |  |  |
| ε. Σουάνση 13/5        |  |  |
| ε. Πειραιά 19/5        |  |  |
| αργεί Πειραιά          |  |  |
| α. Γάνδη 7/5           |  |  |
| αργεί Πειραιά          |  |  |
| δ. Σκώ 19/5            |  |  |
| α. Γιβραλτάρ 7/5       |  |  |
| α. Γιβραλτάρ 13/5      |  |  |
| ε. Φουκουγιμά 6/5      |  |  |
| πρός Άγ. Θεόδωρος 15/3 |  |  |
| έπωληση Δαναούς        |  |  |
| πρός Γαλλία 14/3       |  |  |
| πρός Κούβα 22/4        |  |  |
| ε. Ίκονο 8/5           |  |  |

|                         |  |  |
|-------------------------|--|--|
| α. Μπαχραϊν 21/5        |  |  |
| ε. Γκουαγιακούιλ 12/5   |  |  |
| α. Ραβέννα 12/5         |  |  |
| μεσογειοεικές μεταφορές |  |  |
| α. Πειραιά 17/5         |  |  |
| ε. Ραβέννα 7/5          |  |  |
| πρ. «Πελία»             |  |  |
| α. Άμβέρσα 7/5          |  |  |

|                   |    |       |
|-------------------|----|-------|
| ΠΕΤΡΑ             | 76 | 23149 |
| ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)     | 81 | 31624 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30        | 56 | 2796  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)   | 66 | 43399 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40        | 58 | 1781  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80        | 71 | 1599  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 142       | 44 | 1594  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 143       | 44 | 1594  |
| ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.) | 77 | 45755 |
| ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ        | 78 | 31368 |
| ΠΗΓΑΣΣ            | 73 | 9749  |
| ΠΗΓΑΣΣ            | 75 | 13275 |
| ΠΗΓΑΣΣ (δ.)       | 81 | 24021 |
| ΠΙΣΤΙΣ            | 73 | 13631 |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΠΙΣΤΙΣ               | 55 | 3768   |
| ΠΟΛΙΚΟΣ              | 73 | 4737   |
| ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ           | 70 | 11826  |
| ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)        | 65 | 31768  |
| ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ           | 77 | 16014  |
| ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ          | 81 | 15852  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ          | 71 | 80194  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ           | 85 | 15880  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ           | 74 | 15976  |
| ΠΟΠΗ                 | 67 | 11002  |
| ΠΟΠΗ                 | 71 | 5084   |
| ΠΟΠΗ Π.              | 77 | 10558  |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ           | 55 | 5033   |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ             | 68 | 10691  |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8           | 58 | 11048  |
| ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.   | 78 | 6300   |
| ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)       | 71 | 60929  |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ           | 70 | 9865   |
| ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (δ.)       | 74 | 124724 |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ           | 72 | 3166   |
| ΠΥΡΓΟΣ               | 78 | 1592   |
| ΠΥΡΡΟΣ               | 77 | 14072  |
| ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)       | 57 | 12875  |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)   | 77 | 18325  |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.) | 79 | 32023  |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.) | 78 | 69016  |
| ΡΑΜΠΑΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ    | 77 | 5802   |
| ΡΕΑ ΣΑΝ              | 69 | 1999   |
| ΡΕΑ ΣΗ.              | 69 | 2995   |
| ΡΕΑ ΣΤΑΡ             | 77 | 1573   |
| ΡΕΝΕΣΙ               | 70 | 11716  |
| ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ            | 67 | 3999   |
| ΡΗΛΛΑ'ΑΝΤ            | 77 | 9774   |
| ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ        | 65 | 8021   |
| ΡΙΚΙ (μ.)            | 85 | 25250  |
| ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ       | 73 | 11160  |
| ΡΟΛΛΟΝ               | 73 | 38611  |
| ΡΟΣΑΝΑ               | 78 | 11348  |
| ΡΟΥΛΑ                | 62 | 811    |
| ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ          | 74 | 13633  |

|                  |    |       |
|------------------|----|-------|
| ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ  | 71 | 9644  |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ  | 85 | 35490 |
| ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)     | 77 | 19742 |
| ΣΑΝ Π.           | 81 | 35522 |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ         | 79 | 10660 |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ         | 71 | 9077  |
| ΣΑΝΡΑ'ΙΖ         | 75 | 1999  |
| ΣΑΞΕΣΟΡ III.     | 76 | 16993 |
| ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ | 72 | 16402 |
| ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ       | 72 | 1583  |
| ΣΕΝ ΤΖΩΝ         | 77 | 11168 |
| ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ  | 73 | 9619  |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ         | 78 | 10995 |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)    | 76 | 81438 |
| ΣΕΡΙΦΟΣ          | 67 | 12228 |
| ΣΗ ΚΕΗ           | 75 | 15223 |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ         | 71 | 9767  |
| ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ     | 72 | 3018  |
| ΣΗΓΚΛΟΡΥ (δ.)    | 74 | 17724 |
| ΣΗΜΠΕΡΝΤ         | 74 | 36465 |
| ΣΙΔΩΝ            | 66 | 2202  |

|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ           | 73 | 9948  |
| ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ         | 76 | 11866 |
| ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ           | 78 | 11272 |
| ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ           | 84 | 13750 |
| ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ         | 77 | 11272 |
| ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ            | 78 | 11272 |
| ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ          | 84 | 16800 |
| ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ        | 84 | 13911 |
| ΣΙΜΟΣ (δ.)             | 71 | 1523  |
| ΣΙΦΝΟΣ                 | 66 | 10663 |
| ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ         | 85 | 10511 |
| ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ            | 70 | 9077  |
| ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ              | 53 | 3899  |
| ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ            | 71 | 9498  |
| ΣΟΦΙΑ Κ.               | 78 | 15364 |
| ΣΟΦΟΥΛΑ                | 76 | 3814  |
| ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)          | 85 | 18000 |
| ΣΠΥΡΟ (δ.)             | 62 | 12847 |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)            | 65 | 31296 |
| ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ       | 85 | 16794 |
| ΣΤΑΔΙΟΝ                | 75 | 18701 |
| ΣΤΑΛΩ 2                | 68 | 22118 |
| ΣΤΑΜΟΣ                 | 85 | 35835 |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ       | 67 | 39403 |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.) | 73 | 32510 |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ      | 72 | 31334 |

|                   |    |        |
|-------------------|----|--------|
| ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ     | 77 | 19886  |
| ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II      | 71 | 1584   |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.) | 76 | 163810 |
| ΣΤΕΛΛΑ            | 74 | 13036  |
| ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ       | 81 | 32292  |

|                      |  |  |
|----------------------|--|--|
| α. Μπάνμπουρι 1/5    |  |  |
| α. Πόρτ Τάμπος 13/5  |  |  |
| αργεί Πειραιά        |  |  |
| δ. Π. Σαϊν 15/5      |  |  |
| αργεί Πειραιά        |  |  |
| ε. Πειραιά 15/3      |  |  |
| αργεί Πειραιά        |  |  |
| δ. Σουέζ 16/5        |  |  |
| δ. Γιβραλτάρ 12/5    |  |  |
| α. Λισσαβώνα 10/5    |  |  |
| α. Πειραιά 13/5      |  |  |
| ε. Βιζακαπαντίν 11/4 |  |  |
| δ. Δαρδανέλλια 9/5   |  |  |

άργει Λομπιτό  
 ε. Όριστάνο 10/5  
 ε. Θεσσαλονίκη 30/4  
 α. Τέμα 3/5  
 α. Γιβραλτάρ 15/4  
 στο Σικάγο 13/5  
 προς Πόντα ντι Ούμπου 29/4  
 α. Ν. Όρλεάν 23/4  
 α. Δαμπίττα 5/5  
 ε. Κεμπέ 27/4  
 προς Άκουμα 23/4  
 ε. Γισκοχώμα 8/5  
 άργει Χαλκίδα  
 προς Μπ. Άιρες 28/4  
 στο Σουέζ (απόβηκη)  
 έπισκ. Σ. Άννα Μπαϊ 18/5  
 ε. Σινκαπούρ 5/5  
 δ. Δορδανέλλια 24/4  
 α. Τζέντα 5/5  
 α. Τάραντα 14/5  
 επισκεύει Πειραιά 27/4  
 ε. Ταίμα 12/5  
 α. Ικόνιο 8/5  
 προς Σκίκιντα 16/5  
 α. Πειραιά 13/5  
 ε. Τέλας Σίτυ 8/5  
 α. Ξάνθος 12/5  
 προς Πόρτ Νουγκόρ 16/5  
 ε. Βαλέντια 20/5  
 α. Πειραιά 18/5  
 προς Άκαγιούτλι 20/5  
 α. Ξάνθαλλ 2/5  
 α. Ντούγκι Ράι 7/5  
 α. Κόμπε 12/5  
 ε. Ντομάρι 24/4  
 δ. Ντοβρά 19/5  
 δ. Γανδη 18/5  
 α. Χαλκίδα 15/5  
 μεσογειάικες μεταφορές  
 ε. Τόρρε Άννουζιάντα 16/5









# ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας  
Φιλ = φιλιππίνων  
ΝΖ = Νέας Ζηλανθίας  
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = έηλθε  
πρ. = προηγούμενο όνομα  
μετ. = μετενομήθηκε σε ...  
\* = άνευρέθηκε στο ΝΑΤ

