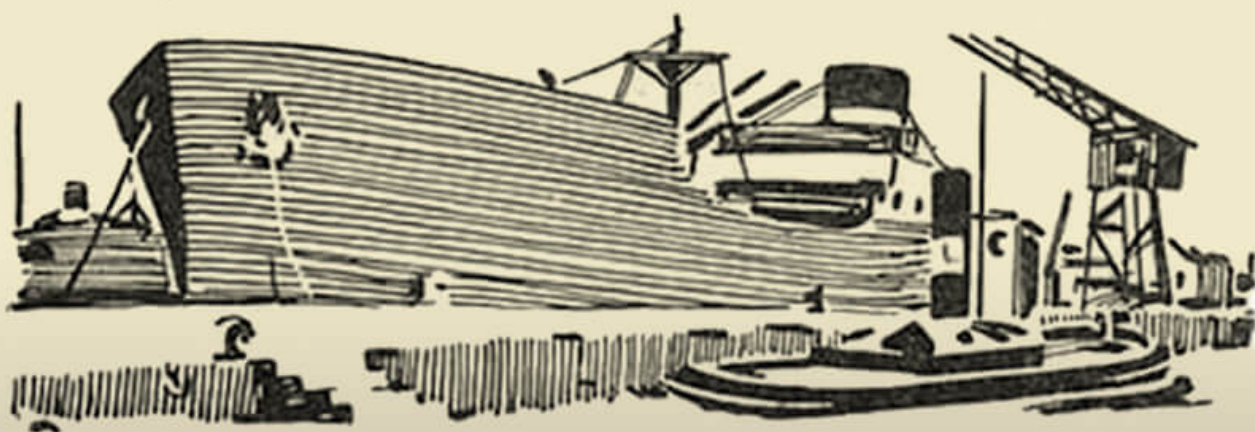


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1988

Αρ. Φύλλου 1277/1035

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟ 1277/1035
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
ΔΡΧ.250



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY

Loucas S. Matsas (Successors)

**FOR HARBOUR, COASTAL, DEEP SEA
TOWAGE AND SALVAGE**



**24 hours
service**



Offices: 53, Filonos str. - 185 35 Piraeus - Greece, P.O. BOX 80035
Tel. 4121552, 4121007, 4122304, 4122289
Tlx.: 212264 STMA - A.O.H. 8949944, 8942716, 9810138



Securing Ship Lines.

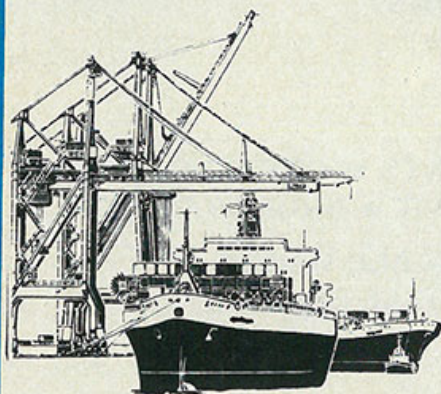
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 57ο

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1277/1035

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΙΣΤΕΩΣ: 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
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1277/1035, August 15th, 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

- 11 Προοπτικές της Έλληνικής Ναυτιλιακής Έπιχειρήσεως. Ένδιαφέρον άρθρο του κ. Ματθαίου Δ. Λώ
- 13 Η Διεθνής Σύμβαση περί Άρωγής καί Διασώσεως
- 19 Νομικά Θέματα: Ναυτικά Προνόμια. Άπαίτηση εκ φόρων Άλλοδαπού Δημοσίου
- 23 MARPOL — Κόστος καί Προβληματισμοί ενός Άνεξάρτητου Πλοιοκτήτη Δεξαμενοπλοίων

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 32 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 35 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 37 ENGLISH SUPPLEMENT
- 39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

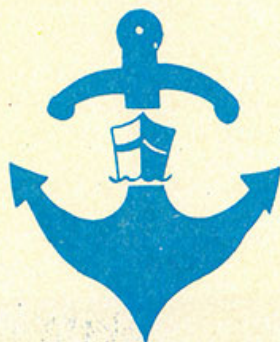
GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

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

Τί, επιτέλους, προστατεύουμε:

Πληροφορίες που κυκλοφορούν στον Πειραιά και φαίνεται πως υπάρχουν και στα γραφεία κυβερνητικών αξιωματούχων, μιλούν για σωρεία αποφάσεων ελληνικών δικαστηρίων για το γνωστό θέμα της άμοιβης των ξένων ναυτικών που έχουν απασχοληθεί σε ελληνικά πλοία βάσει του Νόμου 1376.

Δέν κρίνουμε τις αποφάσεις των δικαστηρίων, μπορούμε όμως να παρατηρήσουμε ότι ο νόμος αυτός, με τον τίτλο «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης», είχε αυξημένη ισχύ, διότι απέβλεπε στην προστασία του κοινωνικού συμφέροντος, στην διατήρηση, δηλαδή, των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο σε μία εποχή που η διαρροή είχε προσλάβει έκρηκτικές διαστάσεις, για να εξασφαλισθεί η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

Τά ελληνικά δικαστήρια δέν έλαβαν υπ' όψει αυτήν την άποψη, αγνόησαν τή βούληση του νομοθέτη για τήν προστασία του κοινωνικού συμφέροντος, και στηρίχθηκαν στο άρθρο του Συντάγματος που όρίζει τό περί ίσης άμοιβής άγνωστων όμως ταυτόχρονα και τή συνταγματική επιταγή για τήν προστασία πρωτίστως των συμφερόντων των πολιτών τής Ελληνικής Πολιτείας. Πέρα από αυτά, φρονούμε ότι τά ελληνικά δικαστήρια όφειλαν να διερευνήσουν ποιοι κρύβονται πίσω από όλη αυτή τήν ιστορία, ή όποία είναι άναμφισβήτητα ύποκινούμενη, να έλέγξουν τή γνησιότητα των

προσκομιζόμενων πληρεξουσίων και να καθορίσουν ειδικές διαδικασίες για τήν είσπραξη των επιδικαζόμενων ποσών από τους πραγματικούς δικαιούχους, έφ' όσον οι αποφάσεις τους τελεσιδικήσουν. Τέλος, φρονούμε ότι οι Έλληνες δικαστές όφειλαν να διερωτηθούν βάσει ποιων Συνταγμάτων θά προστατευόταν κοινωνικό συμφέρον των Έλλήνων ναυτικών και τό δικαίωμα τής εργασίας τους αν τά έναπομείνοντα στο εθνικό νηολόγιο πλοία αναγκάζονταν, υπό τήν απειλή των αποφάσεων τους, να καταφύγουν σε σημαίες στις όποιες δέν αντιμετώπιζουν παρόμοια προβλήματα.

Τό ζήτημα βρίσκεται τώρα στον Άρειο Πάγο και όλοι όσοι ενδιαφέρονται και αγωνίζονται για τήν ύπαρξη του εθνικού νηολογίου ελπίζουν ότι τό Άνώτατο Δικαστήριο τής χώρας θά ξεκαθαρίσει κατά τρόπο που δέν θά μπορεί να άμφισβητηθεί τί είναι εκείνο που προστατεύουμε επιτέλους σ' αυτόν τον τόπο. Προσθέτουμε ότι γι' αυτό θά χρειασθεί και ή παρέμβαση όχι μόνον του Έλληνικού Δημοσίου αλλά και των οργανώσεων των ναυτικών μας, οι όποιες είναι εκείνες που πρέπει — κατά τεκμήριο — να ενδιαφέρονται για τήν απασχόληση των Έλλήνων ναυτικών περισσότερο από καθετί άλλο, απασχόληση ή όποία εξασφαλίζεται, όπως έχουν υπογραμμίσει άπειρες φορές τά τελευταία χρόνια οι στήλες αυτές, μόνον όταν υπάρχουν πλοία με Έλληνική σημαία.

ΟΙ ΑΓΓΛΟΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση δικαστηρίου του Λονδίνου, οι ναυτιλιακές εταιρίες δέν μπορούν να έναγάγουν τήν ITF σε βρετανικά δικαστήρια για δραστηριότητές της σε ξένους λιμένες με τό έπιχείρημα ότι έχει τήν έδρα της στο Λονδίνο.

Αυτό σημαίνει άπλοελληνικά ότι όσοι ύφίστανται μπουκοτάζ από τήν ITF πρέπει να προσφεύγουν στα δικαστήρια τής περιοχής όπου άσκήθηκε τό μπουκοτάζ. Επίσης άπλοελληνικά σημαίνει ότι οι Βρεταννοί ωρακίζουν έτσι τήν ITF για να μην μπορεί να τή θίξει κανένας και ιδιαίτερα οι Έλληνες που είναι τά μόνιμα θύματά της στην ίδια τήν έδρα για να μπορεί να εξασφαλίζει όσα εξασφαλίζει στα βρετανικά πλοία και στη βρετανική Ναυτιλία.

Και οι μέν Βρεταννοί κάνουν άριστα τή δουλειά τους — τά συμφέροντά τους άλλωστε προστατεύουν, οι «δικοί» μας όμως που κάθε τόσο ζητούν τήν παρέμβαση τής ITF σε βάρος των ελληνικών πλοίων, ποιων τά συμφέροντα προστατεύουν και εξυπηρετούν;

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στή διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών τής ΕΟΚ που έγινε στο Λουξεμβούργο, ό Κοινοτικός εισηγητής προέβη στις ακόλουθες, άπαισιόδοξες μάλλον, διαπιστώσεις για τήν Κοινοτική ναυτιλία.