|                          |      |        |                           |
|--------------------------|------|--------|---------------------------|
| ΑΒΑΝΣ (μ.)               | 74   | 8915   | δ. Δαρδανέλλια 10/5       |
| ΑΒΑΝΤΙ (π.)              | 71   | 9132   | πρός Σαβάννα 6/5          |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)      | 76   | 22685  | α. Βανκούβερ 10/4         |
| ΑΓΑΠΗ (δ.π.)             | 63   | 21613  | α. Μάντρε ντέ Ντέους 23/4 |
| ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)       | 71   | 54687  | ε. Πωλήθη                 |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)       | 70   | 17180  | πρός Νταμμάμ 16/5         |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)       | 69   | 10182  | α. Ν. Όρλεάνη 28/4        |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)          | 78   | 15825  | ε. Ντουμπάι 13/5          |
| ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ               | 73   | 8910   | πρός Άκαγιούτλα 11/5      |
| ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)       | 72   | 14777  | πρός Ιορδανία 12/5        |
| ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)    | 71   | 18922  | ε. Βομβάη 25/4            |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)  | 73   | 17355  | ε. Ιτακούι 15/5           |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)      | 74   | 14671  | πρό Ρίο Ιανέιρο 18/9      |
| ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)    | 73   | 15478  | πρός Σιγκαπούρη 10/5      |
| ΑΔΑΜΑΣ                   | 83   | 45300  | ε. Κόρπους Κρίστι 7/5     |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)           | 75   | 16191  | πρός Μανίλα 9/5           |
| ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)         | 73   | 30450  | πρός Λας Πάλμας 14/5      |
| ΑΔΩΝΙΣ (π.)              | 77   | 9833   | πρός Λαττόκια 4/4         |
| ΑΕΛΛΟ                    | 78   | 36548  | πρός Τζέντα 15/5          |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)         | 69   | 11621  | πρός Μπουρκάς 29/4        |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)        | 67   | 4507   | ε. Σέτε 17/5              |
| ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)        | 69   | 6326   | μεσογειακές μεταφορές     |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)   | 81   | 18495  | δ. Παναμά 9/5             |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                  |      |        |                           |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)          | 82   | 18500  | α. Μαυρίκιος 2/5          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)    | 83   | 18509  | ε. Ρότερνταμ 20/5         |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)   | 81   | 18500  | πρός Βατούμ 9/5           |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)  | 80   | 18495  | πρός Βοστώνη 15/5         |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)     | 83   | 18509  | ε. Ρουαίξ 20/5            |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.) | 85   | 18350  | στο Κάράτσι 16/5          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)   | 70   | 17485  | πρός Γιβραλτάρ 7/5        |
| ΑΘΛΟΣ IV(κ.)             | 66   | 1716   | α. Πειραιά 11/5           |
| ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)          | 77   | 1400   | ε. Πειραιά 12/5           |
| ΑΘΩΣ (κ.)                | 82   | 21733  | πρός Χόγκ Κόνγκ 13/4      |
| ΑΙΑΣ (δ.κ.)              | 72   | 122932 | α. Φουτζέιρα 16/8/87      |
| ΑΪΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)  | 82   | 1051   | πρός Τουρκία 9/5          |
| ΑΪΪΣΑ                    | 72   | 16235  | στη Σύρο 10/5             |
| ΑΪΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)        | 76   | 12376  | στο Μπ. Άϊρες 13/5        |
| ΑΪΪΝΤΑ (κ.)              | 72   | 31935  | πρός Άμβέρσα 4/5          |
| ΑΪΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)      | 63   | 22181  | πρός Πυθείς               |
| ΑΪΪΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)    | 72   | 43479  | πρός Σεπετίμπα 14/5       |
| ΑΪΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΪΜΟΝΤ (κ.)   | 81   | 10720  | πρός Βανκούβερ 14/5       |
| ΑΪΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)        | 76   | 32567  | πρός Βάρνα 7/5            |
| ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)          | 74   | 60930  | ε. Φιλαδέλφεια 13/5       |
| ΑΪΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)        | 73   | 53964  | στον Πειραιά 14/5         |
| ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ             | 74   | 33061  | πρός Ρουέν 18/5           |
| ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)          | 69   | 5694   | ε. Νταμμάμ 30/4           |
| ΑΚΟΗ                     | 74   | 68596  | α. Χιούστον 1/5           |
| ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)          | 72   | 9943   | μετ. «Ascot» (μ.)         |
| ΑΚΟΥΡ II (κ.)            | 73   | 8824   | πρός Γιβραλτάρ 17/5       |
| ΑΚΡΟΝ                    | 72   | 62701  | α. Ν. Όρλεάνη 11/5        |
| ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)           | 73   | 14765  | α. Σ. Τζών 27/4           |
| ΑΚΤΗ                     | 77   | 14998  | ε. Ν. Όρλεάνη 13/5        |
| ΑΚΤΗ (κ.)                | 74   | 15756  | πρός Ρίγα 3/5             |
| ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)    | 73   | 61300  | μετ. «Έλλεσποντ Σπίριτ»   |
| ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)           | 75   | 109567 | στο Χορμούξ               |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)          | 72   | 18724  | πρός Κίνα 22/4            |
| ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)       | 75   | 93108  | ε. Κακογκάβα 14/5         |
| ΑΛΓΚΑ (Μ.)               | 72   | 16134  | ε. Τσιμπα 10/5            |
| ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)             | 75   | 8896   | πρός Νικαράγουα 13/5      |
| ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)             | 72   | 10237  | πρός Τόμπα 11/5           |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)      | 69   | 1434   | ε. Πολούλι 15/5           |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)         | 76   | 9784   | πρός Κόλπο ΗΠΑ 4/3        |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ             |      |        |                           |
| ΩΝΑΣΗΣ (δ.)              | 77   | 126621 | πρός Πόρτ Κελάγκ 17/5     |
| ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)         | 72   | 9943   | ε. Πωλήθη                 |
| ΑΛΘΕΑ (κ.)               | 71   | 20045  | πρός Βιτόρια 2/5          |
| ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)        | 77   | 9875   | πρός Άλγέρι 13/3          |
| ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)          | 65   | 29196  | πρός Σάο Σεμπασιάνο 15/5  |
| ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)              | 71   | 19375  | ε. Σάν Φρανσίσκο 14/5     |
| ΑΛΙΣ (π.)                | 68   | 9383   | μετ. «Sea Trader» (ΒΓ.)   |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)            | 76   | 30277  | πρός Λένινγκραντ 16/5     |
| ΑΛΟΗ (κ.)                | 70   | 1599   | α. Ραβέννα 4/5            |
| ΑΛΠΙΝ (π.)               | 65   | 5060   | πρός Ροστόκ 9/5           |
| ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)         | 72   | 113287 | πρός Κουανγκκούαγκ 2/5    |
| ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)           | 78   | 12598  | α. Λός Άντζελες 30/4      |
| ΑΛΦΑ (κ.)                | 74   | 28640  | α. Ν. Όρλεάνη 24/4        |
| ΑΛΦΙΟΣ                   | 81   | 30747  | πρός Λός Άντζελες 9/5     |
| ΑΛΦΙΟΣ                   | 84   | 35209  | ε. Λός Άντζελες 16/5      |
| ΑΜΑΖΩΝ                   | 71   | 31584  | πρός Ροστόκ 3/5           |
| ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)       | 69   | 2521   | ε. Πειραιά 11/5           |
| ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)             | 78   | 13889  | ε. Μπρισμπαίν 15/5        |
| ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)           | 72   | 43253  | α. Ν. Όρλεάνη 15/5        |
| ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.) | 63   | 25649  | ε. Κάντλα 12/5            |
| ΑΝΑΞ (δ.κ.)              | 72   | 122936 | μεταφορές Περσικού        |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)        | 77   | 4713   | πρός ΗΠΑ 29/4             |
| ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)             | 72   | 14213  | πρός Κωνσταντίνα 7/5      |
| ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)            | 69   | 14446  | πρός Κωνσταντίνα 22/4     |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)          | 77   | 17001  | α. Τεργέστη 18/5          |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)        | 77   | 6898   | πρός Χόγκ Κόνγκ 30/4      |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ | 3826 |        | μεσογειακές μεταφορές     |

|                             |    |        |                           |
|-----------------------------|----|--------|---------------------------|
| ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)              | 72 | 9284   | ε. Σάν Βινσέντε 12/5      |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)         | 73 | 115135 | πρός Βιλλανουέβα 28/4     |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)           | 74 | 129796 | άρχει Πειραιά             |
| ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)                | 77 | 6597   | δ. Παναμά 12/5            |
| ΑΝΕΜΗ (π.)                  | 69 | 9.952  | πρός Μπουένος Άϊρες 26/4  |
| ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)        | 78 | 1123   | ε. Μογκαντίσου 19/4       |
| ΑΝΘΙΑ (κ.)                  | 73 | 14364  | ε. Σαίντ Τζών 22/4        |
| ΑΝΙΤΑ I (κ.)                | 76 | 4617   | πρός Ταρτούς 17/4         |
| ΑΝΙΤΟ (Φιλ.)                | 80 | 30507  | α. Μορμουγκάο 17/5        |
| ΑΝΝΑ (κ.)                   | 76 | 15111  | πρό Κασσιούγκ 17/5        |
| ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)              | 60 | 5911   | ε. Πειραιά 16/5           |
| ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)            | 71 | 7402   | πρός Άλεξάνδρεια 12/5     |
| ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)            | 81 | 9095   | πρός Κίνα 29/4            |
| ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)           | 80 | 15358  | πρός Γιβραλτάρ 16/5       |
| ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)                | 76 | 10936  | ε. Σιγκαπούρη 16/4        |
| ΑΝΤΖΕΛ II (π.)              | 74 | 14324  | δ. Καμιν Μπράκ 8/5        |
| ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)              | 74 | 15412  | στον Πειραιά 20/5         |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)              | 70 | 3201   | ε. Πειραιά 24/4           |
| ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.) | 86 | 22273  | ε. Κοκούρα 11/5           |
| ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)             | 69 | 10793  | ε. Ρουέν 19/5             |
| ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)          | 76 | 23715  | α. Σιγκαπούρη 17/5        |
| ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)             | 70 | 16258  | πρός Άλγερία 12/5         |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)       | 76 | 15934  | πρός Κήλαγκ 27/4          |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)      | 81 | 30820  | δ. Παναμά 12/5            |
| ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)            | 73 | 16997  | πρός Κουάλα Ενόκ 25/4     |
| ΑΞΟΝ (δ.)                   | 72 | 98905  | πρ. «Golar Kansai»        |
| ΑΪΜΑΝ I (π.)                | 77 | 11559  | ε. Σιγκαπούρη 19/5        |
| ΑΪΜΑΝ 2 (π.)                | 77 | 11559  | ε. Λίρκεν 8/5             |
| ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)             | 74 | 11045  | πρός Κολόμπο 15/5         |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.Χ. (κ.)         | 70 | 1437   | πρός Πειραιά 20/5         |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)     | 78 | 2491   | πρός Έλλάδα 11/           |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)          | 75 | 1599   | πρός Άβίλς 2/5            |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)       | 77 | 1599   | πρός Όρντ 18/5            |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)            | 69 | 5872   | ε. Σουέ 18/5              |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)  | 82 | 24597  | πρός Βιτόρια 6/5          |
| ΑΪΤΕΡΑ (κ.)                 | 70 | 23597  | ε. Ραβέννα 13/5           |
| ΑΡΑΜΗΣ (κ.)                 | 88 | 22000  | πρός Ν. Άμερική 26/4      |
| ΑΡΑΜΗΣ (π.)                 | 68 | 15907  | πρός Ρότερνταμ 16/5       |
| ΑΡΑΜΗΣ (δ.)                 | 77 | 75124  | πρός Σίντι Κερίρ 6/5      |
| ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)      | 82 | 21164  | πρός Βραζιλία 29/4        |
| ΑΡΑΜΠΙΑΝ                    |    |        |                           |
| ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)            | 81 | 21164  | δ. Π. Σαίδ 30/4           |
| ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)                | 78 | 12774  | πρός Ιαπωνία 29/4         |
| ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)              | 70 | 71080  | στον Περσικό 23/5         |
| ΑΡΓΟΛΙΣ                     | 82 | 32224  | πρός Γιοκοχάμα 7/5        |
| ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)              | 70 | 10899  | πρός Τζέντα 12/5          |
| ΑΡΓΟΣ (δ.)                  | 74 | 98905  | πρ. «Golar Kanto»         |
| ΑΡΓΩ (κ.)                   | 70 | 11041  | ε. Χοντσίνα 30/4          |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)               | 73 | 13265  | πρός Τσιμπότε 17/5        |
| ΑΡΙΑΝΑ (κ.)                 | 80 | 13037  | πρός Γιοκοχάμα 9/4        |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.              |    |        |                           |
| ΩΝΑΣΗΣ (δ.)                 | 76 | 125465 | ε. Σιγκαπούρη 8/5         |
| ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)               | 71 | 4992   | πρός Γκάλατς 23/4         |
| ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)           | 79 | 11223  | πρός Καγιέν 14/5          |
| ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)             | 74 | 8669   | πρός Κοτονού 5/5          |
| ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ                   | 78 | 10288  | πρός Άμπιτζόν 14/5        |
| ΑΡΚΤΟΣ (κ.)                 | 76 | 15122  | δ. Παναμά 17/5            |
| ΑΡΜΑ (Μ.)                   | 81 | 9387   | πρ. «Antonio Machanto»    |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)                | 69 | 9038   | πρός Κίνα 17/5            |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)              | 66 | 30647  | α. Μάντρε ντέ Ντέους 13/5 |
| ΑΡΟ (κ.)                    | 68 | 2571   | πρός Βόλο 13/5            |
| ΑΡΟΣΑ (κ.)                  | 75 | 17355  | ε. Χάμιλτον 15/5          |
| ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)              | 72 | 3908   | ε. Ρουέν 17/5             |
| ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)             | 71 | 92026  | πρός Άσσάμπ 18/5          |
| ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)           | 79 | 23193  | πρός Πειραιά 16/4         |
| ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)             | 77 | 11989  | πρός Βανκούβερ 27/4       |
| ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)             | 69 | 15874  | πρός Άλγερία 14/3         |
| ΑΡΧΩΝ (κ.)                  | 73 | 16349  | πρός Ά. Αφρική 8/5        |
| ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.κ.)          | 68 | 14993  | μεταφορές Περσικού        |
| ΑΣΤΟΡ (κ.)                  | 77 | 29871  | πρός Όδησσό 1/5           |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)               | 68 | 1804   | πρός Κόρινθο 3/5          |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)            | 77 | 9786   | πρός Πόρτ Σουδάν 20/5     |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)           | 77 | 9783   | α. Άλεξάνδρεια 2/5        |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)           | 82 | 9282   | στην Άμβέρσα 3/5          |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)            | 82 | 9282   | πρός Όρντ 9/4             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)       | 77 | 9.437  | α. Ρεϊνιόν 11/            |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)          | 77 | 11159  | πρός Άγκόλα 12/5          |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)      | 78 | 10336  | στο Λονδίνο 12/5          |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΪ (μ.)          | 70 | 10618  | πρός Πόρτ Σουδάν 114/5    |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ             | 78 | 38467  | πρός ΗΠΑ 26/4             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)      | 75 | 12804  | πρός Β. Κορέα 17/5        |
| ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)          | 82 | 22587  | πρός Σιγκαπούρη 4/5       |
| ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)                | 71 | 16379  | πρός Σαγκάη 21/4          |
| ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)                | 61 | 1354   | ε. Μέλ Άϊλαντ 11/4        |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)                | 76 | 16366  | α. Σάφι 7/5               |
| ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)                | 69 | 38780  | πρός Ρουμανία 21/4        |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)              | 66 | 2335   | στον Πειραιά              |
| ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)               | 66 | 36522  | α. Χιούστον 3/5           |
| ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)             | 74 | 9844   | πρός ΜΠΑγκόγκ 15/5        |
| ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)                | 72 | 15110  | πρός Ρότερνταμ 7/5        |