Η παγκόσμια προσφορά είναι κατά 20% άνωτερη τής ζήτησεως. Γι' αυτό ή φυσιολογική ιάση είναι υπέρ τής μειώσεως του έμπορικού στόλου. Άλλά ό εύρωπαϊκός στόλος μειώθηκε τέσσερις φορές περισσότερο από όσο μειώθηκε ό παγκόσμιος στόλος. Μεταξύ του 1980 και του 1987 ό παγκόσμιος στόλος αύξήθηκε κατά 16% ενώ ό εύρωπαϊκός στόλος μειώθηκε κατά 13%. Άκόμα χειρότερο για τό μέλλον είναι ότι τά δύο τρίτα των εύρωπαϊκών πλοίων είναι ήλικίας μεγα-

λύτερης των 10 έτών, πράγμα που βάζει τον εύρωπαϊκό στόλο σε χειρότερη θέση από τους στόλους του ΟΟΣΑ, τής ΚΟΜΕΚΟΝ και άκόμα των υπό ανάπτυξη χωρών. Παράλληλα ή Κοινότητα εξακολουθεί να χάνει άγορές, γεγονός που φέρνει στο προσκήνιο τήν ανάγκη όπως ή ΕΟΚ υποστηρίξει τον στόλο της με διάφορα ένισχυτικά μέτρα. Σάν παράδειγμα τέτοιας ένισχύσεως αναφέρονται οι ακόλουθες προτάσεις: Άνάληψη εκ μέρους του Κράτους των βαρών τής κοινωνικής άσφαλίσεως των ναυτικών. Δημιουργία εύκολιών πληρωμής του φόρου επί του ναυτιλιακού εισοδήματος. Άνάληψη πληρωμής των εξόδων παλιννοστήσεως των ναυτικών.

Εξάλλου ως προς τό έπίμαχο θέμα τής άκτοπλοίας, καθίσταται φανερό ότι οι χώρες του Νότου συνδέουν άναπόσπαστα τό θέμα τής άπελευθερώσεως τής άκτοπλοίας με τό θέμα τής οικονομικής βοήθειας προς τον τόμο αυτόν. Τή σύνδεση αυτή άρνούνται έπίμονα οι χώρες του Βορρά.

ΔΕΝ ΕΞΧΝΟΥΜΕ

Ένώ ό Νομικός Σύμβουλος του YEN δέν έχει άπαντήσει άκόμη στα έπανειλημμένα έρωτήματα των στηλών αυτών αναφορικά με τήν ύπόθεση του προϊσταμένου τής νομικής υπηρεσίας του NAT, είδαμε με έκπληξη να δημοσιεύεται σε ήμερήσια έφημερίδα ή σχετική γνωμοδότησή του. Δέν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε που απέβλεπε ή δημοσίευση, είσι μάλιστα ξεκάρφωτα όπως έγινε, τής γνωμοδοτήσεως του Νομικού Συμβούλου του YEN, όπως όποιος δπως δέν άπαντά στο έρώτημα εάν κατά τή σύνταξη τής έλήφθη υπ' όψει και ό άσφαλιστικός φάκελος του έν λόγω δικηγόρου από τον όποιο προκύπτει σαφές ότι υπάρχει ύπαλληλική ιδιότητα και όχι σχέση έμμίσθου έντολης άορίστου διάρκειας, όπως διατείνεται ό Νομικός Σύμβουλος του YEN.

Περιμένουμε, λοιπόν, τις εξηγήσεις του, όπως επίσης περιμένουμε και από τον κ. Γιαννόπουλο να ανακοινώσει — έπειδή, έπανα-

λαμβάνουμε, οι του NAT έχουν προσπαθήσει έπιμόνως να τό άποκρύψουν — τό όνομα του δικηγόρου ό όποιος ταξίδεψε στο Βανκούβερ μαζί με τή Διευθύντρια Πόρων για τήν ύπόθεση του πλοίου «Γαλαξίας» με έξοδα τής πλοιοκτητίας εταιρίας!

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Δέν νομίζουμε ότι ή διαφορά που ύφίσταται μεταξύ των προτάσεων τής Διευθύνσεως Έκπαιδεύσεως του YEN και των άπόψεων τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και κατά προέκταση και του Κομμήτη αναφορικά με τήν έφαρμογή του συστήματος των sandwich courses δικαιολογεί τή διατύπωση των βαρύτατων χαρακτηρισμών που είδαν τό φώς τής δημοσιότητας και τήν ένταση που έχει σημειωθεί τις τελευταίες ήμέρες και έχει όδηγήσει τήν έκπροσώπηση του έφοπλισμού να διατυπώνει τήν άπειλή ότι θά άποσυρθεί ή προσφορά για τή ναυτολόγηση των σπουδαστών στα πλοία για τήν περίοδο τής πρακτικής εκπαιδεύσεώς τους, ή όποια, αν ύλοποιηθεί, θά τινάξει κυριολεκτικά στον άέρα τό σύστημα τής επάλληλης εκπαιδεύσεως.

Δέν νομίζουμε επίσης ότι ή διαφορά αυτή — ή Διεύθυνση Έκπαιδεύσεως προτείνει μία περίοδο πρακτικής εκπαιδεύσεως των σπουδαστών επί των πλοίων ένών ή έκπροσώπηση του έφοπλισμού έπιμένει σε δύο περιόδους — είναι τό μείζον πρόβλημα τής Ναυτικής Έκπαιδεύσεως. Κατά τήν αντίληψή μας και κατά τήν αντίληψη και πολλών άλλων που παρακολουθούν συστηματικά τά θέματα τής ναυτικής παιδείας, κυριαρχικό πρόβλημα είναι ή έπιλογή των σπουδαστών των ναυτικών σχολών και προς τήν κατεύθυνση αυτή έπρεπε να στραφεί τό ένδιαφέρον όλων και κυρίως του έφοπλισμού.

Είναι γεγονός ότι μετά τήν περίοδο κατά τήν όποία στις ναυτικές σχολές προσέρχονταν φωτισμένα παιδιά που είχαν τις πνευματικές δυνατότητες να φοιτήσουν στις άνώτατες σχολές αλλά άδυνατούσαν για οικονομι-

κούς κυρίως λόγους να παρακολουθήσουν τέτοιες σπουδές, υπήρξε μία σημαντική πτώση του επιπέδου εκείνων που ήθελαν να φοιτήσουν στις ναυτικές σχολές και όλοι όσοι έχουμε ζήσει από πολύ κοντά τα τελευταία χρόνια το πρόβλημα θυμόμαστε τις αλληλλήλες παρατάσεις των προθεσμιών υποβολής αιτήσεων για να συμπληρωθεί ο αριθμός των σπουδαστών που προκηρύσσονταν κάθε χρόνο.

Για να υπάρξει εκ νέου η προσέλευση φημισμένων παιδιών στις ναυτικές σχολές (άλλα και στις σχολές λιμενικών δοκίμων και υπαξιωματικών Λιμενικού Σώματος) χρειάζεται να καθιερωθεί η επιλογή των σπουδαστών μέσω των γενικών εξετάσεων και ταυτόχρονα να προωθηθεί, χωρίς άλλη καθυστέρηση, η δημιουργία του ναυτικού πανεπιστημίου — για το θέμα αυτό υπογραμμίζουμε ότι παρά την καλή θέληση και τις πράγματι φιλότιμες προσπάθειες που έχουν γίνει, η Βιομηχανική Σχολή Πειραιώς δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να καλύψει την ανάγκη που υφίσταται για την ύπαρξη ναυτικού πανεπιστημίου.

Εν πάση περιπτώσει, για να επανέλθουμε στο αρχικό θέμα, μετά την αντίδραση της εκπροσώπησης του έφοπλισμού, από την πλευρά της οποίας λέγεται ότι ο Υπουργός υποσχέθηκε την άναβολή λήψεως αποφάσεων για να έχει το χρόνο να μελετήσει εκ νέου τις προτάσεις της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιτί, ο κ. Γιαννόπουλος δήλωσε στις 3 Αυγούστου ότι τα μέτρα για την Έκπαίδευση που έπρόκειτο να αναγγείλει στις αρχές του μηνός, θα εξαγγελθούν μεταξύ 16 και 20 Αυγούστου.

Οι αντιδράσεις του έφοπλισμού διατυπώθηκαν σε επιστολή της Ε.Ε.Ε. προς τον Υπουργό, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρονται τα εξής:

- Οι προτάσεις της αρμόδιας Διεύθυνσης του ΥΕΝ ανακοινώθηκαν στους εκπροσώπους της Ένώσεως και του Ν.Ε.Ε. σε σύσκεψη που έγινε στο ΥΕΝ στις 28.7.88, για ανταλλαγή απόψεων πάνω στις προτάσεις αυτές.

- Οι προτάσεις αυτές που μεταξύ την προηγούμενη της σύσκεψης είχαν ανακοινωθεί από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης περιλαμβάνουν ρυθμίσεις και μεθοδεύσεις που, κατά την άποψή μας, δεν αποτελούν λύσεις και δεν αντιμετωπίζουν την ουσία του θέματος

όπως έκτενως αναλύονται από την Ένωση.

- Αποδίδοντας εξαιρετική σημασία στην ανάγκη ριζικής αναβαθμίσεως και όμαλης λειτουργίας της Ναυτικής Έκπαίδευσης, πιστεύουμε ότι η έσπευσμένη αναγγελία των προτεινόμενων μέτρων χαρακτηρίζεται από προχειρότητα, καθώς και έλλειψη συστηματικής μελέτης και προγραμματισμού, με αποτέλεσμα ότι εις την περίπτωση εφαρμογής των, όχι μόνο δεν θα εξυπηρετήσουν τον επιδιωκόμενο σκοπό, αλλά αντίθετα, θα οδηγήσουν σε ακόμη μεγαλύτερες επιπλοκές και αδιέξοδα εις βάρος πάντοτε της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας.

- Κατόπιν των ανωτέρω, μετά λύπης σάς γνωρίζουμε ότι, υπό τις προϋποθέσεις αυτές, είμεθα αναγκασμένοι να αποσύρουμε την προσφορά του ελληνικού έφοπλισμού που αφορά την ναυτολόγηση των σπουδαστών των sandwich courses. Η δέσμευση αυτή είχε αναληφθεί από τα Διοικητικά Συμβούλια της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, εν συνδυασμό με τα προαθνήα από την Ένωσή μας μέτρα, με τα οποία οι υπηρεσιακοί παράγοντες του ΥΕΝ, είχαν και αρχήν, συμφωνήσει και τα οποία με έκπληξεως διεπιστώσαμε ότι ανειράφησαν εντελώς.

ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το δικαίωμα της απεργίας είναι καθιερωμένο από το Σύνταγμα κατά τον ίδιο λόγο που είναι καθιερωμένο και το δικαίωμα της εργασίας, το οποίο οφείλει να προστατεύει εξ ίσου η Πολιτεία. Αυτό πρέπει να καταλάβουν πιά εκείνοι που νομίζουν ότι μπορούν να επιβάλουν στους πολύ περισσότερους από αυτούς την αντίληψη ότι μόνο το δικαίωμα της απεργίας προστατεύεται, ενώ η Πολιτεία οφείλει να αποδείξει ότι έφεξης κανένας δεν θα μπορεί να περιορίσει το δικαίωμα της εργασίας.

ΠΑΛΙ Ο ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Φίλος έφοπλιστής ο οποίος διάβασε το σημείωμα του προηγούμενου τεύχους για τον Έλληνικό Νηογνώμονα μας ζήτησε λεπτομερέστερες πληροφορίες για την ωφέ-

λεια ή όποια μπορεί να προκύψει για τη ναυτιλιακή επιχείρηση από τη χρησιμοποίηση των υπηρεσιών του Νηογνώμονα. Όπως, ή αν φυσικό, παραπέμφαμε τον ενδιαφερόμενο στον Νηογνώμονα από τον οποίο μπορεί να ζητήσει τις πληροφορίες που χρειάζεται και να έχει μια άμεση γέννηση για την ωφέλεια που μπορεί να προκύψει από τη χρησιμοποίηση των υπηρεσιών του. Το περιστατικό όμως μας δίνει την ευκαιρία να παρατηρήσουμε ότι αρκεί οι σίν Πειραιά — και πολλοί περισσότεροι σίν Λονδίνου και η Νέα Υόρκη — δεν είναι ενημερωμένοι για τις σημερινές δυνατότητες του Έλληνικού Νηογνώμονα να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά και το ποινιστικό πλοίο. Από αυτό συνάγεται ότι και από την πλευρά του Νηογνώμονα πρέπει να αναληφθεί μία συστηματική προσπάθεια ενημερώσεως του ελληνικού έφοπλισμού, με δυο λόγια χρειάζεται να αναπυχθεί από την πλευρά του Νηογνώμονα το door to door marketing, το οποίο έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικό σε παρόμοιες περιπτώσεις.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Όσα διαδραματίστηκαν στο λιμάνι του Πειραιώς στις 30 Ιουλίου με αφορμή την εκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων δικαιούντων απολύτως την αντίληψη που διατυπώσαμε από αυτές ακριβώς τις σιηλες σίν άμεσως προηγούμενο τεύχος, ότι δηλαδή πρέπει να ιεραρχισθεί εδώ και τώρα, για να χρησιμοποιήσουμε και έμεις τη γνωστή φράση του Πρωθυπουργού, το μονοπωλιακό καθεστώς που έχει δημιουργηθεί στην Ακτοπλοία. Το μονοπώλιο αυτό θα καταργηθεί μόνον με την καθιέρωση του ελεύθερου ανταγωνισμού στην Ακτοπλοία που είναι άλλωστε και η μόνη λύση για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα τα οποία θα ανακύψουν το 1992 αλλά και για να διατηρηθεί η Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια. Συνεπώς, επαναλαμβάνουμε, πρέπει να καθιερωθεί η ελεύθερη χορήγηση άδειων σκοπιμότητας με την προϋπόθεση ότι τα νέα πλοία που θα δρομολογηθούν θα εξυπηρετούν και τις ανάγκες των άγονων γραμμών χωρίς κρατική επιχορήγηση, ενώ παρόμοια υποχρέωση (εξυπηρετήσεως, δηλαδή, των άγονων γραμμών) πρέπει να θεσπισθεί και για τα υπάρχοντα πλοία ώστε η μεταχείριση όλων να είναι ίση.

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

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

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΤΟ ΥΕΝ ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΓΙΑ ΤΑ VHF

Πρωτοφανή πράγματα συμβαίνουν σ' αυτόν τον τόπο: 'Αντί ό καθ' ύλην αρμόδιος 'Υπουργός νά ζητήσει τήν παραπομπή στόν Εισαγγελέα έκείνων πού είναι υπεύθυνοι γιά τεράστια οικονομική ζημία πού έχει ύποστεί ό ΟΤΕ καί κατ' επέκταση καί ό τόπος από τή ρύθμιση του θέματος τής χρησιμοποίησης των VHF από τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις, παρακαλεί — μάλιστα, ό 'Υπουργός Ναυτιλίας τή Διεύθυνση Ταχυδρομείων — 'Επικοινωνιών του 'Υπουργείου Μεταφορών καί 'Επικοινωνιών νά εξετάσει τό έν λόγω θέμα «ύπό τό πρίσμα των σημερινών εξελίξεων καί συνθηκών καί νά συμφωνήσει με τίς προτεινόμενες λύσεις», λύσεις πολλών έτών, πού είχαν προταθεί, προσθέτομε έμεις, από τό 1982 ή 1983 από τό ΥΕΝ.

Με άφορμή αίτημα του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων τής Πάτρας γιά τήν τηλεφωνική έξυπνότητα ναυτικών πρακτορείων καί των υπαλλήλων τους πού κινούνται στό λιμάνι, τό ΥΕΝ με έγγραφο πού ύπογράφει ό κ. Γιαννόπουλος καί άπευθύνεται στόν άνωτέρω Διεύθυνση του 'Υπουργείου Μεταφορών καί 'Επικοινωνιών, τονίζει, όρθότατα, ότι τό ειδικό αυτό θέμα δέν πρέπει νά ταυτίζεται σέ καμία περίπτωση με τό γενικότερο αίτημα τής επικοινωνίας VHF Ναυτιλιακών γραφείων - Ναυτικών Πρακτορείων — Πλοίων σέ συχνότητες τής Κινητής Ναυτικής 'Υπηρεσίας, δηλαδή στίς συχνότητες τής ναυτικής ζώνης πού είναι οι μόνες με τίς όποιες είναι έφοδιασμένες οι συσκευές των πλοίων καί στίς όποιες μπορεί νά ύπάρξει άνταπόκριση.

'Η επικοινωνία αυτή, προστίθεται, έχει ζητηθεί κατά καιρούς τόσο από τό Υ.Ε.Ν. όσο καί από τά Σωματεία καί 'Ενώσεις του Ναυτιλιακού κόσμου καί ιδιαίτερα του Πειραιά όπου τό θέμα είναι όξύτερο καί θεωρείται από όλους τους ναυτιλιακούς φορείς σάν ή μόνη άποδεκτή καί πρακτικά εφαρμόσιμη λύση πού μπορεί νά δώσει διεξοδο στό προβλήματα πού αντιμετώπιζει σήμερα ή Ναυτιλία μας καί ό Τουρισμός με αντίστοιχες επιπτώσεις καί στό γενικότερο συμφέρον τής χώρας μας.

Μετά τήν διαρκή καί επί τόπου εξέταση των προβλημάτων καθ' όλη τήν μακρόχρονη πορεία του θέματος τό Υ.Ε.Ν. έκτιμά γιά άλλη μία φορά με βεβαιότητα ότι ή μόνη όρθή

πρακτικά εφαρμόσιμη καί ασφαλή λύση είναι ή χορήγηση διαύλων τής ναυτικής κινητής υπηρεσίας γιά τήν έξυπνότητα των επικοινωνιών του είδους αυτού καί γιά τό λόγο αυτό προτείνει:

- Χορήγηση στό Ναυτιλιακό Γραφείο - Ναυτικά Πρακτορεία Πειραιώς 6-7 διαύλων (άπό 61-88) γιά τήν επικοινωνία τους με τά έμπορικά πλοία πού καταπλέουν στό λιμάνι.

- 'Επανάληψη χορήγησης των ίδιων διαύλων καί σέ μικρότερο αριθμό στό άλλα μεγάλα λιμάνια τής χώρας άφού δέν άπαιτείται πανελλαδική δέσμευση των συχνοτήτων αυτών.

- 'Εξυπνότητα του συγκεκριμένου αίτηματος Ναυτικών Πρακτόρων Πάτρας με τή χορήγηση μιάς ή δύο συχνοτήτων (simplex) καί ξεχωριστή αντιμετώπιση των παρουσιαζομένων κάθε φορά θεμάτων πού άφορούν επικοινωνίες ειδικής καί συγκεκριμένης τηλεπικοινωνιακής έξυπνότητας σύμφωνα με τίς διατάξεις του ΝΔ 1444/72.

Οι άναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» γνωρίζουν από τά επανειλημμένα σχόλια των στηλών αυτών ότι ή έκκρεμότητα γύρω από τό θέμα τής νόμιμης χρησιμοποίησης των VHF από τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τά ναυτικά πρακτορεία κλπ. διατηρείται επί τόσα έτη γιάτί οι αρμόδιες υπηρεσίες του 'Υπουργείου Μεταφορών καί 'Επικοινωνιών καί του ΟΤΕ δέν κατόρθωσαν νά βρουν έναν τρόπο γιά νά χρεώνουν τή χρήση των VHF, τά όποια όλοι τά χρησιμοποιούν όλα αυτά τά χρόνια χωρίς ό ΟΤΕ νά παίρνει δαχμύ ένώ θά μπορούσε νά έχει εισπράξει έκατομμύρια δολάρια εάν λόγω χάρη γιά κάθε συσκευή VHF είχε καθορισθεί έτήσιο τέλος 1.000 δολαρίων, άν καί οι περισσότεροι από τούς χρήστες θά ήταν διατεθειμένοι νά πληρώσουν καί 2.000 δολάρια ακόμη γιά κάθε συσκευή.

Σύμφωνα με δικές μας εκτιμήσεις τά VHF πού χρησιμοποιούνται από έτών στόν Πειραιά καί στό άλλα λιμάνια χωρίς, επαναλαμβάνομε, ό ΟΤΕ νά εισπράττει ούτε μία δαχμύ άνέρχονται σέ 700 περίπου, πράγμα πού σημαίνει ότι εάν γιά κάθε συσκευή είχε καθορισθεί τέλος 1.000 δολαρίων έτησίως ό ΟΤΕ θά είχε εισπράξει τά τελευταία πέντε χρόνια 3,5 έκ. δολάρια.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τήν 9ην τρέχοντος μηνός συνήλθεν εις τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο ή γενική συνέλευσις του 'Ιμμήματος τής φορητογού ναυτιλίας, προκειμένου νά ψηφίσει τόν ύπό του 'Αναγκαστικού Νόμου 1310 προβλεπόμενον συμπληρωματικών κανονισμών τής έσωτερικής διοίκησης του Ν.Ε.Ε. βάσει του όποιου θά ένασκήται ύπό του 'Επιμελητηρίου ή έποπεία τής πιστής 'ηρήσεως των συμφωνιών περι κατωτέρων όρίων ναύλων.