|                          |    |        |                           |                        |    |        |                          |
|--------------------------|----|--------|---------------------------|------------------------|----|--------|--------------------------|
| ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)            | 65 | 13408  | ε. Βηρυτό 9/5             | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.) | 67 | 47344  | α. Ρας άλ Χάφι 9/4       |
| ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)           | 72 | 3822   | προς Πάτρα 10/5           | ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)  | 75 | 45000  | προς Μεσόγειο 30/4       |
| ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)      | 85 | 16623  | προς Μασσάουα 20/4        | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)   | 68 | 41965  | προς Κόρπους Κρίστι 4/5  |
| ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)            | 73 | 18064  | προς Κούβα 6/5            | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)   | 74 | 51501  | ε. Ν. Όρλεάνη 11/5       |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)         | 70 | 14671  | προς Βεγγάζη 15/4         | ΕΛΛΗ (μ.)              | 69 | 22915  | προς Σιγκαπούρη 16/5     |
| ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)           | 76 | 65917  | α. Τέξας Σίτυ 23/4        | ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)       | 71 | 14705  | προς Άσντον 13/5         |
| ΒΑΖΜΑΝ (κ.)              | 78 | 20328  | μετ. «Αργώ Τρέιντερ» (ε.) | ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV            | 76 | 23980  | προς Μπαντίρ 'Αμπάς 3/5  |
| ΒΕΒΕ'Υ (κ.)              | 71 | 9857   | α. Μαρίνα ντι Καράρα 16/5 | ΕΛΜΠΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)     | 75 | 16822  | προς Ποχάγκ 10/5         |
| ΒΕΛΟΣ I. (π.)            | 75 | 15981  | προς δ. 'Αφρική 14/4      | ΕΛΠΙΣ                  | 82 | 30564  | α. Ν. Όρλεάνη 31/3       |
| ΒΕΝΟΥΣ Υ (δ.π.)          | 81 | 42048  | προς Μαράκκιμο 23/4       | ΕΛΠΙΣ (κ.)             | 83 | 7363   | προς Όφουδάτ 15/5        |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ                | 67 | 37722  | στο Κάργκ                 | ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)         | 73 | 104150 | στο Χορμούζ (άποθήκη)    |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)       | 72 | 17890  | προς Τενερίφ 17/5         | ΕΜΙΛ Σ. (κ.)           | 75 | 9438   | προς Σάν Λορέντζο 17/5   |
| ΒΙΓΚΟΡ (κ.)              | 76 | 11321  | α. Σιγκαπούρη 9/3         | ΕΜΜΑ Φ. (κ.)           | 73 | 11045  | προς Πάιτα 27/4          |
| ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)     | 76 | 17161  | ε. Σαγκάη 12/5            | ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.)        | 68 | 15252  | προς Μαζατλάν 4/5        |
| ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)             | 78 | 10411  | ε. Τάραντα 14/5           | ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)          | 65 | 8187   | ε. Λεμεσό 20/5           |
| ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ'              | 72 | 19654  | επωλήθη                   | ΕΝΙΑ (κ.)              | 74 | 16006  | προς Μπουσάν 25/4        |
| ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)            | 71 | 17430  | ε. Σιγκαπούρη 23/4        | ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)     | 74 | 13687  | προς Κάντα 15/5          |
| ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)      | 69 | 12360  | α. Σάν Φρανσίσκο 15/5     | ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)        | 74 | 10250  | προς Ν. ΚΟρέα 4/5        |
| ΒΟΜΑΡ                    | 71 | 15759  | α. Γκάλβεστον 27/4        | ΕΠΟΣ (κ.)              | 75 | 16247  | ε. Ρουαί 20/5            |
| ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)            | 75 | 10136  | προς 'Ακαμπα 14/5         | ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ              | 78 | 39814  | προς Κωνσταντίνα 9/5     |
| ΒΡΥΣΗ (κ.)               | 74 | 8915   | ε. Ν. Όρλεάνη 12/5        | ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)           | 76 | 20412  | προς Τζακάρτα 105/4      |
| Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)       | 76 | 1599   | α. Ρούκον 21/5            | ΕΡΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)  | 74 | 44608  | α. Ρας Τανούρα 12/5      |
| ΓΑΛΗΝΗ (π.)              | 68 | 10239  | α. Χιούστον 13/4          | ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)          | 86 | 15952  | στη Ν. Υόρκη 21/5        |
| ΓΑΡΜΠΗΣ                  | 72 | 41164  | προς Σεπετίμα 9/5         | ΕΡΥΘΡΙΑ (κ.)           | 68 | 19044  | προς 'Αλμέρια 3/5        |
| ΓΕΡΟΣ (κ.)               | 73 | 30067  | ε. Πειραιά 11/5           | ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)          | 71 | 12194  | πρ. «Esfesso»            |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)         | 77 | 9178   | προς Πρέβεζα 5/5          | ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)        | 74 | 6042   | ε. Γκοαγιακούιλ 12/5     |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.              | 70 | 8868   | προς 'Ακαμπα 3/5          | ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)           | 68 | 11434  | ε. Άνκονα 17/5           |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)         | 71 | 18170  | προς ηΠΑ 9/5              | ΕΣΠΡΙΤ (κ.)            | 84 | 22629  | προς 'Αμβέρσα 6/5        |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)         | 70 | 1599   | προς Γιβραλτάρ 4/5        | ΕΣΤΕΡΙΑ (π.)           | 85 | 22629  | προς Προβιντένς 8/5      |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)        | 77 | 14782  | προς Μεξικό 3/5           | ΕΣΤΟΡΙΑ (π.)           | 69 | 9985   | ε. Βομβάη 22/4           |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)          | 72 | 8987   | στη Σιγκαπούρη 11/3       | ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)   | 67 | 1199   | προς Ν. Υόρκη 9/5        |
| ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)             | 73 | 11541  | α. Καράτσι 8/4            | ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)        | 72 | 129216 | προς Μπέιρα 20/4         |
| ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)             | 81 | 1064   | προς Μαρόκο 10/5          | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)       | 73 | 1598   | α. Άιν Σούκνα 1/5        |
| ΓΙΟΥΝΑ'Ι'ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ  | 69 | 13161  | στο Χορμούζ 26/1          | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)      | 76 | 1595   | α. Ρότερνταμ 14/5        |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)          | 73 | 58821  | προς Βαλτιμόρη 11/5       | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.) | 78 | 11850  | προς Λιβύη 7/5           |
| ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)      | 74 | 15855  | α. Χιούστον 4/5           | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)     | 73 | 10058  | α. Όζακα 8/4             |
| ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ            | 72 | 14315  | δ. Παναμά 3/5             | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)     | 79 | 29875  | προς 'Αλγέρι 15/4        |
| ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΝ (κ.)       | 71 | 12256  | ε. Μανβάνιλο 18/4         | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)     | 73 | 29875  | προς 'Αλγερία 3/5        |
| ΓΙΟΥΡΟΠΑ                 | 71 | 54610  | ε. Ν. Όρλεάνη 4/5         | ΕΥΝΙΚΗ                 | 77 | 29875  | προς Γιοσού 1/5          |
| ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)     | 70 | 1973   | α. Σιγκαπούρη 14/5        | ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)        | 80 | 13035  | προς Β. Κόρεα 11/5       |
| ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)      | 82 | 8096   | προς Σουέζ 10/5           | ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)       | 76 | 9651   | προς 'Αλγέρι 26/4        |
| ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)        | 80 | 3040   | ε. 'Ικόνιο 12/5           | ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)       | 77 | 15356  | πρ Πόρτ 'Αρθουρ 15/5     |
| ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)     | 82 | 4764   | α. Θεούτα 4/5             | ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)        | 77 | 15355  | προς 'Ισπανία 13/5       |
| ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)      | 81 | 4764   | ε. Πόρτ ντε Μπόκ 3/5      | ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)      | 74 | 6499   | προς Νιάρμαν 16/5        |
| ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)     | 66 | 2691   | ύψωσε ελληνική            | ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΡΕΜ (π.)      | 75 | 6499   | προς Σιγκάγκ 10/5        |
| ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)        | 81 | 3040   | ε. Αιγύπτου 13/5          | ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)          | 76 | 20546  | ε. Π. Κοντράλ 29/4       |
| ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΑ (δ.π.)      | 66 | 7992   | προς Χοντίντα 18/4        | ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)        | 76 | 21360  | προς 'Ιταλία 12/5        |
| ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)       | 87 | 8903   | προς Τζιμπούτι 20/5       | ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)           | 70 | 18734  | α. Ρότερνταμ 13/5        |
| ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)    | 81 | 2635   | προς Ρας Σουκχέιρ 17/5    | ΕΦΘΗ Ν. (κ.)           | 74 | 14688  | ε. Βερακρούζ 21/4        |
| ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)         | 68 | 81257  | στη Μίνα Σάκρ 20/4        | ΖΑΡΑ (κ.)              | 77 | 16366  | προς Κόλο ΜΠΑ 19/4       |
| ΓΚΑΛ (κ.)                | 70 | 15302  | προς Κύπρο 26/4           | ΖΑΡΑΤΑ                 | 77 | 69338  | πρ. Τζουμπάι 27/4        |
| ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ            | 65 | 1222   | μεσογειακές μεταφορές     | ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)         | 75 | 176008 | στη Σεμάγκα (άποθήκη)    |
| ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)            | 70 | 54134  | προς Φουτζέιρα 16/5       | ΖΕΤΤΑ (κ.)             | 71 | 20516  | προς Ούσχαντ 18/5        |
| ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)         | 77 | 10460  | ε. Ρουέν 6/5              | ΖΕΥΣ (κ.)              | 71 | 77443  | προς Χάρ Φακάν 21/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)     | 83 | 24843  | προς Ραβέννα 15/5         | ΖΕΥΣ I (π.)            | 60 | 17447  | στη Σαφάγκα (άποθήκη)    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)     | 71 | 12959  | ε. Ν. Όρλεάνη 15/5        | ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)           | 68 | 48058  | ε. Πειραιά 15/5          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)    | 76 | 13027  | α. Ν. Όρλεάνη 2/5         | ΖΕΦΥΡΟΣ II             | 77 | 18838  | ε. Πόρτ Σαίτ 15/5        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)      | 84 | 21193  | α. Ν. Όρλεάνη 7/5         | ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)       | 76 | 32465  | προς Κήλαγκ 3/5          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)    | 76 | 13024  | προς Καλλάο 14/5          | ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)        | 76 | 32465  | προς Βαρκελώνη 15/5      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)       | 75 | 13036  | ε. Ταϊπικό 16/4           | ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)        | 79 | 16379  | πρ Πόρτ 'Αλφρεντ 26/4    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)       | 75 | 17355  | προς Αίγυπτο 2/5          | ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)        | 79 | 16390  | δ. Σάουθ 'ησι Σόαλ 12/5  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)    | 68 | 9417   | προς 'Αλγέρι 1952         | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 57 | 2875   | προς 'Ακαμπα 25/4        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)     | 77 | 14531  | α. Μπουεναβεντούρα 30/4   | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 17129  | α. 'Αλεξάνδρεια 3/5      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ     | 79 | 13005  | ε. Κόρπους Κρίστι 5/1     | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 68 | 10397  | ε. Χάλλ 20/5             |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)    | 72 | 12959  | α. Ν. Όρλεάνη 8/5         | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 6721   | ε. Σιγκάγκ 25/4          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)   | 83 | 24843  | α. Χιούστον 21/4          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 79 | 12214  | ε. Νιάρμαν 18/5          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)  | 77 | 11733  | ε. Ν. Όρλεάνη 14/5        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 85 | 25076  | ε. Ταϊτσούγκ 8/5         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)    | 77 | 14531  | ε. Ν. Όρλεάνη 14/5        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 84 | 25083  | προς Μπαντίρ 'Αμπάς 2/2  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ (π.)  | 75 | 13036  | α. Ν. Όρλεάνη 25/4        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 37650  | προς Κίνα 14/4           |
| ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)             | 63 | 10085  | προς Γκιζάν 19/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 78 | 11003  | στη Βαούρα               |
| ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)       | 75 | 17203  | προς Ρίο 'Ιανέιρο 5/5     | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 74 | 55425  | προς Τάραντα 15/5        |
| ΓΥΟΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)      | 81 | 11503  | προς Πουέρτο Λιμάν 2/5    | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 77 | 64070  | ε. Πόρτ Κάρτιερ 8/5      |
| ΓΟΥΑΙΜΕΑ                 | 84 | 34253  | α. Ν. Όρλεάνη 12/5        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 16873  | προς Μασάν 12/3          |
| ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)      | 68 | 9067   | προς Λαττάκια 14/5        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 67 | 1395   | προς Τουρκία 4/5         |
| ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)           | 79 | 12214  | πρ Κ-ομπτε 16/4           | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 74 | 35540  | α. Πειραιά 14/5          |
| ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)     | 74 | 22997  | πρς 'Αλεξάνδρεια 8/5      | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 28021  | ε. Σαβόνα 19/5           |
| ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)         | 70 | 3971   | πρς 'Αλεξάνδρεια 13/5     | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 82 | 15296  | α. Νητροίτ 14/5          |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 70 | 9907   | πρ. «Νιού Φέιμ»           | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 75 | 65055  | α. Μομπιλ 28/4           |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 83 | 24500  | πρς Κορούνα 13/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 64 | 1579   | πρς Κόρινθο 14/5         |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 83 | 28268  | πρς Κίνα 24/4             | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 73 | 31585  | πρς 'Αργεντινή 18/5      |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 80 | 40551  | πρς Σιγκαπούρη 16/5       | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 68 | 16616  | πρς Ρίτσοντς Μπαί 11/4   |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 81 | 40357  | πρς Φουτζέιρα 28/4        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 70 | 1467   | πρς Πόιντ Νουάρ 9/5      |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 73 | 2219   | α. Πόρτ 'Αρθουρ 3/5       | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 55032  | α. Μομπιλ 6/5            |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 70 | 56799  | πρς Νιάρμαν 7/5           | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 2934   | πρ. «Sofia»              |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 71 | 56800  | α. Τζουμπάι 27/4          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 65 | 1000   | πρς Βόλο 9/5             |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 73 | 114933 | ε. Φός 18/5               | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 69 | 9333   | πρς Ταϊτσούγκ 12/2       |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 78 | 126261 | πρς Μπουρναμπουέι 19/5    | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 4985   | ε. Βομβάη 15/5           |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 79 | 126260 | α. Ρας Τανούρα 14/5       | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 75 | 39995  | ε. Τερνέσι 19/5          |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 66 | 39042  | ε. Φός 14/5               | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 73 | 25045  | πρς 'Ιταλία 7/5          |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 77 | 16278  | ε. Χουάγκου 3/5           | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 70 | 5278   | ε. 'Αμβέρσα 19/5         |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 73 | 10713  | πρς Μαζατλάν 11/4         | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 25035  | πρ. «Pisa»               |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 76 | 23938  | δ. Παναμά 12/5            | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 8372   | ε. Τζέντα 30/4           |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 71 | 37115  | πρς Δουνκέρκη 18/5        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 81 | 31000  | πρς Γιοκοχάμα 4/5        |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 59 | 16229  | πρς Τουρκία 10/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 15608  | ε. Γένοβα 5/5            |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 74 | 20712  | πρς Πόρτ Κέλαγκ 16/5      | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 70 | 17485  | ε. 'Αλεξάνδρεια 2/5      |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 75 | 8884   | πρς 'Αλγερία 17/5         | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 83 | 17066  | επωλήθη                  |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 70 | 32758  | ε. Βενετία 13/5           | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 69 | 9731   | ε. Καγκοσίμα 2/5         |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 59 | 1226   | μεσογειακές μεταφορές     | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 69 | 11430  | ε. Σέτε 19/5             |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 72 | 17355  | ε. Μπιλμπάο 11/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 73 | 19476  | πρς Σιγκαπούρη 19/5      |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 86 | 34620  | πρς Τζακάρτα 9/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 77 | 21667  | πρς Σ. Σιδνεύ 7/5        |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 74 | 9112   | εγκαταλείφθηκε            | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 21743  | πρς Πόρτ 'Εβερνκλίτς 6/5 |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 69 | 10625  | πρς Μπαχραϊν 18/5         | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 67 | 16098  | ε. Κασσιούγκ 17/4        |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 65 | 1442   | μεσογειακές μεταφορές     | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 16037  | ε. Μόντρεα 10/5          |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 76 | 4993   | στον Πειραιά 5/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 72 | 16018  | ε. Πειραιά 13/5          |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 74 | 19166  | πρ. «Τοξότης»             | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 68 | 24801  | επωλήθη                  |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 71 | 11069  | α. Λομέ 28/4              | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 68 | 15720  | πρς Μεξικό 5/5           |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 73 | 20713  | πρς Κολούμπια Ρίβερ 2/5   | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 69 | 34613  | πρς Κασάρ 11/4           |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 74 | 43441  | ε. Γένοβα 17/5            | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 58 | 2966   | πρς Καλλάο 23/4          |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 70 | 19344  | πρς Γκνάνσκ 18/5          | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 69 | 10650  | πρς Πόρτ Σουδάν 16/5     |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 75 | 11441  | δ. Παναμά 7/5             | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 80 | 30649  | πρς Ν. Όρλεάνη 10/5      |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 76 | 11804  | ε. Ταϊπία 12/5            | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 76 | 10430  | πρς Μπαγκκόγκ 27/4       |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 72 | 17510  | ε. Βενετία 19/5           | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 71 | 16372  | ε. Ν. Όρλεάνη 16/5       |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 72 | 8936   | στον Πειραιά 18/5         | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)           | 73 | 11954  | πρς Φιλαδέλφεια 13/5     |
| ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.) | 79 | 19634  | πρς Γ                     |                        |    |        |                          |



ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)         | 81 | 1800   |
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)                 | 74 | 17135  |
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)                 | 72 | 34103  |
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)                 | 72 | 11954  |
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)                 | 72 | 10805  |
| ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)        | 65 | 1219   |
| ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)              | 77 | 19466  |
| ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)                | 72 | 12182  |
| ΚΑΣΤΩΡ (κ.)                 | 73 | 21754  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)            | 74 | 17218  |
| ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)               | 77 | 19459  |
| ΚΑΤΙΑ (κ.)                  | 71 | 4940   |
| ΚΑΤΙΑ Κ. (κ.)               | 57 | 1324   |
| ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)           | 76 | 10805  |
| ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ              | 72 | 14651  |
| ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ               | 71 | 9842   |
| ΚΕΙ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)           | 78 | 9862   |
| ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)           | 77 | 9942   |
| ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)        | 71 | 9826   |
| ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ                  | 72 | 9542   |
| ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)        | 74 | 8896   |
| ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)            | 78 | 8898   |
| ΚΕΛΛΑ (κ.)                  | 69 | 16229  |
| ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ                | 81 | 9909   |
| ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (κ.)              | 73 | 22126  |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)              | 72 | 11954  |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)       | 74 | 7557   |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (κ.)        | 74 | 16882  |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)       | 69 | 46890  |
| ΚΙΚΑ (κ.)                   | 76 | 19451  |
| ΚΙΜΩΛΟΣ III (κ.)            | 66 | 6995   |
| ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΟΦ (κ.)           | 69 | 1572   |
| ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)             | 69 | 79969  |
| ΚΙΤΣΑ (κ.)                  | 76 | 24800  |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (κ.)               | 76 | 15756  |
| ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)                | 68 | 40626  |
| ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)              | 74 | 8915   |
| ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)                | 70 | 2913   |
| ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)               | 77 | 15446  |
| ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)              | 77 | 15043  |
| ΚΟΝΠΟΛΙΣ                    | 78 | 39814  |
| ΚΟΡΑΛ (κ.)                  | 81 | 15178  |
| ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.)          | 74 | 112825 |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ                   | 74 | 35014  |
| ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)              | 78 | 9862   |
| ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)                | 75 | 17175  |
| ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.κ.)            | 74 | 15994  |
| ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)           | 75 | 16221  |
| ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)             | 75 | 16221  |
| ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)             | 76 | 88886  |
| ΚΡΙΣΣΑ (κ.)                 | 79 | 12784  |
| ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβ.)              | 68 | 15809  |
| ΚΡΩΔΟΝΙΑ (κ.)               | 77 | 9634   |
| ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)                | 69 | 9777   |
| ΚΥΘΗΡΑ (κ.)                 | 68 | 1599   |
| ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)               | 68 | 10313  |
| ΚΥΜΟ (κ.)                   | 74 | 65685  |
| ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)       | 75 | 17875  |
| ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)          | 71 | 13443  |
| ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)                | 71 | 15951  |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                | 72 | 51403  |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)       | 74 | 16388  |
| ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)              | 70 | 9981   |
| ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)              | 74 | 65068  |
| ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΕΛΑ (κ.)           | 78 | 1250   |
| ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)            | 72 | 83714  |
| ΛΑΙΛΑΨ (κ.)                 | 76 | 12166  |
| ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)            | 74 | 8588   |
| ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)            | 73 | 8558   |
| ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)           | 72 | 8558   |
| ΛΑΚΥ ΡΟΥΖΥ (κ.)             | 73 | 8558   |
| ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)            | 73 | 8558   |
| ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)              | 73 | 8558   |
| ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)                | 80 | 16225  |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)           | 78 | 10698  |
| ΛΑΜΑ (κ.)                   | 77 | 3727   |
| ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)             | 70 | 63519  |
| ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)       | 77 | 8976   |
| ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)       | 78 | 8980   |
| ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)               | 65 | 1600   |
| ΛΑΟΥΡΑ I. (κ.)              | 75 | 12416  |
| ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (κ.)              | 75 | 12416  |
| ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.κ.)          | 61 | 22046  |
| ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)              | 68 | 22244  |
| ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)                | 73 | 17648  |
| ΛΕΒΑΝΤΕΣ                    | 77 | 70983  |
| ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)              | 71 | 118865 |
| ΛΕ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)              | 71 | 13446  |
| ΛΕΙΘΕΣ (κ.)                 | 63 | 10617  |
| ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)               | 75 | 79249  |
| ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.) | 74 | 18700  |
| ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)               | 72 | 10194  |
| ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)               | 75 | 15684  |
| ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)         | 73 | 15498  |
| ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)         | 72 | 17914  |
| ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)         | 74 | 17414  |
| ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (κ.)            | 70 | 15216  |
| ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)      | 67 | 1205   |
| ΛΕΩΝ (κ.)                   | 73 | 15382  |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)       | 73 | 3717   |
| ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)              | 77 | 19373  |
| ΛΗΤΩ II (κ.)                | 72 | 6106   |
| ΛΙΛΥ (κ.)                   | 71 | 8799   |
| ΛΙΜΑΝ (κ.)                  | 70 | 5926   |
| ΛΙΜΠΕΕΛΑ (κ.)               | 69 | 17872  |
| ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)           | 74 | 8931   |
| ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)               | 74 | 3256   |
| ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)      | 82 | 36865  |
| ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)       | 82 | 36865  |
| ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (κ.)          | 68 | 9079   |
| ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)        | 76 | 160420 |
| ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ               | 75 | 34745  |
| ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)             | 74 | 30168  |
| ΜΑΙΡΥΛΙ (κ.)                | 76 | 8731   |
| ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)              | 70 | 11329  |
| ΜΑΚΜΠΑΚ (κ.)                | 70 | 11329  |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)      | 68 | 35987  |
| ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)            | 74 | 9800   |
| ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (κ.)        | 70 | 9101   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)       | 63 | 36634  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)      | 73 | 18892  |
| ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)            | 77 | 20502  |
| ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)     | 76 | 10108  |
| ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)       | 77 | 18604  |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.κ.)      | 65 | 13512  |
| ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)            | 76 | 17324  |
| ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)           | 65 | 1224   |
| ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)          | 61 | 3942   |
| ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)          | 74 | 30341  |
| ΜΑΡΙΝΑ (κ.)             | 70 | 18628  |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)          | 70 | 83168  |
| ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (κ.)    | 74 | 13687  |
| ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (κ.)       | 73 | 72336  |
| ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)      | 71 | 1516   |
| ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)          | 69 | 10708  |
| ΜΑΣΤΕΡ Α. (κ.)          | 69 | 15520  |
| ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)   | 74 | 20715  |
| ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)   | 73 | 15498  |
| ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)          | 79 | 10991  |
| ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)         | 76 | 21372  |
| ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)         | 71 | 16623  |
| ΜΕΛΙΝΑ (κ.)             | 75 | 1558   |
| ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)         | 77 | 60655  |
| ΜΕΞ (Ονδ.)              | 64 | 1096   |
| ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)       | 67 | 21141  |
| ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.κ.)          | 81 | 32723  |
| ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)       | 76 | 9872   |
| ΜΕΡΙΤ (κ.)              | 73 | 112306 |
| ΜΕΡΙΤ (κ.)              | 69 | 35284  |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡ (κ.)           | 70 | 10490  |
| ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)          | 79 | 43857  |
| ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)           | 79 | 43857  |
| ΜΗΛΟΣ (κ.)              | 66 | 10715  |
| ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)    | 74 | 12376  |
| ΜΙΓΙΑΜΑ (κ.)            | 75 | 12498  |
| ΜΙΛΗΤΟΣ                 | 82 | 32506  |
| ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)       | 73 | 36330  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (κ.)          | 70 | 1781   |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (κ.)          | 71 | 1557   |
| ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)         | 82 | 17164  |
| ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)         | 71 | 19061  |
| ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)         | 73 | 30930  |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)            | 74 | 39050  |
| ΜΙΝΟΜΕΣΥΝΗ (κ.)         | 68 | 31507  |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)         | 73 | 61183  |
| ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)         | 70 | 8870   |
| ΜΟΝΤΡΩ (κ.)             | 72 | 9924   |
| ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (κ.)        | 67 | 30823  |
| ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ             | 76 | 19633  |
| ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)            | 72 | 35506  |
| ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ               | 77 | 5509   |
| ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)        | 76 | 19855  |
| ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)          | 76 | 3741   |
| ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)         | 73 | 9859   |
| ΜΠΑΣΜΑ (κ.)             | 76 | 20480  |
| ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)      | 69 | 44860  |
| ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)            | 68 | 8370   |
| ΜΠΕΛΛΑΚΑΦ               | 68 | 9441   |
| ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)     | 66 | 37625  |
| ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)            | 65 | 11541  |
| ΜΠΙΛΛ (κ.)              | 67 | 11407  |
| ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)         | 68 | 16161  |
| ΜΠΙΟΥΤΥ ΣΤΑΡ (κ.)       | 70 | 3956   |
| ΜΠΙΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)        | 71 | 13867  |
| ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)          | 74 | 126413 |
| ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)           | 73 | 16106  |
| ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ             | 73 | 56273  |
| ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)    | 66 | 9085   |
| ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αιβ.) | 73 | 31861  |
| ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)     | 74 | 15500  |
| ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)        | 72 | 17980  |
| ΜΠΡΗΖ (κ.)              | 71 | 9085   |
| ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)          | 67 | 41524  |
| ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)            | 71 | 18748  |
| ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)           | 82 | 32506  |
| ΜΥΡΙΝΙΔΗ                | 77 | 5511   |
| ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ           | 78 | 13889  |
| ΝΑ'Ι'Α (κ.)             | 70 | 9069   |
| ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ              | 72 | 18723  |
| ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)         | 80 | 10982  |
| ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.)          | 70 | 16224  |
| ΝΕΒΑΔΑ (κ.)             | 68 | 14569  |
| ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)          | 74 | 39018  |
| ΝΕΟΣ (κ.)               | 71 | 9082   |
| ΝΕΣΣΗ (κ.)              | 72 | 60414  |
| ΝΕΣΤΩΡ (κ.)             | 77 | 19166  |
| ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)          | 71 | 12202  |
| ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (κ.)    | 70 | 9247   |
| ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (κ.)        | 71 | 6738   |
| ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)            | 73 | 9842   |
| ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)            | 73 | 20328  |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ         | 76 | 35567  |
| ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)            | 75 | 11462  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)       | 75 | 61000  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)     | 69 | 1473   |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)            | 68 | 2213   |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)            | 86 | 24843  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)         | 68 | 16112  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)         | 69 | 5997   |
| ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)          | 82 | 29700  |
| ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)           | 56 | 2163   |
| ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)  | 70 | 45752  |
| ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)           | 69 | 10363  |
| ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)       | 81 | 9206   |
| ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)          | 73 | 117178 |
| ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)       | 67 | 41187  |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.κ.)  | 70 | 62357  |
| ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)       | 77 | 1747   |
| ΝΟΤΟΣ (δ.)              | 73 | 75049  |
| ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)        | 65 | 16405  |
| ΝΤΑΡΤ (δ.κ.)            | 59 | 12222  |