— 'Η μικτή επιτροπή καθορισμού των ασφαλιστών διά τήν κάλυψιν κινδύνων πολέμου άπεφάσισε νά καθορίσει κατωτέρω όρια ασφαλίσεως έμπορευμάτων μεταφερομένων εις τήν Μεσόγειον δι' 'Ελληνικών, Παναμαϊκών καί Σοβιετικών πλοίων.

— Κατά τό τελευταίον ταξίδιον του φορητογού «Γιάννης» εις τόν Νότιον 'Ατλαντικό εις ναύτης προσεβλήθη έκ σκληροειδούς έχουσης ανάγκη άμέσου χειρουργικής επέμβασως. Εις τήν διά του άστυμάτου εκκλησιν του 'Ελληνος πλοιάρχου πρός τά πλησιέστερον πλέοντα έπιβατηγά υπερωκεάνια, άπήντησε τό 'Ιταλικόν λάινερ «Πριγκίπισσα Τζιοβάννα» όπερ παρεκκλιναν τής πορείας του παρέλαβε τόν άσθενή ναύτην. Κατά ραδιοηλεκγράφημα έκ του 'Ιταλικού σκάφους ή χειρουργική επέμβασις επέτυχε καί ό 'Ελλην ναύτης έσώθη έκ βεβαίως θανάτου.

— Από των ήμερών ηρξατο των έργων τής ή συγκροτήσεσά ύπό τήν προεδρίαν του άντιπλοιάρχου λιμενικού κ. Σπ. Ζάρκου επιτροπή διά τήν άναθεώρησιν τής ισχύουσας οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων του Ε.Ν. δι' όλας τάς κατηγορίας των πλοίων.

— Τό α/π «Εύγενία Λιβανού έναυλώθη έκ Μανιράς 7.800 τόν. φυστικών διά Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 28/.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 184/15.8.1938)

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Μας καταγγέλληκε ότι ένώ είχε ήδη έξαγγελθεί ή πρόθεση του κ. Γιαννόπουλου νά επιτρέψει τήν εργασία των συνταξιούχων στό ύπό 'Ελληνική σημαία πλοία, κάποιος υπαξιωματικός του Λιμενικού Σώματος έξανάγκασε συνταξιούχο ναυτικό μας νά ξεμπαρκάρει από πλοίο με ξένη σημαία στόν Πειραιά λέγοντας με στόμφο ότι ύλοποιή τήν ναυτιλιακή πολιτική του 'Υπουργείου! 'Επ' αυτού είχαμε μία πληροφορία πού δέν κατορθώσαμε νά διασταυρώσουμε, σύμφωνα με τήν όποία ή θέση πού κενώθηκε από τόν έξαναγκασμό σέ παραίτηση του συνταξιούχου ναυτικού μας έπρόκειτο νά καλυφθεί από συνταξιούχο Τουρκό ναυτικό σέ προγραμματισμένο ταξίδι του σκάφους σέ τουρκικό λιμάνι καί όμολογούμε ότι είμαστε περιεργοί άν ό έν λόγω Τουρκός συνταξιούχος ναυτικός θά έξαναγκασθεί σέ παραίτηση από τά όργανα έκείνα πού ύλοποιούν τή ναυτιλιακή πολιτική του 'Υπουργείου.

Στό μεταξύ, τό 'Υπουργείο, άπαντώντας

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

τά φληναφήματα της διοικήσεως της ΠΝΟ για το θέμα της επαναλήψεως της εργασίας από τους συνταξιούχους σε σχετικό έγγραφο προς τη Ναυτική Όμοσπονδία τονίζει:

1. Η 2413.1/4.78 Απόφαση ΥΕΝ που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 492Β/14.7.88 και ρυθμίζει το θέμα της επανάληψης του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους ναυτικούς βασίζεται σε ισχύουσες εξουσιοδοτικές διατάξεις του άρθρου 34 του ΚΝ 792/78.

2. Η παραπάνω απόφαση υπαγορεύθηκε από την ανάγκη πρόβλεψης για τυχόν περιπτώσεις που όρισμένες ειδικότητες ναυτικών δύνανται να έχουν ανάγκη επανδρώσεως των ελληνικών πλοίων.

Η εγκριτική απόφαση ΥΕΝ/ΔΝΕΡ για ναυτολόγηση συνταξιούχου προβλέπεται να εκδίδεται μεμονωμένα για κάθε περίπτωση και θα είναι αποτέλεσμα εξαντλητικής έρευνας και διαπίστωσης από το ΓΕΝΕ σε συνεργασία και με τα ναυτεργατικά Σωματεία, ότι δεν υπάρχουν άνεργοι ναυτικοί στην αντίστοιχη ειδικότητα.

3. Όπως άλλωστε γνωρίζετε στο ΓΕΝΕ που είναι οργανωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με τη ΔΣ 9 εκπροσωπούνται κατά κύριο λόγο οι τάξεις των ναυτεργατών με τη συμμετοχή τους τόσο στο Διοικητικό Συμβούλιο όσο και στην Έπιτροπή παρακολούθησης στο έργο διαμεσολάβησης του ΓΕΝΕ στην εξεύρεση ναυτικής εργασίας.

ΥΠΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ

Στά «Ναυτικά Χρονικά» γίνονται κατά καιρούς διάφορες καταγγελίες που αναφέρονται σε θέματα της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, οι οποίες, όμως, τις περισσότερες φορές αποδεικνύεται ότι είναι αβυσσικές και δεν στηρίζονται σε πραγματικά περιστατικά ή γεγονότα. Έσχάτως καταγγέλθηκε ανωνύμως στα «Ναυτικά Χρονικά», σχετικά με την υπόθεση των τεσσάρων Έλλήνων ναυτικών που κρατούνται επί πέντε έτη στις αγγ-

πτικές φυλακές μετά την καταδίκη τους από τοπικό δικαστήριο για διακίνηση ναρκωτικών με το πλοίο στο οποίο εργάζονταν, ότι υπεύθυνος για τα ναρκωτικά που μετέφερε το σκάφος είναι «κάποιος καπετάνιος και πλοιοκτήτης». Επίσης καταγγέλλεται από το ίδιο πρόσωπο και πάλι ανωνύμως ότι «με το κύκλωμα των δουλεμπόρων που δρᾷ ανεόχλητα κυρίως στον Πειραιά αλλά και στην Αθήνα και εκμεταλλεύεται την ανάγκη των ναυτικών για την εξασφάλιση της απασχόλησής, σημειώνουμε εμείς, «συνεργάζονται και πολλοί έφοπλιστές».

Σημειώνουμε ότι και για τις δύο καταγγελίες ο καταγγέλλων αρνήθηκε επιμόνως να παράσχει συγκεκριμένες πληροφορίες και να κατονομάσει και τον «καπετάνιο και πλοιοκτήτη» που κατηγορεί ως υπεύθυνο για την υπόθεση της διακίνησης των ναρκωτικών που οδήγησε στις αγγυπτικές φυλακές τους τέσσερις Έλληνες ναυτικούς αλλά και τους έφοπλιστές που κατά την αντίληψή του «συνεργάζονται με το κύκλωμα των δουλεμπόρων», από το γεγονός ότι αυτό προκύπτει ότι οι καταγγελίες του ήταν αβυσσικές και δεν στηρίζονταν σε συγκεκριμένα γεγονότα.

Πάντως όπως έχουν σημειώσει και στο πρόσφατο παρελθόν στα «Ναυτικά Χρονικά», είναι γεγονός ότι πολλά πράγματα που αφορούν το θέμα της απασχόλησής των ναυτικών μας γίνονται κυριολεκτικά πίσω από τις πλάτες όρισμένων έφοπλιστών μας οι οποίοι αποκτούν έτσι τη «ρετινιά» ότι συνεργάζονται με τους δουλεμπόρους, γι' αυτό επαναλαμβάνουμε τη σύσταση να υπάρχει συνεχής και αυστηρός έλεγχος ώστε να αποκλείεται παντελώς το ένδεχομένο εκμεταλλεύσεως της ανάγκης των ναυτικών μας για την εξασφάλιση της απασχόλησής.

Όσον αφορά το θέμα της απελευθερώσεως των τεσσάρων Έλλήνων ναυτικών που κρατούνται στις αγγυπτικές φυλακές επαναλαμβάνουμε ότι αποτελέσματα μπορεί να φέρει μόνον η υλοποίηση της προτάσεως

του βουλευτή κ. Παύλου Σαρλή και του δημάρχου Πειραιώς κ. Ανδρέα Ανδριανόπουλου για τη λήψη αντιμέτρων σε βάρος Αιγυπτίων που εργάζονται στην Ελλάδα που θα περιλαμβάνουν ακόμη και την απέλασή τους από τη χώρα — μόνον έτσι θα αντιληφθούν οι Αιγύπτιοι αλλά και διάφοροι άλλοι ότι δεν μπορούν να αβυσσιστούν σε βάρος μας.

ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΑ

Μετά το επιτυχημένο έγχρημα της «Αναγγελία Αμερικανική Σιπχόλτινγκς» ένας άλλος καταξιωμένος Έλληνας έφοπλιστής, ο φίλιτος κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, διέθεσε κυρίως στην αμερικανική κεφαλαιαγορά έναν αριθμό μετοχών εταιρίας η οποία θα εκμεταλλεύεται τέσσερα δεξαμενόπλοια, με γέθους 80-150.000 τόν. d.w., η συνολική αξία των οποίων υπολογίζεται σε 30 εκατ. δολάρια περίπου.

Σε συνεργασία με την Τράπεζα Chase Manhattan και τους χρηματομεσίτες Drexel Burnham Lambert, ο κ. Παπαχρηστίδης με τη νέα αυτή επιχειρηματική πρωτοβουλία του στοχεύει στην άντληση κεφαλαίων από μεγάλους κυρίως Αμερικανούς επενδυτές τα οποία θα χρησιμεύσουν για τη πρόσκτηση μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων ηλικίας έως 15 ετών, που εμφανίζουν αρκετά ικανοποιητικές προοπτικές εκμεταλλεύσεως και εν όψει του περιορισμένου αριθμού των υπάρχοντων πλοίων, σημαντική προοπτική κερδών από τη μεταπώλησή τους.

Το νέο equity capital venture του κ. Παπαχρηστίδη έρχεται να συμπληρώσει προηγούμενες επιτυχημένες επιχειρηματικές του πρωτοβουλίες στον ναυτιλιακό χώρο, όπως της κοινοπραξίας διαχειρίσεως μπάλκ κάρριερς (Probulk) και της κοινοπραξίας δεξαμενοπλοίων (Seatram).

ΕΥΟΙΩΝΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Πρόσφατοι υπολογισμοί της GATT, οι οποίοι περιέρονται στην τελευταία της 67σέλιδη μελέτη για το παγκόσμιο εμπόριο, αναφέρουν ότι η άνοδος του όγκου του εμπορίου για το 1988 θα είναι της τάξεως του 5%, δηλαδή ίση με την άνοδο που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια του 1987 και κατά 1% μεγαλύτερη εκείνης του 1986.

Παρά τους φόβους που εκφράστηκαν διεθνώς, το πρώτο εξάμηνο του έτους, για αναστολή του πληθωρισμού και ένταση των προστατευτικών πρακτικών από τις υπό ανάπτυξη χώρες, οι οικονομολόγοι της GATT προεβλέπουν ότι ο ρυθμός ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου θα διατηρηθεί και φέτος στα ίδια περυσινά επίπεδα.

Οι υπολογισμοί αυτοί, στηρίζονται κυρίως στη βελτίωση της αγοραστικής δύναμης των Ιαπωνίων και στην άνοδο της αποταμιεύσεως στις Ηνωμένες Πολιτείες, και άναμφίβολα συνηγορούν στη διατήρηση ικανοποιητικού κλίματος στις διεθνείς συναλλαγές.

Ο ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Ύστερα από τη χρονιά του 1986 που χαρακτηρίστηκε ως δραματική, ο Νορβηγικός Νηογνώμων, ο γνωστός μας Norske Veritas, επανήλθε στο στάδιο της ανασυγκροτήσεως, της οποίας τα πρώτα αποτελέσματα θεωρούνται πολύ ικανοποιητικά. Με κύκλο εργασιών 1.484 δισεκ. κορωνών, το συγκρότημα βελτίωσε σημαντικά την οικονομική του



*για ναυτικούς
και ομογενείς*

p.v.b.a. AUTOTRANSIT p.k.

*κλείνετε το
αυτοκίνητο σας πριν τον
ερχομό σας στην πατρίδα!*

TAX FREE CARS

- 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.

Γραφεία Πειραιώς:
Capt. NICOLAOS DOULAKIS
ΛΑΝΓΕ ΖΑΒΕΛ ΣΤΡΑΤ 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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

κατάσταση, χάρη κυρίως στη μείωση των μισθολογικών του υποχρεώσεων. 'Ο κύκλος αυτός των εργασιών αναφέρεται στους πέντε τομείς της δραστηριότητας του Νηογνώμονος, οι οποίοι κατά σειρά οικονομικού ενδιαφέροντος είναι οι ακόλουθοι: Ταξινόμηση πλοίων, πλωτά γεωτρήματα, βιομηχανία, α-κίνητα, τεχνολογία και πληροφορική.

Στό τέλος του 1987 στον Νορβηγικό νηογνώμονα ήταν γραμμένα 3.973 πλοία συνολικού τόνναζ 46 εκατ. τον. γκρός, ήτοι ποσοστό 11,7% του παγκοσμίου τόνναζ. Κατά το 1987 ένεγράφησαν 158 νέα πλοία 2 εκατ. τον. γκρός, ενώ στο ίδιο διάστημα διεγράφησαν από τη δύναμή του πλοία συνολικού τόνναζ 3,5 εκατομ. τον. γκρός έξ ων το ήμισυ περίπου λόγω διαλύσεων.

Στόν τομέα των πλωτών εξεδρών ο Νορβηγικός Νηογνώμων μετέχει με την εταιρία Veritec ή οποία με έδρα τη δυτική ακτή της Νορβηγίας ασχολείται κυρίως στην υποβρύχια τεχνολογία και υπέγραψε πρόσφατα ενδιαφέρον συμβόλαιο επίθεωρησης, συντήρησης και επισκευών μίας πετρελαϊκής επιχείρησης της Φορμόζας. 'Ενδιαφέρουσα έ-ξάλλοι είναι η δραστηριότητά του τόσο στον βιομηχανικό τομέα (μεταλλικά φύλλα, άγωγοί κλπ.) όσο και στα διαστημικά προγράμματα.

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ

Τό γερμανικό ρυμουλκό «Fairplay IX» που έπλεε στη θάλασσα της Κίνας και συνελήφθη από πειρατές, άποτελεί μιά συνδυασμένη περίπτωση πειρατείας και ναυταπάτης, γιατί έκτός της καταλήψεως του έλαβε μέρος και σε υπόθεση ναυταπάτης. Σήμερα πάντως θεωρείται ως εξαφανισθέν. 'Η τελευταία ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία του έγινε στις 27 Μαΐου, τό δέ πρωί της 8 'Ιουνίου υπήρξε μιά σύντομη έπαφή μεταξύ του πλοιάρχου του και του πράκτορά του στη Φορμόζα. 'Εκτοτε ούδεμία είδηση.

Παρόλο που πολλά σημεία παραμένουν άκόμα σκοτεινά, η υπόθεση φαίνεται ότι σε γενικές γραμμές εξελίχθηκε ως εξής: Τό πλοίο άφου κατελήφθη από Φιλιππινέζους πειρατές, υποχρεώθηκε να ρυμουλκήσει ένα άλλο πλοίο, τό «Negociator» σε διαλυτήριο της Φορμόζας. Οι άρχές του ναυπηγείου Kaohsiung άρνήθηκαν να τό δεχτούν γιατί τό ναυτιλιακό του έγγραφο δέν ήταν εντάξει. Κατόπιν αυτού οι πειρατές κατηύθυναν τη νηοπομπή προς τό Χόγκ Κόγκ, όπου τη ρυμουλκήση του «Negociator» ανέλαβε άλλο ρυμουλκό. 'Εκεί και τότε φαίνεται πως έγινε προσπάθεια να τό πουλήσουν προς διάλυση αντί 2,5 εκατ. μάρκων, αλλά είναι άγνωστο

πού προσέκοψαν οι συνεννοήσεις. 'Ακολουθως οι 16 πειρατές υποχρέωσαν τό «Fairplay» να κατευθυνθεί στις Φιλιππίνες. 'Ανοικτά όμως της Μανίλα τό έγκατάλειψαν και έπιβιάστηκαν σε άλλο πλοίο που τους περιμένει. 'Εκτοτε η τύχη του άγνοείται.

ΝΑ ΥΨΩΣΟΥΝ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ

'Η Νοτιοκορεατική Τράπεζα 'Αναπτύξεως άπήλυνε έκκληση προς τά Κορεατικά και 'Ιαπωνικά ναυπηγεία καλώντας τα σε συνεργασία για την ύψωση της τιμής των νέων πλοίων. Τό μέτρο αυτό άποτελεί μιά άκόμα προσπάθεια για τό ξεπέρασμα των δυσκολιών που αντιμετώπιζουν τά ναυπηγεία της 'Ανατολής. 'Όπως είναι γνωστό, τά ναυπηγεία της Ν. Κορέας, όπως και της 'Ιαπωνίας, άγωνίζονται ν' άποκομίσουν κέρδη από τις ναυπηγήσεις με διάφορους μεθόδους, όπως είναι η μείωση του προσωπικού, η αύξηση της παραγωγικότητας και η διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων τους.

'Αναφερόμενη στα άνωτέρω μέτρα άποφυγής καταρρεύσεως της βιομηχανίας των ναυπηγήσεων και των θαλασσίων μεταφορών, η έν λόγω Τράπεζα δήλωσε ότι τόσο τά ναυπηγεία όσο και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θά πρέπει να βρουν μόνες τους τά μέσα έπιλύσεως των προβλημάτων τους και να άφήσουν τις Τράπεζες και τό Κράτος να διατηρήσουν τον συμβουλευτικό ρόλο τους.

Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ IMO

Φαίνεται πως η υπόθεση της καθερίσεως ενός είδικού αριθμού ταυτότητας των πλοίων, για την οποία έχει γίνει αρκετός λόγος στο παρελθόν, δέν προχώρησε ικανοποιητικά. Γι' αυτό και ό IMO άποφάσισε τελικά να υιοθετήσει τό αριθμητικό σύστημα ταυτότητας του Βρετανικού Νηογνώμονος (Lloyd Register of Shipping). Τό σύστημα αυτό που θά χρησιμοποιήσει σαν βάση στο αριθμητικό πρόγραμμα του IMO, επιτρέπει την άναγνώριση όλων των πλοίων του κόσμου άσχετα από τις τυχόν αλλαγές ονόματος, πλοιοκτητή και σημαίας, χάρη σε έναν έπταψήφιο άριθμό έπόμενο των αρχικών LR, τον όποιο ό Νηογνώμων χορηγεί από της ναυπηγήσεώς του και ό όποιος μένει άμετάβλητος σε όλη τη ζωή του πλοίου. 'Η άπόφαση του IMO περι άριθμού ταυτότητας έχει σκοπό να ενισχύσει τά διεθνή μέτρα άσφαλείας και προλήψεως της ρυπάνσεως και της ναυταπάτης. 'Ο άριθμός θά έπεται των ψηφίων IMO και θά είναι καταχωρημένος στο έγγραφο έθνικότητας του πλοίου, στα πιστοποιητικά που χο-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

'Ενώ η αύξηση του μεγέθους των φορητών πλοίων φαίνεται πως έχει προς τό παρόν άνασταλεί, η διόγκωση των κρουαζιεροπλοίων συνεχίζεται άκάθεκτη. Αυτό τουλάχιστον δείχνει η προσπάτως γνωσθείσα παραγγελία στα βρετανικά ναυπηγεία του Μπέλφαστ Farland and Wolff για τη ναυπήγηση ενός έπιβατηγού υπερωκεανίου των 3.000 έπιβατών, τό όποιο φυσικά θά είναι τό μεγαλύτερο του κόσμου.