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| πρός Πουέρτο 'Ορντάζ 2/5    |  |
| ε. Λίβερπουλ 9/5            |  |
| ε. Γκουαγιακουίλ 5/5        |  |
| πρός Άνγκρα ντ'ος Ρέις 2954 |  |
| α. Χοντίντα 30/4            |  |
| ε. Άμβούργο 18/5            |  |
| πρός Άρκα 10/5              |  |
| α. Ν. 'Ορλεάν 12/5          |  |
| μεταφορές Περιοικού         |  |
| πρός Σιγκαπούρη 13/5        |  |
| μετ. «Star» (Ονδ.)          |  |
| ε. Πειραιά 17/5             |  |
| πρός Άργεντινή 4/5          |  |
| πρός Ίνδονησία 7/5          |  |
| πρός Κορέα 1853             |  |
| α. Φιλαδέλφεια 13/5         |  |
| πρός Δ. 'Αφρική 13/4        |  |
| πρός Θεσσαλονίκη 15/5       |  |
| πρός Μπαβονγκάρ 3/5         |  |
| πρ. «Mont Fort»             |  |
| πρός Άλεξάνδρεια 2/5        |  |
| ε. Βομβάη 11/4              |  |
| πρός Μπαγκόκ 1/5            |  |
| πρός Κούβα 23/4             |  |
| πρός Μαλαισία 10/5          |  |
| α. Πειραιά 9/5              |  |
| πρός Δ. 'Αφρική 12/4        |  |
| πρ. «Μάρθα»                 |  |
| πρός Αυστραλία 17/4         |  |
| πρός Ιαπωνία 1/5            |  |
| ε. Ραβέννα 11/5             |  |
| στο Χορμούζ (αποθήκη)       |  |
| πρός Παρανάουα 5/5          |  |
| α. Πειραιά 9/5              |  |
| α. Χιούστον 8/5             |  |
| πρός Νιγηρία 8/4            |  |
| ε. Σάντος 8/5               |  |
| ε. Θάντερ Μπαϊν 2/5         |  |
| ε. Σαλβαντόρ 1/5            |  |
| πρός Γουέβα 8/5             |  |
| α. Χιούστον 10/5            |  |
| αργεί Ν. 'Ορλεάν            |  |
| αργεί Ν. 'Ορλεάν            |  |
| α. Λός Άντζελες 1/5         |  |
| πρός Άλγερία 26/4           |  |
| α. Τσίμα 27/4               |  |
| α. Ν. 'Ορλεάν 27/4          |  |
| πρός Μπουσάν 22/4           |  |
| πρός Μεξικό 16/4            |  |
| πρός Περσικό 3/7/87         |  |
| ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/5        |  |
| πρ. «Montreux»              |  |
| δ. Παναμά 2054              |  |
| ε. Ίντσον 29/4              |  |
| πρός Πόρτ 'Αλφρεντ 21/5     |  |
| μεταφορές Ίνδονησίας        |  |
| ε. Κάν 10/5                 |  |
| πρός Μασσαλία 12/5          |  |
| ε. Μπέλλινγκχομ 14/5        |  |
| στη Σεμάγκα (αποθήκη)       |  |
| πρός Τούρμπο 15/4           |  |
| μετ. «Nicolai» (κ.)         |  |
| πρός Βαντί Φεϊράν 19/5      |  |
| αργεί Άστακό                |  |
| α. Πειραιά 26/1             |  |
| πρός Σουινουσέ 15/5         |  |
| ε. Πειραιά 15/5             |  |
| ε. Άλεξάνδρεια 5/5          |  |
| πρός Σουέζ 11/5             |  |
| ε. Μαντράς 6/5              |  |
| α. Φιλαδέλφεια 14/5         |  |
| ε. Σέτε 10/5                |  |
| πρός Μιζουσίμα 10/4         |  |
| πρός Κλαϊπέδα 18/5          |  |
| πρός Τσιταγκόκ 4/5          |  |
| στο Μπανάρ Χομινί           |  |
| α. Χιούστον 28/4            |  |
| ε. Αύγουστα 14/3            |  |
| α. Λός Άντζελες 10/5        |  |
| πρός Μπότγουντ 15/5         |  |
| πρός Ιαπωνία 37/4           |  |
| ε. Βηρυτό 6/5               |  |
| πρός Αίγυπτο 17/5           |  |
| πρός Λορίεντ 2/5            |  |
| ε. Μπιζέρτα 6/5             |  |
| ε. Βομβάη 1/5               |  |
| α. Φουμπίτσινο 16/5         |  |
| ε. Ίνβεργκρόντ 15/5         |  |
| πρός Τάραντα 16/5           |  |
| πρ. «Ιχθείς»                |  |
| πρός Κωνσταντίνα 27/4       |  |
| πρός Όρν 15/5               |  |
| πρός Μοντεβιδέο 9/5         |  |
| στη Σιγκαπούρη 29/3         |  |
| ε. Μπελαγουάνα 23/4         |  |
| πρός Καμάορ 30/4            |  |
| δ. Παναμά 28/4              |  |
| ε. Άνγκρα ντ'ος Ρέις 3/5    |  |
| πρός Λιβύη 18/5             |  |
| πρός Άλγερία 11/3           |  |
| πρός Ροστόκ 16/4            |  |
| πρός Κωνσταντίνα 24/4       |  |
| πρός Ν. 'Ορλεάν 4/5         |  |
| δ. Παναμά 15/5              |  |
| πρός Τρίπολη 24/4           |  |
| μεταφορές Περιοικού         |  |
| πρός Ταϊλάνδη 27/4          |  |
| στη Σιγκαπούρη 29/4         |  |
| πρός Ίράν 30/3              |  |
| πρός Ίταλία 19/5            |  |
| πρός Γιβραλτάρ 9/4          |  |
| πρός Δεμεράρα 26/4          |  |
| πρός Μαχαμάντ 17/5          |  |
| ε. Άνγκρα 16/5              |  |
| πρός Σατοχίμ 11/1           |  |