Μέ όλική χωρητικότητα 160.000 τόνων, μήκος 350 μ., πλάτος 64 μ. και ύψος 49 μ. τό νέο πλοίο θά άποιελέσει η ναυαρχίδα του υπερωκεανίου στόλου. Θά διαθέτει 1.500 καμπίνες στα υπερχατασκευάσματα, όλες με θέα προς τη θάλασσα και θά ιεθεί σε ύπηρεσία τό 1992 με άφετηρία τό Μαΐαμι. 'Υπολογίζεται ότι τό ναυπηγικό συμβόλαιο θά ύπογραφεί στο τέλος του έτους και τό κόστος του θά φθάσει τά 500 εκατ. δολάρια.

'Ιδιοκτήτης του ό Ravi Τίκου, ίνδικής καταγωγής βρεταννός υπήκοος, γνωστός ως τώρα για τις δραστηριότητές του στον τομέα των πετρελαίων με την εταιρία Globtik. 'Η φήμη του είχε φθάσει στο κατακόρυφο όταν είχε παραγγείλει τά πρώτα πετρελαιοφόρα μαμούθ των 500.000 τον. d.w. 'Εκτοτε κατά τά τελευταία έτη δέν είχε γίνει λόγος γύρω από τό όνομά του, μέχρι τη νέα έκπληκτική είδηση, που γίνεται άκόμη έκπληκτικότερη άν σκεφθεί κανείς ότι τό νέο υπερωκεάνιο θά όνομασθεί «Ultimate Dream». Γιατί διερωτάται κανείς που άναφέρεται τό «ultimate», στον πλοιοκτητή στο μέγεθος του πλοίου;

ρηγούνται κατά τις διεθνείς συμβάσεις του IMO καθώς και σε άλλα πιστοποιητικά όπως π.χ. του νηογνώμονος.

'Ο άριθμός LR που εφαρμόζεται σε όλα τά πλοία άνω των 100 τον. γκρός, έχει καθιερωθεί από τις άρχές της δεκαετίας του 1960. Για τά υπάρχοντα πλοία ό άριθμός αυτός είναι καταχωρημένος στα συμπληρωματικά μηνιαία δελτία του τόμου LR-Register of ships.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Προοπτικές τής 'Ελληνικής καί Ναυτιλιακής επιχειρήσεως

Η πορεία τής 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας μέσα στον χρόνο είναι συνυφασμένη με την εξέλιξη ενός οικονομικού, πολιτικού, κοινωνικού και τεχνολογικού κόσμου που συνεχώς μεταμορφώνεται. Με ποικιλόμορφη και οικουμενική δραστηριότητα, ο ελληνικός έφοπλισμός κεντρίζεται από τὰ έρεθίσματα του περιβάλλοντός του, στο όποιο και προσαρμόζεται συνεχώς με στόχο όχι μόνον τήν επιβίωση αλλά και τήν περαιτέρω ανάπτυξη του. Οι μεταβολές στον τομέα των διεθνών θαλασσίων μεταφορών κατά τὰ τελευταία χρόνια έχουν προβληματίσει σοβαρά τόν 'Ελληνα επιχειρηματία, μεταξύ άλλων και γύρω από ένα καίριο έρώτημα: Μήπως ή 'Ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, πού τόσες γενεές επιβίωσε και ανδρώθηκε μέσα στα ίδια κατά κανόνα πλαίσια τής οργανώσεως ατομικού ή οικογενειακού χαρακτήρος, χρειάζεται και αυτή να μεταμορφωθεί και να προσαρμοσθεί σε νέα συλλογικά πρότυπα; Μήπως δηλαδή ή παλαιά μέθοδος διοικήσεως τής 'Ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως με επίκεντρο έναν ή ολίγους «ιθύνοντες νόες» μιάς οικογενείας και με κύριο όπλο τὸ περιβόητο «ναυτικό δαιμόνιο» τού 'Ελληνα, δέν ἀρκεί πλέον γιά νά επιβιώσει ο 'Ελληνικός έφοπλισμός στο μέλλον; Μέ άλλα λόγια, ο έναγκαλισμός τού έφοπλισμού με τὸ άτομο και τήν οικογένεια θά εξακολουθήσει νά είναι εύεργετικός όπως και κατά τὸ παρελθόν ή μήπως θά αποβεί θανάσιμος;

Γιά νά ἀπαντηθεῖ αὐτὸ ἐρώτημα με προσωπικές ἐκτιμήσεις, πρέπει συγχρόνως νά ἐπισημανθοῦν ὁρισμένες ἰδιαιτερότητες τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, οἱ ὁποῖες ἂν καὶ θεωροῦνται δεδομένες, συχνά ὑποτιμῶνται ὡς πρὸς τὴν βαρύτητά τους. «Ἐν ἀρχῇ» εἶναι ἡ θάλασσα. Ἀπὸ τὴν θάλασσα ξεκίνησαν οἱ πρῶτοι 'Ελληνες καραβοκύρηδες, ἢ ὅπως εὐστοχα συνήθιζε νά τοὺς ἀποκαλεῖ ὁ ἀείμνηστος Ἀνδρέας Λαϊμός, οἱ ἀειναυτές. Ἀπὸ τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα δημιουργήθηκαν ὅλες σχεδὸν οἱ παραδοσιακές ναυτιλιακές οἰκογένειες πού ὑπάρχουν σήμερα καὶ ἀπὸ τὸ ναυτικό ἐπάγγελμα ξεπηδοῦν οἱ νέοι ἐφοπλιστές, οἱ ἀνήσυχτοι ἐκεῖνοι ναυτικοὶ πού ἀποφασίζουν κάποια στιγμή νά δημιουργήσουν τὴ δική τους ἐπιχείρηση. Οἱ περιπτώσεις ἐπιχειρηματιῶν πού προέρχονται ἀπὸ ἄλλους κλάδους χωρὶς καμμία σχέση με τὴ Ναυτιλία εἶναι ἐλάχιστες.

Ἡ βαθεῖα καὶ δημιουργικὴ γνώση τῶν θαλασσίων ἐργῶν, τὸ περίφημο ναυτικό δαιμόνιο, δέν διδάσκεται λοιπὸν στὰ Πανεπιστήμια τῆς στεριᾶς ἀλ-



λά ἀποκτᾶται στὸ σχολεῖο πού λέγεται πλοῖο καὶ κοντὰ στοὺς ἀνθρώπους του. Ἡ σημασία αὐτῶν τῶν διαπιστώσεων ἐγκτεῖται στὸ γεγονός ὅτι μέσα ἀπὸ τὴν ἴδια τὴν θάλασσα ἐξασφαλίζεται καὶ ἡ συνέχεια τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν 'Ελλήνων, με μόνιμες πηγές τὸ ἴδιο τὸ ἑλληνικὸ ἐμπορικὸ πλοῖο καὶ τὴν ἴδια τὴν 'Ελληνικὴ ἐφοπλιστικὴ οἰκογένεια.

Κύριο χαρακτηριστικὸ τού 'Ελληνα ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματία εἶναι ὁ προσωπικὸς ἢ οικογενειακὸς χαρακτήρας τὸν ὁποῖο προσδίδει στὶς δραστηριότητές του, ἕνας χαρακτήρας πού τὸν κρατᾷ μακριά ἀπὸ συμπράξεις καὶ συνεταιρισμούς με ἄλλους συναδέλφους του. Ἐνῶ λοιπὸν ἄλλοι ἐπιχειρηματικοὶ τομείς διακρίνονται πολὺ συχνά γιά τὸν ἀνώνυμο χαρακτήρα τους, ἡ 'Ελληνικὴ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρηση, ἀνώνυμη ὡς πρὸς τοὺς τύπους εἶναι στήν οὐσία, δηλαδή ὡς πρὸς τὸ κέντρο ἀποφάσεων, αὐστηρά προσωπικὴ.

Στὰ χέρια λοιπὸν πολὺ συχνά ἑνὸς ἀνθρώπου καὶ σπανιώτερα ὀλίγων ἀνθρώπων τῆς ἰδίας οἰκογενείας εὐρίσκονται οἱ τύχες τῆς κάθε 'Ελληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως. Πολλοὶ δικαιο λόγοῦν αὐτὸ τὸ φαινόμενο σὰν ἐκδήλωση τῆς ψυχοσυνθέσεως τού 'Ελληνα, ὁ ὁποῖος ἀρέσκεται στὸ νά ἀρχει καὶ δύσκολα συνεργάζεται ἢ ἐμπιστεύεται ἄλλον 'Ελληνα. Ἐτσι ὁδηγοῦνται ἀβίαστα καὶ στὸ συμπέρασμα ὅτι ὁ τρόπος λειτουργίας τῆς 'Ελληνικῆς ἐφοπλιστικῆς μονάδος εἶναι ὀπισθοδρομικός, ἀντιπαραγωγικός ἢ καὶ παρακινδυνευμένος.

Ὀπισθοδρομικός τὴν στιγμή πού ἄλλες ναυτιλίες ἄλλων παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν ὅπως ἡ Ἰαπωνικὴ, ἡ Βρεταννικὴ ἢ ἡ Ἀμερικανικὴ βασίζονται σήμερα σὲ ἀνώνυμες ἐταιρίες ὅχι μόνον κατὰ τύπον ἀλλὰ κατ' οὐσίαν.

Ἀντιπαραγωγικός, ὅταν τὰ περιορισμένα ὅρια δυνατότητων τού ἑνὸς ἢ τῶν ὀλίγων ἐμποδίζουν τὴν επέκταση πού θά μπορούσε νά ἐπιτευχθεῖ με τοὺς

Τοῦ κ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

πολλούς.

Παρακινδυνευμένος, ὅταν σὲ περιόδους ναυτιλιακῶν κρίσεων καὶ δοκιμασιῶν, ἀντὶ νά συσπειρῶνται σὲ μεγάλες συμπαγεῖς ὁμοσπονδίες, ὁ ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός διατηρεῖται πάντα διηρημένος σὲ ἀνεξάρτητα φέουδα. Διότι, ἂς μὴν ξεχνᾶμε, γιά τὸν 'Ελληνα πλοιοκτήτη τὸ «καθένας γιά τὸν ἑαυτὸ του» ἐπικρατεῖ τού «ἐν τῇ ἐνώσει ἢ ἰσχύς».

Δέν θά ἀμφισβητηθεῖ ἐδῶ ὁ δεδομένος ἐγκεντρισμός τού 'Ελληνα ἐφοπλιστοῦ, ὅπως καὶ τού κάθε 'Ελληνα ἐπιχειρηματία γενικώτερα. Ἐκεῖνο τὸ ὁποῖο ἔχει πολὺ μεγαλύτερη σημασία στήν προκειμένη περίπτωση εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ἡ δραστηριότης τού 'Ελληνα ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματία βασίζεται σὲ δύο καίριες παραμέτρους, οἱ ὁποῖες προϋποθέτουν αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν ἀτομικισμό πού πολλοὶ θεωροῦν ἐλάττωμα: τὴν εὐελιξία καὶ ἀνεξαρτησία στήν λήψη ἀποφάσεων, τόσο σὲ θέματα τακτικῆς ὅσο καὶ σὲ θέματα στρατηγικῆς.

Γιά νά εἴμεθα σαφέστεροι, μὴν λησμονοῦμε ὅτι ὁ 'Ελληνικὸς ἐφοπλισμός ἀνέκαθεν κινεῖται στὸν χώρο τῶν μεταφορῶν τράμπς, ἀναζητῶντας μέσω τῆς ἐλεύθερης ναυλαγορᾶς φορτία σὲ ὁποιοὺς σημείους τῆς ὑδρογείου προσφέρονται. Ἡ διάρθρωση τού δικτύου μεταφορῶν τού 'Ελληνα πλοιοκτήτη διαφέρει ἀπὸ ἐκείνη ἄλλων παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν, ὅπου κυρίαρχο στοιχεῖο εἶναι οἱ ὁργανωμένες ἐθνικὲς θαλάσσιες μεταφορές, οἱ τακτικὲς γραμμές, στὶς ὁποῖες τὰ προκαθορισμένα φορτία καὶ οἱ προκαθορισμένοι προορισμοί, τῶν πλοίων ἀφήνουν ἀρκετὰ περιθώρια στήν χάραξη μεσοπρόθεσμης τακτικῆς ἢ καὶ μακροπρόθεσμης ἀκόμη στρατηγικῆς.

Στὸν τομέα τῶν τράμπς ἀπαιτεῖται εὐελιξία καὶ εὐελιξία σημαίνει ἐγκαίρην λήψη ἀποφάσεων. Πολλές δὲ φορές οἱ συνθήκες τῆς ἀγορᾶς εἶναι τέτοιες, πού ἡ λέξη «ἐγκαίρην» ταυτίζεται με τὴν λέξη «ἀστραπιαία». Κάτω ἀπὸ τέτοιες συνθήκες ἀντιλαμβάνεται κανεὶς πόσο δύσκολο εἶναι νά λειτουργήσει ἐπιτυχῶς μία ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρηση με συλλογικὴ λήψη ἀποφάσεων ὅπως λειτουργοῦν οἱ Ἰαπωνικὲς, Βρεταννικὲς ἢ Ἀμερικανικὲς ἐπιχειρήσεις ὁργανωμένων μεταφορῶν τίς ὁποῖες προαναφέραμε ἢ, ἀκόμη, οἱ χερσαῖες βιομηχανίες.

Ὁ ἀτομικισμός λοιπὸν τού 'Ελληνα πλοιοκτήτη ὅχι μόνον δέν εἶναι ἐλάττωμα ἀλλὰ ἀντίθετα, στὸν τομέα πού ἐξειδικεύθηκε καὶ θαυματούργησε εἶναι ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ. Ἐκτεθειμένος συνεχῶς στὶς κυκλικὲς διακυμάνσεις τῆς

ναυλαγοράς οι οποίες συμπαράσυνουν και τις αξίες των πλοίων, πρέπει ανά πάσαν στιγμήν να είναι έτοιμος για άλλαγή πορείας και προσαρμογή σε νέα δεδομένα. Έπιπροσθέτως έχει να αντιμετωπίσει και εξωοικονομικές εξελίξεις οι οποίες επηρεάζουν την υποδομή της επιχειρήσεώς του, που συνοψίζεται στο τρίπτυχο σημαίας, εταιρείας πλοίου και έδρας επιχειρήσεων. Η ρευστότης και ο αυτόν τον τομέα εντός Ελλάδος και παγκοσμίως τον αναγκάζουν να εύρεται συνεχώς σε επιφυλακή εν όψει αλλαγής σημαίας στα πλοία του ή γεωγραφικής μετατοπίσεως του κέντρου βάρους των εταιρειών και των γραφείων του.

Καθίσταται λοιπόν φανερό ότι στην Έλληνική έφοπλιστική επιχείρηση δεν χωρούν οι δημοκρατικές μέν αλλά χρονοβόρες διαδικασίες της λήψεως αποφάσεων στα Διοικητικά Συμβούλια και στις Γενικές Συνελεύσεις. Ισχύει η δικτατορία του ενός ή η ολιγαρχία των ικανών της οικογενείας, που με γνώμονα την πείρα και την διαίσθηση στα θαλάσσια έργα χαράσσουν την πορεία της επιχειρήσεως. Σαν αντιπαράθεση στα Έλληνικά δεδομένα αξίζει να αναφερθεί κανείς εδώ στην πικρή πείρα που έχουν οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίων από την διαχείριση ιδιόκτητων στόλων και τουτο μολονότι είναι εις θέσιν να έλέγχουν μεγάλο μέρος των φορτίων που διακινούν. Έχει παρατηρηθεί ότι η εξαγγελία ναυπηγικών προγραμμάτων από τις εταιρίες αυτές έχει πάντα μία διαφορά φάσεως πολλών μηνών από τις αντίστοιχες παραγγελίες ανεξαρτήτων πλοιοκτητών σε περιόδους μεγάλης ναυπηγικής δραστηριότητας. Η καθυστέρηση οφείλεται στον δυσκίνητο μηχανισμό λήψεως αποφάσεων των εταιριών με υπερτίμηση του ναυπηγικού κόστους και παραλαβές πλοίων σε κακή χρονική στιγμή.

Μεταξύ των βασικών πλεονεκτημάτων της ατομικής διαχειρήσεως της Έλληνικής έφοπλιστικής επιχειρήσεως δεν πρέπει να λησμονεί κανείς και την προσωπική και στενή έπαφή του πλοιοκτήτου με τα πρόσωπα, τις εταιρίες και τους οργανισμούς εκείνους με τους οποίους συναλλάσσεται, όπως ναυλωτές, τραπεζικοί ή ασφαλιστικοί οργανισμοί. Σε ανάλογο βαθμό βαρύνει και η στενή έπαφή με τους ναυτικούς και, κατά πρώτον λόγο, τους πλοίαρχους των πλοίων του. Η κατάλληλη έπιλογή ικανών στελεχών τα οποία αποτελούν χωρίς υπερβολή τους εντολοδόχους διαχειριστάς περιουσιών πολλών εκατομμυρίων δολλαρίων σε κάθε μήκος και πλάτος της ύδρογειού έχει τεράστια σημασία στην ομαλή λειτουργία της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Όσο και αν η πείρα και η διορατικότητα πλουτίζουν το πνεύμα του Έλληνα πλοιοκτήτη, η υλοποίηση των επιχειρηματικών επιδιώξεών του, που είναι απόρροια του πλη-

ρους έλέγχου επί του στόλου του, είναι αδύνατη χωρίς την συνδρομή και συνεργασία ικανών ναυτικών. Ο Έλλην πλοιοκτήτης έχει το εύτυχημα να άντλη μέχρι και σήμερα τα στελέχη του από τον Έλληνικό και δη τον Έλληνικό νησιωτικό χώρο, εξασφαλίζοντας έτσι τις καλύτερες προϋποθέσεις για την αξιοπλοία του στόλου του.

Και φθάνουμε στην υπόθεση ότι σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα η έλληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, δέσμια της καθοδηγήσεως του ενός ή των ολίγων, λιμνάζει σε έναν περιορισμένο ή και στείρο ρυθμό αναπτύξεως και επέκτασε. Είναι δηλαδή αντιπαραγωγική, ενώ θα μπορούσε με συλλογική διοίκηση να εξαπλωθεί και να γιγαντωθεί σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από εκείνον που γνωρίζουμε. Τα γεγονότα και οι αριθμοί διαψεύδουν και αυτούς τους ισχυρισμούς. Ο Έλληνικός Έμπορικός στόλος, τουλάχιστον στα μεταπολεμικά χρόνια και διά μέσου πολυετών κρίσεων και δυσκολιών, όχι μόνο δεν έμεινε στάσιμος αλλά αντιθέτως γιγαντώθηκε φθάνοντας σταδιακά στις πρώτες βαθμίδες της παγκοσμίου χωρητικότητας. Ο Έλληνικός έφοπλισμός που δημιούργησε αυτό το θαύμα, δεν αποτελείται μόνον από μικρούς οίκους του ενός ή των δύο πλοίων αλλά και από ναυτιλιακούς κολοσσούς με στόλους δεκάδων πλοίων και χωρητικότητα πολλών εκατομμυρίων τόννων. Όλες σχεδόν οι μεγάλες Έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ταυτίζονται με το όνομα ενός επιχειρηματίου, που με «κραταιά χείρα» τις εξουσιάζει και τις κυβερνά. Μέσα στα πολλά παραδείγματα του είδους, ένας από τους κολοσσούς της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας των πρό και μεταπολεμικών χρόνων, ο Σταύρος Λιβανός, του οποίου ο στόλος κατά καιρούς υπερέβαινε τα εκατό πλοία, εγγώριζε τα πλοία του μέχρι την τελευταία τους τεχνική λεπτομέρεια και τους ναυτικούς στελέχη του μέχρις ενός.

Η έκταση λοιπόν του πεδίου δράσεως της κάθε Έλληνικής έφοπλιστικής εταιρείας είναι απεριόριστη και δεν εξαρτάται τόσο από την συνεργασία των πολλών, όσο από τις ικανότητες του ενός ή των ολίγων καθώς και από το βάρος το οποίο οι ίδιοι προσδίδουν στην επαγγελματική τους σταδιοδρομία σε σχέση με τον οικογενειακό τους βίο.