|                          |    |        |                             |                          |    |        |                          |
|--------------------------|----|--------|-----------------------------|--------------------------|----|--------|--------------------------|
| ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)         | 79 | 16432  | πρός Κάρντιφ 17/5           | ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)             | 45 | 5848   | ἀργεί Πειραιά            |
| ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)         | 72 | 9440   | μετ. «Esperos» (κ.)         | ΠΡΙΑΜΟΣ                  | 70 | 30890  | πρός Ν. 'Αμερική 2/5     |
| ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)        | 75 | 35764  | ε. Βαλτιμώρη 12/5           | ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)           | 77 | 15285  | ε. Π. Καμπέλλο 28/4      |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)           | 69 | 11432  | μετ. «Trinity» (κ.)         | ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)  | 87 | 25000  | ε. Τζέντα 5/5            |
| ΝΤΙΜΑΝ (κ.)              | 76 | 22297  | πρός Νοβοροσίσκ 24/4        | ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)     | 67 | 40675  | α. Φός 10/5              |
| ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)            | 73 | 113778 | στό Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη) | ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ               | 68 | 10339  | πρός Βεγγάζη 22/3        |
| ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ              | 70 | 17355  | ε. Ρίο 'Ιανέιρο 13/5        | ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)          | 68 | 10722  | πρός Κοινοῦ 8/5          |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)         | 73 | 17355  | πρός Μανασού 6/5            | ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)   | 66 | 2969   | ε. Κακινάνα 16/5         |
| ΝΤΟΡΙΝ (μ.)              | 68 | 9003   | ε. 'Αλεξάνδρεια 1/5         | ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)            | 83 | 26996  | α. Ν. 'Υόρκη 15/5        |
| ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)    | 67 | 1599   | πρ. «Ρέινμποου»             | ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)           | 76 | 11768  | πρός Μανίλα 26/4         |
| ΞΕΝΗ Μ. (κ.)             | 72 | 1532   | α. Νόρντενχαμ 19/5          | ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)         | 77 | 10442  | ε. Λεξόες 11/5           |
| ΞΙΠΟ'ΙΝΤ (δ.κ.)          | 70 | 4062   | πρός Τομπρούκ 22/4          | ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 25000  | ε. Τζέντα 26/4           |
| ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)            | 78 | 16893  | α. 'Χοτ Λόντον 29/4         | ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)         | 71 | 9481   | πρός Χοντίντα 18/5       |
| ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)           | 77 | 12526  | ε. Παλιόβη                  | ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)          | 70 | 16146  | πρός Σάφι 20/4           |
| ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)         | 72 | 18876  | ολική ἀπώλεια               | ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)          | 73 | 11383  | πρός Μομπάσα 22/4        |
| ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)          | 78 | 44107  | ε. Παλιόβη ἀλλοδοπούς       | ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)       | 68 | 18525  | πρός 'Αλγερία 2/5        |
| ΟΛΕΜΑΡ (κ.)              | 72 | 17399  | πρός Κολομβία 18/5          | ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)        | 74 | 16126  | πρός 'Αλγερία 2/5        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)             | 69 | 4229   | ε. Μπαγκνόλι 16/5           | ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)     | 78 | 20288  | πρός 'Αλγερία 7/4        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)    | 75 | 138037 | πρός Γκάλβεστον 18/5        | ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)           | 80 | 15701  | πρός 'Αλγερία 12/5       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)       | 85 | 17879  | δ. Γιβραλτάρ 13/5           | ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)             | 79 | 11243  | ε. Ν. 'Υόρκη 12/5        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)     | 72 | 128561 | α. Χορμούζ 6/5              | ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)             | 72 | 12982  | στό Λάγος 12/5           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)       | 76 | 126990 | α. Λούπ Τέρμιναλ 5/5        | ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)             | 84 | 26959  | πρός Γιάνμπου 12/5       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)   | 73 | 128561 | πρός Ρότερνταμ 2/5          | ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)     | 82 | 20253  | ε. Ρίνα 2/5              |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)      | 75 | 40559  | πρός Πόρτλαντ 8/5           | ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)      | 80 | 16074  | πρός 'Αλγερία 25/3       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)        | 79 | 59882  | α. Φός 12/5                 | ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)           | 69 | 9677   | πρός Γιβραλτάρ 14/5      |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)      | 77 | 15844  | πρός 'Υεμένη 1/5            | ΡΑΩΝΤΥ II (κ.)           | 73 | 9059   | α. Σαλβαντόρ 17/4        |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)    | 61 | 1098   | μεσογειακές μεταφορές       | ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)          | 78 | 11875  | πρός Κρίμπι 18/4         |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)      | 62 | 2606   | ἀργεί Πειραιά               | ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (π.)         | 60 | 4820   | πρός Φώκλαντ 1/4         |
| ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.               | 78 | 33508  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/5          | ΡΗΝΙΩ (κ.)               | 78 | 11208  | μετ. «Margot» (κ.)       |
| ΟΜΕΡ (κ.)                | 70 | 22912  | πρ. «Γκραϊτσιαν Σπρίτι»     | ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)             | 75 | 6016   | πρός Λάγος 7/5           |
| ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)        | 71 | 16815  | πρός Ζαμπόγκα 2/5           | ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)     | 69 | 1573   | πρός Λάγος 13/5          |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)     | 71 | 13858  | στη Φουτζέιρα 22/4          | ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)           | 64 | 7995   | πρός Λά Γκουέρα 22/4     |
| ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)         | 71 | 9868   | α. Λά Σπέζια 22/4           | ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)        | 73 | 8405   | ε. Πειραιά               |
| ΟΝΥΣ (π.)                | 76 | 17959  | πρός Γιοκοχάμα 18/4         | ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)        | 71 | 9646   | πρός Πόρτο Ρίκο 11/5     |
| ΟΡΑ'Ι'ΟΝ                 | 73 | 18958  | ε. Σιγκαπούρη 4/5           | ΡΙΖΑΛ (π.)               | 77 | 39562  | α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5       |
| ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)           | 75 | 6617   | στό Βίγκο 19/5              | ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ            | 77 | 10409  | πρός Σιγκαπούρη 17/4     |
| ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)           | 75 | 39656  | πρός Σκίγκντα 1/5           | ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)             | 69 | 16229  | ε. Τσιταγκόγκ 16/5       |
| ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ      | 76 | 11477  | πρός Εύρωπη 28/4            | ΡΟΔΩΣΗ (δ.π.)            | 71 | 17805  | πρός Μπαχραϊν 12/5       |
| ΟΡΙΖΟΝ (κ.)              | 72 | 4503   | ε. Μαρίνα ντ' Καράφα 27/4   | ΡΟΖΑ (κ.)                | 68 | 24893  | ε. Σάν Λορέντζο 13/5     |
| ΟΡΛΑΝΤΟ                  | 76 | 37784  | πρός Μόντρεαλ 27/4          | ΡΟΥΟΥΣ (δ. 'Ονδ.)        | 70 | 1598   | πρός Βουβόδη 17/5        |
| ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)        | 60 | 11434  | πρός Λάς Πάλμας 18/5        | ΡΟΥΟΥΣ ΜΠΑΝΤ (κ.)        | 72 | 16704  | α. 'Αϊν Σούκνα 21/4      |
| ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)        | 76 | 12443  | α. Ντάρμπαν 22/4            | ΡΟΥΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)    | 67 | 37625  | πρός Γκάντια 17/5        |
| ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)     | 72 | 51227  | στην 'Ακαμπα (ἀποθήκη)      | ΡΟΥΟΥΣ ΣΤΟΥΝ (π.)        | 64 | 4824   | μετ. «Pieros II» ('Ονδ.) |
| ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)        | 72 | 9709   | πρός Μπελαγουόιν 20/4       | ΡΟΥΜΠΙΝ II (π.)          | 71 | 2932   | ε. Τσιβταβέκια 13/5      |
| ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΟΥΣ (δ.κ.)    | 75 | 176009 | στό Χορμούζ (ἀποθήκη)       | ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)           | 73 | 22626  | α. Μόντρεαλ 7/5          |
| ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΟΥΣ           | 84 | 13852  | πρός Τακαμάτσου 7/4         | Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)            | 68 | 13546  | α. Ν. 'Ορλεάνη 22/4      |
| ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)       | 69 | 1582   | πρός Κιούγκα 8/5/87         | Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)           | 65 | 20002  | στη Τζέντα (ἀποθήκη)     |
| ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)  | 72 | 38259  | πρός 'Αρζιού 4/5            | ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)         | 66 | 39695  | ε. Μπλιμφο 18/5          |
| ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)           | 72 | 55878  | μετ. «Σιμπέλιους» (π.)      | ΣΑΓΚΑ (κ.)               | 73 | 15498  | στό Χορμούζ (ἀποθήκη)    |
| ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)           | 74 | 9712   | πρός 'Αβάνα 19/5            | ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)    | 71 | 128929 | πρός Γιοκοχάμα 8/5       |
| ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)  | 67 | 19541  | α. Νάπολη 19/3              | ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)     | 77 | 16736  | πρός Βενεζουέλα 29/3     |
| ΠΑΜΙΤ (π.)               | 78 | 45330  | στό Χορμούζ                 | ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ          | 77 | 16736  | πρός ΕΣΣΔ 11/5           |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)        | 67 | 1532   | ε. Τσιότζια 14/5            | ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)        | 74 | 25765  | α. 'Αμβέρσα 18/5         |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ   | 71 | 41961  | στό Σουίνουσκ 16/5          | ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ       | 77 | 16576  | α. Δομνέρεκ 19/5         |
| ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)           | 75 | 8826   | πρός Κούβα 8/4              | ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)  | 74 | 25765  | α. Φός 18/5              |
| ΠΑΝΘΗΡ (π.)              | 82 | 35380  | ε. Τζουμπάιλ 17/4           | ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)     | 76 | 21619  | πρός Σκίγκντα 13/5       |
| ΠΑΝΘΗΡ (κ.)              | 72 | 44140  | πρός Σεπετίμα 22/4          | ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)        | 66 | 1597   | πρός 'Ανναμπα 27/4       |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)    | 69 | 9982   | α. 'Ασσάμπ 18/4             | ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)       | 65 | 1599   | ε. 'Ορισάνο 9/5          |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)      | 72 | 11185  | πρός Λουάντα 14/4           | ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ ('Ονδ.)        | 76 | 2144   | πρός Μομπάσα 1954        |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)    | 69 | 9979   | ε. Ντάρμπαν 8/5             | ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)   | 72 | 11506  | α. Τρινομάλη 10/5        |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)          | 70 | 16128  | πρός Λισαβόνα 11/5          | ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)     | 75 | 29068  | πρός Μομπάσα 18/5        |
| ΠΑΝΤΙΑΣ                  | 84 | 21426  | πρός Κήλαγκ 3/5             | ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)   | 72 | 11506  | ε. Μπορντώ 14/5          |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)         | 80 | 30639  | πρός ΕΣΣΔ 8/5               | ΣΑΝ II (π.)              | 75 | 14523  | μεσογειακές μεταφορές    |
| ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)  | 87 | 25000  | πρός Σαουδική 'Αραβία 18/5  | ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)             | 66 | 3314   | ὑπέστειλε ελληνική       |
| ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)            | 77 | 18348  | πρός Γιβραλτάρ 30/4         | ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)          | 71 | 9084   | πρός Ναγκόγια 10/5       |
| ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)             | 72 | 10410  | πρός Λουάντα 30/3           | ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)           | 71 | 13575  | ε. Μορμουγκάο 14/5       |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)         | 70 | 11489  | πρός Κολόμπο 15/5           | ΣΑΝΣΕΤ (κ.)              | 70 | 13907  | πρός Μομπάσα 3/5         |
| ΠΑΡΟΣ (δ.π.)             | 69 | 1971   | πρός 'Ισπανία 13/5          | ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)              | 67 | 1600   | πρός Νταμμάμ 14/5        |
| ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ           | 84 | 22511  | ε. Κουίνχουαγκνίδο 2/5      | ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)     | 69 | 8064   | πρός 'Αμπιτζάν 4/5       |
| ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ             | 77 | 20822  | ε. Κουίνχουαγκνίδο 29/4     | ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)     | 70 | 8064   | πρός Βάρρι 29/4          |
| ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ             | 84 | 22100  | ε. Δαμιάτα 15/5             | ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)     | 78 | 6053   | α. Κοτονού 12/5          |
| ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)            | 74 | 124871 | μεταφορές                   | ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)           | 72 | 3137   | πρός Γιβραλτάρ 15/5      |
| ΠΑΣΚΑΛ (μ.)              | 65 | 1598   | α. Βενετία 9/5              | ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)            | 85 | 26959  | πρός Ταϊβάν 14/4         |
| ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)            | 71 | 13681  | πρός Λίβερπουλ 13/5         | ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)      | 74 | 12498  | α. Λάγος 14/4            |
| ΠΑΤΜΑΝ (κ.)              | 69 | 56893  | πρός Βραζιλία 1/5           | ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)          | 76 | 17308  | ε. Μομπά 15/5            |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)        | 84 | 17879  | πρός Σταβάνγκερ 7/5         | ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)        | 71 | 43867  | πρός Γιάνμπου 14/5       |
| ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)           | 76 | 11498  | ε. Χιμέι Μπ. 13/5           | ΣΑΧΑΡΑ (δ.)              | 74 | 164758 | πρός Νόβα Σκότια 16/5    |
| ΠΑΦΟΣ (κ.)               | 70 | 11525  | ε. Πειραιά 6/5              | ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.)           | 71 | 8349   | ε. Τζέντα 24/4           |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)             | 77 | 36411  | πρ. «Κυρακατίγκω»           | ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)     | 86 | 15933  | ε. Μπαβναγκάρ 24/3       |
| ΠΕΛΙΑΣ (κ.)              | 76 | 19166  | πρ. «Διδυμοί»               | ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)            | 70 | 9951   | α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5      |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)           | 77 | 21666  | πρός Γκάνδη 1/5             | ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)         | 70 | 12578  | πρός 'Ελλάδα 18/5        |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)       | 71 | 104253 | α. Φουτζέιρα 15/3           | ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)         | 70 | 12578  | στό Κοινοῦ 9/5           |
| ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)           | 72 | 57802  | πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 18/5    | ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)             | 77 | 16267  | ε. Σιλικάπ 7/5           |
| ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)         | 66 | 41521  | πρός 'Ιταλία 17/5           | ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)         | 75 | 7033   | α. Ν. Γουέστμινστερ 16/5 |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)            | 77 | 9941   | πρός Ντουάλα 5/5            | ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)             | 73 | 8917   | ε. Γκάλβεστον 1/5        |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)            | 77 | 9783   | πρός 'Ασσάμπ 4/5            | ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)         | 76 | 19016  | ε. Σέτε 19/5             |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)       | 74 | 36914  | πρός 'Οδησσό 3/5            | ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)  | 75 | 51898  | πρός Σουέμα 28/2         |
| ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)            | 68 | 44842  | πρός Π. Νουάρ 20/5          | ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)            | 79 | 14889  | πρός Σιγκαπούρη 16/5     |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)             | 72 | 16205  | ε. Τσεμαίνους 12/5          | ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)         | 78 | 10077  | στό Ντάρμπαν 29/4        |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)           | 69 | 10839  | πρός Μπούτο 1/5             | ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ               | 69 | 43456  | πρός ΗΠΑ 13/5            |
| ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)             | 65 | 25503  | πρός Ρίο 'Ιανέιρο 11/5      | ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)     | 77 | 22377  | ε. Μανίλα 28/4           |
| ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)             | 75 | 109979 | στη Σιγκαπούρη 10/5         | ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)         | 82 | 19494  | α. Φουτζέιρα 21/4        |
| ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 25000  | ε. Τζέντα 26/3              | ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)            | 76 | 18174  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/5       |
| ΠΙΟΝΑΡ (κ.)              | 69 | 6162   | ε. Καέν 19/5                | ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)            | 76 | 16277  | ὑπέστειλε κυπριακή       |
| ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)          | 70 | 17485  | πρός Μπ. 'Αμπάς 11/5        | ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)        | 70 | 12142  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/5       |
| ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)             | 69 | 9072   | δ. Παναμά 4/5               | ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)           | 79 | 15688  | πρός Ν. 'Αφρική 13/5     |
| ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)           | 76 | 44489  | πρός Ντράς 'Αϊλαντ 16/4     | ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)           | 71 | 48685  | δ. Κων/πολη 9/5          |
| ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)            | 78 | 9864   | ε. Γιβραλτάρ 20/5           | ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)        | 73 | 13631  | ε. Λάγος 16/4            |
| ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)         | 75 | 105553 | στη Φουτζέιρα 30/4          | ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ               | 75 | 13079  | πρός Ταπνία 2/5          |
| ΠΛΑΤΩΝ                   | 77 | 9674   | πρός Σάντος 22/4            | ΣΗ ΧΟΡΣ                  | 75 | 15534  | ε. Π. Καμπέλλο 15/4      |
| ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ ('Ονδ.)     | 63 | 2603   | ε. Λάς Πάλμας 18/5          | ΣΗΒΕΝΟΥΣ (κ.)            | 76 | 17415  | πρός Ταπνία 10/5         |
| ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)             | 74 | 8825   | πρός 'Ακαμπα 21/5           | ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)        | 71 | 14130  | πρός Μπανίας 16/5        |
| ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)       | 72 | 57102  | πρός 'Ιταλία 4/5            | ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝ (μ.)          | 76 | 30343  | ε. 'Αμβέρσα 18/5         |
| ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)            | 49 | 2879   | ἀργεί Κίμωλο                | ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)        | 77 | 40553  | δ. Γιβραλτάρ 19/4        |
| ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)           | 73 | 118460 | στόν Περαικό                | ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)     | 78 | 28025  | ε. Φαλκονάρα 14/5        |
| ΠΟΛΛΟΥΣ I. (κ.)          | 69 | 56893  | στη Σύρο 5/5                | ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.μ.)          | 77 | 40558  | πρός Σκόπα Φλόου 21/5    |
| ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)         | 72 | 122812 | α. Φουτζέιρα 30/7/87        | ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)           | 76 | 30373  | πρός Τζέντα 1954         |
| ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)          | 70 | 17180  | ε. Λισαβούγκ 27/4           | ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)             | 75 | 17203  | πρός Κωνσταντία 6/5      |
| ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)             | 72 | 9481   | πρός Βιτόρια 10/5           | ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)            | 74 | 20704  | στό 'Ασσάμπ 28/4         |
| ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)          | 76 | 60937  | α. Ταρραγκόνα 10/5          | ΣΗΛΑΚ III (κ.)           | 77 | 15264  | α. 'Ασιντόν 24/4         |
| ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)       | 72 | 16268  | πρός Τής 19/5               | ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)            | 72 | 17971  | α. Γδύνα 17/5            |
| ΠΟΝΤΟΣ                   | 72 | 35840  | ε. Σάν Λορέντζο 10/5        | ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)            | 74 | 18963  | α. Ρουέν 3/5             |
| ΠΟΡΦΟΣ (κ.)              | 87 | 22354  | α. Ντάρμπαν 16/5            | ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)             | 70 | 11188  | στό 'Ασσάμπ              |
| ΠΟΥΜΑ (κ.)               | 72 | 14675  | πρός Βανκούβερ 7/5          | ΣΗΜΑΝ (κ.)               | 71 | 5861   | ε. Χιούστον 5/5          |
| ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)             | 70 | 10469  | πρός Τζέντα 19/5            | ΣΗΜΑΤΖΙΚ (               |    |        |                          |



|                           |    |        |                             |                        |    |        |                              |
|---------------------------|----|--------|-----------------------------|------------------------|----|--------|------------------------------|
| ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)            | 77 | 31368  | α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5         | ΦΡΑΓΜΟΥΤΑΝΑ            | 71 | 20670  | πρός Ρίο Πλέϊτ 14/5          |
| ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)             | 84 | 18173  | πρ. «Σημάστερ II»           | ΤΡΑΝΣΚΕΪΤ (κ.)         | 70 | 5538   | ε. Βαλτιμόρη 11/5            |
| ΣΗΜΠΑΛΚ (κ)               | 74 | 33073  | ε. Κομά Μπαϊν 1/5           | ΤΡΑΝΣΜΕΡΑΙΝ (κ.)       | 71 | 4881   | πρός Τζενεράλ Σ. Μαρτίν 26/4 |
| ΣΗΜΠΗ (κ.)                | 74 | 29827  | ε. Ροζόριο 16/5             | ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)         | 73 | 6172   | πρός Κριστοπάλ 24/4          |
| ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)              | 76 | 32971  | ε. Παράναγιο 29/4           | ΤΡΕΑΝΑ (κ.)            | 77 | 17339  | πρός Κίνα 21/4               |
| ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)            | 75 | 17795  | πρός 'Αλγκεθίρας 14/5       | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ    | 76 | 18953  | ε. 'Ιαόλο 29/4               |
| ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)              | 69 | 33328  | α. Σάν Λορένζο 16/5         | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)  | 74 | 8915   | πρός Ρεσίφ 14/5              |
| ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.7)       | 73 | 17795  | πρός Βοσιώνη 17/5           | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ       | 73 | 50849  | πρός Κόρπους Κρίστι 20/4     |
| ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)              | 71 | 11005  | πρός Φεντερίτσια 6/5        | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ    |    |        |                              |
| ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)            | 73 | 18025  | πρός Λένινγκραντ 9/5        | (δ.κ.)                 | 71 | 101917 | ε. Φουτζέιρα 28/2            |
| ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)            | 82 | 18709  | πρός Μπ. 'Αμπάς 12/1        | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)   | 76 | 30746  | πρός Μπρισμπαίν' 15/5        |
| ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)       | 74 | 18631  | α. 'Ομαόλγ 7/5              | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ        | 76 | 18953  | πρός Ντάρμπαν 29/4           |
| ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)          | 76 | 16432  | α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5         | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)  | 72 | 79317  | πρός Ποχόγκ 12/5             |
| ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)           | 77 | 30370  | α. Ντεμάρρο 10/2            | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)  | 74 | 25394  | ε. Σαλβαντόρ 28/4            |
| ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)          | 73 | 17310  | α. Ρεβέννα 9/5              | ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ      | 72 | 113950 | στο Νιουμπάι 3/5             |
| ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)          | 79 | 19061  | α. Κόρπους Κρίσι 31/3       | ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ             | 70 | 48501  | α. Ν. 'Ορλεάνη 6/5           |
| ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)              | 79 | 14592  | πρός Ροστόκ 8/5             | ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)    | 72 | 12463  | α. Ντάρμπαν 9/5              |
| ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)           | 75 | 42619  | πρός Σίντι Κερίφ 16/5       | ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)           | 74 | 11644  | πρός Κίνα 14/5               |
| ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)              | 70 | 17571  | πρός Κίνα 3/5               | ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)    | 74 | 11644  | ε. 'Ωκλανί 17/5              |
| ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)              | 71 | 21807  | α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5         | ΤΣΑΜΠΙΟΝ               | 70 | 52765  | πρός Ροστόκ 18/5             |
| ΣΗΣΤΑΡ II                 | 83 | 18173  | πρός Κούβα 10/5             | ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.κ.)        | 75 | 47133  | α. Βενετία 4/5               |
| ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)    | 72 | 15285  | πρός Πειραιά 6/5            | ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)           | 71 | 12384  | ε. Τζέντα 3/5                |
| ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)           | 73 | 16095  | πρός Λαττίακ 1/4            | ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)          | 82 | 15953  | ε. Παναμά 27/4               |
| ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)           | 75 | 18794  | α. Ν. 'Ορλεάνη 15/5         | ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)          | 72 | 15948  | ε. Σάντα Μάρτα 28/4          |
| ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)             | 62 | 11277  | στη Βομβάη                  |                        |    |        |                              |
| ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)             | 74 | 31228  | πρός Νοβοροσίσκ 29/4        |                        |    |        |                              |
| ΣΗΦΕΑΡΕΡ                  | 73 | 29763  | ε. Σάντος 13/5              |                        |    |        |                              |
| ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)              | 73 | 14353  | ε. Λοριέντ 18/5             |                        |    |        |                              |
| ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)            | 75 | 17129  | στο Μπ. 'Αμπάς 30/1         |                        |    |        |                              |
| ΣΗΧΟΥΠ (κ.)               | 71 | 10055  | επιωλήθη 'Ελληνες           |                        |    |        |                              |
|                           |    |        |                             | ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ           | 74 | 8915   | πρός Σιγκαπούρη 1/5          |
| ΣΙΔΕΡΗΣ                   | 72 | 16406  | πρός Κίνα 17/5              | ΦΑΕ'Ι'ΤΕΡ (Μπχ.)       | 75 | 16421  | ύψωσε κυπριακή               |
| ΣΙΑΒΕΡ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μπχ.)     | 75 | 20879  | μετ. «'Αναλέξ» (Μπχ.)       | ΦΑΝΕΛΙ (κ.)            | 75 | 5595   | ε. Βομβάη 20/5               |
| ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ'              | 78 | 5500   | ε. 'Εσμεράλντας 12/4        | ΦΑΝΗΣ (π.)             | 77 | 15901  | πρός 'Ιαπωνία 30/4           |
| ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)         | 85 | 13911  | πρός Λά Γκουαίρα 19/5       | ΦΑΝΗΣ (μ.)             | 77 | 20608  | πρός Κάντα 2/5               |
| ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)       | 75 | 20797  | πρός Τσουκούμι 13/5         | ΦΑΡΟ (κ.)              | 69 | 12840  | ε. Σιμύρη 13/5               |
| ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)         | 72 | 55878  | πρ. «'Οχάιο»                | ΦΑΣΣΑ (δ.)             | 74 | 67.202 | ε. Σιγκαπούρη 19/5           |
| ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)             | 75 | 16849  | ε. Βρέμη 17/5               | ΦΕ'Ι'Θ                 | 70 | 15216  | πρός 'Αλεξάνδρεια 6/5        |
| ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)            | 80 | 14825  | ε. Λάγος 17/5               | ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)        | 68 | 4080   | πρός Βεγγάζη 7/5             |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)    | 69 | 15688  | α. Ραβέννα 7/5              | ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)      | 87 | 25000  | δ. Παναμά 15/5               |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.) | 69 | 15688  |                             | ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)           | 87 | 8767   | πρός 'Αλεξάνδρεια 27/4       |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)    | 71 | 24102  | πρός Μανίλα 20/4            | ΦΗΑΡΛΕΣΣΣ(κ.)          | 71 | 22523  | στο Γραντί                   |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)    | 70 | 24102  | πρός Σιμύρη 14/5            | ΦΙΛΙΑ                  | 71 | 7201   | δρυνί Πειραιά                |
| ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)          | 73 | 9645   | πρός Λάδαρο Γκαρντένας 10/5 | ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ             | 73 | 18583  | ε. Νόρμπορτ 14/5             |
| ΣΚΑΡΟΣ (κ.)               | 63 | 10617  | πρός Κίνα 3/5               | ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)        | 54 | 1598   | μεσογειακές μεταφορές        |
| ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ               | 76 | 22377  | πρός Κίνα 17/3              | ΦΙΛΙΘΕΗ (δ.κ.7)        | 67 | 54322  | επισκευές Πειραιά 15/3       |
| ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)            | 77 | 11679  | πρός Κουσίρο 23/4           | ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)         | 71 | 9306   | ε. Ντάρμπαν 27/1             |
| ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)    | 76 | 10804  | ε. Θεσσαλονίκη 13/4         | ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)           | 70 | 1519   | πρός Θεσσαλονίκη 19/4        |
| ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)           | 77 | 19993  | πρός Ταϊβάν 23/4            | ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)    | 67 | 15621  | πρός Βόλο 9/5                |
| ΣΚΥΡΟΝ (δ.)               | 74 | 75049  | α. Σάν Φραντίσκο 27/4       | ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)       | 70 | 14786  | πρός Πειραιά 7/5             |
| ΣΜΥΡΝΑ (κ.)               | 74 | 20712  | ε. Σαλέφ 17/54              | ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)    | 66 | 13870  | επισκευές Πειραιά 7/4        |
| ΣΜΥΡΝΗ (κ.)               | 77 | 8989   | πρός Γιβραλτάρ 26/4         | ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)   | 70 | 37310  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/5           |
| ΣΟΝΙΑ (κ.)                | 74 | 30340  | α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5          | ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)      | 78 | 6585   | στη Μπετζάγια (άποθήκη)      |
| ΣΟΥΕΡΤΕ                   | 67 | 33408  | ε. Ρίο Γκράντε 15/5         | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)        | 68 | 13580  | ε. Χάμπτον 10/5              |
| ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)              | 67 | 13540  | πρός Θέουτα 13/3            | ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)         | 74 | 20513  | ε. Πανζάγκ 30/4              |
| ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)             | 72 | 4827   | στον Πειραιά 24/3           | ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)        | 70 | 16973  | ε. Πειραιά 14/5              |
| ΣΠΑΡΤΑ (π.)               | 69 | 1595   | πρός Δ. 'Αφρική 22/4        | ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)           | 85 | 38629  | πρός 'Αλγερία 18/5           |
| ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)       | 77 | 12561  | στο Δ. 'Ασσία 12/4          | ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)         | 72 | 21690  | α. 'Ορλεάνη 12/5             |
| ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)              | 69 | 34054  | πρός Ν. Κορέα 11/5          | ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)           | 72 | 16398  | α. Χιουσόν 5/5               |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ                  | 78 | 12518  | πρός Ρίγα 16/5              | ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)            | 71 | 9048   | πρός Καβάλα 2/5              |
| ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)           | 63 | 31290  | πρός Χάρ Φακάν 27/4         | ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)      | 74 | 65244  | α. Φιλαδέλφεια 185           |
| ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)          | 71 | 17878  | α. Χιουσόν 29/2             | ΦΛΟΙΒΟΣ (Λιβ.)         | 69 | 15808  | α. Σιγκάγκ 30/7              |
| ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)            | 70 | 11870  | πρός Ρουέν 17/5             | ΦΟΕ (κ.)               | 72 | 16441  | πρός 'Αλιβέρι 30/4           |
| ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)              | 69 | 13942  | πρός ΗΠΑ 11/5               | ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)    | 75 | 20214  | δ. Ντόβερ 18/5               |
| ΣΤΑΡ (κ.)                 | 61 | 1586   | α. Λάρνακα 16/5             | ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)  | 78 | 16885  | α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5          |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)           | 74 | 24573  | πρός Ρότερνταμ 8/5          | ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)    | 63 | 10736  | πρός Λειδές 3/5              |
| ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)            | 84 | 20494  | πρός 'Ινδονησία 24/4        | ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)        | 73 | 17918  | πρός Ρίο Γκράντε 9/4         |
| ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)           | 77 | 22893  | πρός ΕΣΣΔ 9/5               | ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)         | 75 | 8332   | πρός Μπόταν Μπαϊ 28/4        |
| ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)              | 78 | 18321  | πρός Βραζιλία 22/4          | ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)     | 87 | 25000  | πρός Λός 'Αντζελες 15/5      |
| ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ       |    |        |                             | ΦΡΑΤΕΖΣΚΑ (π.)         | 71 | 10586  | ε. Σέιτε 18/5                |
| (Βρ.)                     | 66 | 22617  | α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4         | ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)          | 70 | 12077  | πρός Βενεζουέλα 16/5         |
| ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)         | 70 | 99011  | πρό Χορμούζ 25/4            | ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)          | 63 | 26759  | ε. Ρίο 'Ιανέιρο 5/5          |
| ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)              | 74 | 6925   | επισκευές Σ. Βίνσεντ        | ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)      | 76 | 9282   | πρός 'Ιταλία 19/4            |
| ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ον )        | 62 | 1133   | πρ. «'Αίσιμεργκ»            | ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)          | 73 | 29709  | πρός Μπουσάν 11/5            |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)            | 50 | 1518   | δρυνί Πειραιά               | ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΜΑΝ (π.)      | 68 | 9342   | α. Μοντεβιδέο 11/5           |
| ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)        | 75 | 17894  | πρός Ρουέν 20/5             | ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)    | 69 | 8065   | στη Χονοκουλού 12/5          |
| ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)     | 83 | 35208  | πρός Φιλίππινες 5/5         | ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)     | 61 | 1652   | α. Λός Πάλας 6/5             |
| ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)           | 68 | 103176 | διάδωση Ταϊβάν              | ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)        | 75 | 8413   | πρός Μπουσάν 26/4            |
| ΣΤΟΡΚ (κ.7)               | 10 | 15265  | πρός Σουγκέι Ραζάγκ 28/4    | ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)       | 68 | 1568   | ε. Λομέ 9/5                  |
| ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ'                | 76 | 31725  | πρός Μπουσάν 4/5            | ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)      | 77 | 6680   | πρός Ματσοουιάμα 1/4         |
| ΣΤΡΕΞΑ (δ.)               | 75 | 111171 | πρός Φιλίππινες 11/5        | ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)       | 68 | 5537   | πρός Νουαντίμπο 28/4         |
| ΣΦΙΝΕ (κ.)                | 69 | 9822   | πρός Περού 27/4             | ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)        | 68 | 5519   | μετ. «Frio Bahia» (κ.)       |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)             | 72 | 9076   | ε. Ρουέν 14/5               | ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)    | 68 | 5527   | ε. Σάντος 9/5                |
| ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)              | 73 | 16317  | α. Χιουσόν 26/4             | ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)  | 74 | 8279   | ε. Σάντος 9/5                |
| ΤΑΕΣΧΟΡΝ                  | 70 | 18736  | α. Βανκούβερ 26/4           | ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)    | 80 | 2484   | πρός Βίγκο 1/5               |
| ΤΑΛΙΣΜΑΝ                  | 72 | 13631  | α. Βανκούβερ 28/4           |                        |    |        |                              |
| ΤΑΜΑ II (Ον.)             | 73 | 6254   | πρός 'Ανναμπο 27/4          | ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)  | 75 | 44698  | πρός Πόρτι Κέλαγκ 17/4       |
| ΤΑΡΓΚΑ (κ.)               | 81 | 11462  | α. Μόντρεαλ 10/5            | ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)  | 75 | 44699  | πρός Κασσιόγκ 11/5           |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)     | 78 | 11562  | πρός Σαγκάη 12/5            | ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)     | 74 | 48928  | πρός Τζακόρια 5/5            |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)      | 73 | 19420  | πρός ΗΠΑ 26/3               | ΧΑΒΕΝ (δ.)             | 73 | 109700 | στη Φουτζέιρα 11/5           |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)           | 78 | 10372  | πρός Σάντα Μάρτα 20/5       | ΧΑΛΚΕΩΝ (κ.)           | 72 | 13689  | πρός Λά Σπέζια 14/5          |
| ΤΕΛΑΜΩΝ'                  | 78 | 11781  | πρός Λά Γκουαίρα 30/4       | ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)           | 72 | 9343   | πρός 'Ορίον 4/5              |
| ΤΕΡΝ (κ.)                 | 73 | 19735  | α. Ντάρμπαν 28/4            | ΧΑΝΤΕΡ (κ.)            | 74 | 18694  | πρός Ν. 'Ορλεάνη 18/5        |
| ΤΕΤΙ (κ.)                 | 70 | 10328  | α. Σιγκαπούρη 18/4          | ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)       | 73 | 13687  | ε. Ρουέν 18/5                |
| ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)              | 72 | 24615  | πρός 'Ιαπωνία 8/5           | ΧΑΠΠΥΜΑΝ               | 76 | 30000  | πρός Πέσαρο 5/1              |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεούλ.)          | 69 | 8812   | ε. Βαλλέια 14/5             | ΧΑΡΑΛΑΜ'ΠΟΣ Β. (κ.)    | 72 | 15498  | στον Πειραιά 21/5            |
| ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)       | 78 | 16329  | ε. Ρουέν 16/5               | ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)         | 72 | 33267  | πρός Ρίο Πλέϊτ 9/5           |
| ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)             | 74 | 22294  | πρός Χάμπτον 12/5           | ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)           | 75 | 11284  | ε. Αύγουστα 15/5             |
| ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)         | 66 | 18781  | πρός Μομπάσα 22/5           | ΧΑΡΜΟΝΥ 1. (π.)        | 71 | 8825   | πρός Βαλλέια 6/5             |
| ΤΖΙΟΒΙ (π.)               | 75 | 3531   | ε. Πόρτ Σουδάν 22/4         | ΧΕΓΚ (δ.π.)            | 79 | 5266   | πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 11/5     |
| ΤΖΙΟΥΕΛ Α.                | 83 | 35762  | πρός Κολομβία Ρίβερ 2/5     | ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)         | 75 | 19116  | πρ. «Υδροχόος»               |
| ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)              | 81 | 3375   | πρός 'Αλγέρι 5/4            | ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)      | 70 | 12363  | πρός Μπαγκκόγκ 4/5           |
| ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)            | 70 | 9954   | ε. Σηλίτ 10/5               | ΧΕΡΟΝ (κ.)             | 72 | 19407  | ε. Μασσαλία 29/4             |
| ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)        | 73 | 9044   | ε. Νταμράμ 30/4             | ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)          | 78 | 15981  | ε. Γέλα 6/5                  |
| ΤΖΩΝ Α. (κ.)              | 76 | 16023  | πρός Ντάρμπαν 14/5          | ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)         | 73 | 4940   | ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/5           |
| ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)            | 76 | 9833   | α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5         | ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)         | 71 | 6166   | δ. Παναμά 8/5                |
| ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)           | 78 | 15660  | πρός Μομπάσα 5/5            | ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)            | 71 | 15922  | α. Ταλκαχουάνο 15/4          |
| ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)            | 75 | 12376  | πρός Κασσιόγκ 18/4          | ΧΟΥΟΥ II (π.)          | 64 | 15404  | πρός 'Ελλάδα 15/5            |
| ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ              | 83 | 21000  | πρός Φέλιξτου 10/5          | ΧΟΥΟΥ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)     | 77 | 11231  | ε. Κομά Μπαϊν 9/5            |
| ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)            | 69 | 5408   | πρός Βιτόρια 30/4           | ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)          | 75 | 139421 | ε. Βομβά 9/5                 |
| ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)       | 73 | 12376  | πρ. «Chibbet Cross»         | ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)       | 71 | 1532   | ε. Πειραιά 17/5              |
| ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)       | 72 | 8987   | μετ. «Saint Andreas» = 6κ.7 | ΧΡΥΣΘΑΛΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ |    |        |                              |
| ΤΙΤΑΝ (κ.)                | 76 | 15356  | πρός 'Αλεξάνδρεια 17/5      | (π.)                   | 79 | 12598  | πρός Κόλπο Βεγκάλης 13/1     |
| ΤΟΞΑ (κ.)                 | 71 | 9082   | πρός Λέ Χάβρη 13/5          | ΧΩΚ (κ.)               | 74 | 19451  | πρός Σάντος 12/5             |
| ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεούλ.)          | 68 | 9627   | πρός 'Ακαμά 3/5             | ΩΡΟΡΑ (Μ.)             | 72 | 17674  | πρός Ν. 'Ορλεάνη 9/4         |



# 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

 **ELECTRO DIAGNOSIS**

### REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

**THERMILOCK** France

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

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



### REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

**KRAMTECHNIEK**

### DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

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



# TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS  
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR  
213571 - 213574



LONDON

## SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER  
OLD BROAD STREET  
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP  
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G  
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

## SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR  
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP  
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY  
PHONE: (212) 8881111