Όσο και αν φαίνεται παρακινδυνευμένη η τήρηση ανεξάρτητης γραμμής από τον κάθε Έλληνα πλοιοκτήτη ακόμη και σε περιόδους μεγάλων κρίσεων ποτέ δεν έβλαψε τον έφοπλισμό στο σύνολό του. Για να αντιληφθεί δε κανείς πόσο ούτοπική είναι για τα Έλληνικά δεδομένα η έπίτευξη συνεργασιών, αρκεί να ανατρέξει οκτώ χρόνια πίσω όταν, σε περίοδο δεινής κρίσεως στον τομέα των ξηρών φορτίων, η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών μέσω του τότε Προέδρου της εξαπέλυε σταυροφορία για

τον έθελοντικό παροπλισμό ενός τμήματος του στόλου φορηγών και μάλκ κάρριερς της κάθε έλληνικής έφοπλιστικής επιχειρήσεως. Σε μία ιστορική Γενική Συνέλευση στο Εύγενίδειο Ίδρυμα, ο Έλληνικός έφοπλισμός σύσσωμος έπεκρότησε την αναγκαιότητα της κινήσεως αυτής, που θα είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της υπερπροσφοράς τοννάζ για ξηρά φορτία και την σταδιακή βελτίωση των ναύλων. Έως εκεί όμως ήταν η θεωρία. Λίγους μήνες αργότερα η Ναυτιλία έξήρχετο από την κρίση και ο Έλληνικός Έμπορικός στόλος, ανανεωμένος με τα νεότευκτα πλοία που είχαν εν τω μεταξύ παραγελθεί και άγορασθεί, συνέχισε την άνοδική πορεία του.

Όσα και αν υπόσχεται λοιπόν ο τίτλος του παρόντος άρθρου, προοπτικές για κάποια μορφή συλλογικής διοικήσεως της Έλληνικής έφοπλιστικής επιχειρήσεως δεν διαφαίνονται. Έξαιρέσεις βέβαια πάντοτε υπάρχουν για να έπιβεβαιώνουν τους κανόνες. Πολυμελείς οικογενειακές επιχειρήσεις έχουν βρεί κάποια χρυσή τομή στην διοίκηση της κοινής περιουσίας, μοιράζοντας γεωγραφικά τις σφαίρες έπιρροής των μελών τους μεταξύ Πειραιώς, Λονδίνου, Νέας Υόρκης ή και άλλων ναυτιλιακών κέντρων. Κατ' αυτόν τον τρόπο αποφάσεις τακτικής όπως π.χ. οι ναυλώσεις ή η έκλογή των πληρωμάτων λαμβάνονται μεμονωμένα, υπάρχει όμως πάντοτε άνοιχτο κύκλωμα συνεννοήσεως για την από κοινού λήψη αποφάσεων στρατηγικής, όπως η επέκταση του στόλου ή η αλλαγή της υποδομής της επιχειρήσεως. Το ίδιο συμβαίνει σε, ελάχιστους βέβαια, συνεταιρισμούς επιχειρηματιών που δεν ανήκουν στην ίδια οικογένεια. Υπάρχουν τέλος και οι χαλαρές συνεργασίες μεταξύ Έλλήνων πλοιοκτητών, των οποίων αντικείμενο είναι η όρθολογιστικότερη και οικονομικότερη οργάνωση των επιχειρήσεων των συνεργαζομένων, όχι όμως και η σύμπληξη μιας ένιας επιχειρήσεως με ένιαίο κέντρο αποφάσεων.

Πέραν των εξαιρέσεων που προαναφέρθηκαν, ο μεγάλος όγκος του Έλληνικού έφοπλισμού εξακολουθεί και θα εξακολουθήσει να δρᾷ και να έλίσσεται σε ανεξάρτητες μονομελείς ή ολιγομελείς οικογενειακές μονάδες. Έγγυήσεις για το μέλλον του στον τομέα της διοικήσεως είναι η πείρα του παρελθόντος καθώς και η παραδοσιακή έφοπλιστική οικογένεια και οι ναυτοποιοί του Έλλαδικού χώρου, δηλαδή οι άστειρευτες πηγές του σε ανθρώπινο δυναμικό. Με τέτοια αποθέματα χαρισματικής διοικήσεως από ικανό εμψυχο υλικό, η Έλληνική Ναυτιλία θα οδηγηθεί χωρίς αμφιβολία σε νέες εϋρηνικές νίκες και θα διατηρήσει και στο μέλλον τον τίτλο της θαλασσοκράτειρας που τόσο της αξίζει.

‘Η Διεθνής Σύμβαση περί άρωγής καί διασώσεως

Τόν ‘Οκτώβριο του 1987 ή Νομική ‘Επιτροπή του IMO τερμάτισε τίς έργασίες της γιά τήν έπεξεργασία ενός σχεδίου διεθνούς συμβάσεως «περί έπιθαλάσσιας άρωγής καί διασώσεως» καί συνέστησε όπως τόν ‘Απρίλιο του 1989 συνέλθει στόν IMO Διπλωματική Διάσκεψη γιά τήν υιοθέτησή του. Τό καταρτισθέν σχέδιο βασίζεται στό σχέδιο πού κατάρτισε καί ένέκρινε ή Σύνοδος της Διεθνούς Ναυτιλιακής ‘Επιτροπής (Comite Maritime International) στό Μόντρεαλ, στό όποιο όμως ή Νομική ‘Επιτροπή του IMO επέφερε πολλές τροποποιήσεις. Κατωτέρω παρατίθεται γιά πρώτη φορά σέ έλληνική μετάφραση τό σχέδιο συμβάσεως περί διασώσεως όπως δημοσιεύτηκε σέ ειδικό δελτίο της CMI:

ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

‘Αρθρο 1

(‘Ορισμοί)

Γιά τούς σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως:

‘Εργασίες διασώσεως σημαίνει κάθε πράξη ή δραστηριότητα άναληφθείσα γιά τή βοήθεια πλοίου ή άλλης περιουσίας πού κινδυνεύει σέ πλευσίμα ύδατα ή σέ όποιαδήποτε άλλα ύδατα.

Πλοίο σημαίνει κάθε πλοίο, πλοiάριο ή κατασκευάσμα ικανό γιά ναυσιπλοία.

Περιουσία σημαίνει κάθε περιουσία πού δέν είναι μόνιμα καί σκόπιμα συνδεδεμένη μέ τήν άκτή, περιλαμβάνει δέ καί τό ναύλο γιά τή μεταφορά του φορτίου, άσχετα άν ό ναύλος αυτός άποτελεί κίνδυνο του κυρίου των άγαθών, του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή.

Ζημία περιβάλλοντος σημαίνει ουσιαστική φυσική βλάβη της ανθρώπινης υγείας ή της θαλάσσιας ζωής ή των φυσικών πόρων στά παράκτια ή έσωτερικά ύδατα ή τίς συνορεύουσες περιοχές, όφειλόμενη σέ ρύπανση, μόλυνση, πυρ-

καγιά, έκκρηξη ή παρόμοιο σοβαρό άτύχημα.

Πληρωμή σημαίνει κάθε άμοιβή, άνταμοιβή, άποζημίωση ή άποκατάσταση όφειλόμενη κατά τήν παρούσα Σύμβαση.

‘Αρθρο 2

(‘Εκταση έφαρμογής)

‘Η Παρούσα σύμβαση έφαρμόζεται όσάκις σέ συμβαλλόμενα κράτη άσκειται δικαστική ή διαιτητική διαδικασία σχετιζόμενη μέ θέματα ρυθμιζόμενα από τήν παρούσα σύμβαση.

‘Αρθρο 3

(Διάσωση έλεγχομένη από Δημόσιες ‘Αρχές)

1. ‘Η παρούσα σύμβαση δέν θίγει τίς διατάξεις των έθνικών νόμων ή των διεθνών συμβάσεων πού ρυθμίζουν τή διαδικασία διασώσεως υπό τόν έλεγχο των Δημοσίων ‘Αρχών.

2. ‘Οσόσο οι διασώστες πού διεξάγουν τή διαδικασία αυτή δικαιούνται νά έπωφεληθούν των δικαιωμάτων καί έπανορθώσεων πού προβλέπονται στήν παρούσα σύμβαση ως πρίς τίς έργασίες διασώσεως.

3. ‘Η έκταση της χρησιμοποιήσεως των υπό της παρούσης συμβάσεως προβλεπόμενων δικαιωμάτων καί έπανορθώσεων υπό Δημόσιας ‘Αρχής ένεργούσης έκ καθήκοντος έργασίες διασώσεως, καθορίζεται από τό δίκαιο της χώρας πού έδρεύει ή έν λόγω ‘Αρχή.

‘Αρθρο 4

(Συμβόλαιο διασώσεως)

1. ‘Η παρούσα σύμβαση έφαρμόζεται σέ κάθε διάσωση, έκτός άν τό συμβόλαιο ρητώς ή έμμέσως προβλέπει άλλως καί στήν έκταση πού τό προβλέπει.

2. ‘Ο Πλοiάρχος έχει τό δικαίωμα νά

συνάπτει συμβόλαιο διασώσεως γιά λογαριασμό του κυρίου του πλοίου. ‘Ο Πλοiάρχος καί ό κύριος του πλοίου έχουν τό δικαίωμα νά συνάπτουν τέτοια συμβόλαιο γιά λογαριασμό του κυρίου της επί του πλοίου περιουσίας.

3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δέν θίγουν τήν έφαρμογή του άρθρου 6 ούτε τήν ύποχρέωση προλήψεως ή περιορισμού των ζημιών περιβάλλοντος.

‘Αρθρο 5

(‘Ακύρωση ή τροποποίηση συμβολαίων)

Τά συμβόλαιο ή οι όροι αυτών μπορούν νά άκυρωθούν ή νά τροποποιηθούν στίς ακόλουθες περιπτώσεις:

α) άν τό συμβόλαιο συνήφθη υπό τήν επίδραση πιέσεως ή κινδύνου καί οι όροι του είναι άδικοι,

β) άν ή κατά τό συμβόλαιο άμοιβή είναι ύπερμέτρως μεγάλη ή μικρή σέ σχέση μέ τίς παρασχεθείσες υπηρεσίες.

‘Αρθρο 6

(‘Υποχρεώσεις πλοιοκτήτου, πλοiάρχου καί διασώστου)

1. ‘Ο διασώστης έναντι του κυρίου του κινδυνεύοντος πλοίου ή της κινδυνεύουσας περιουσίας έχει τίς ακόλουθες ύποχρεώσεις:

α) νά έπιδεικνύει τήν όφειλόμενη έπιμέλεια πρός διάσωση του κινδυνεύοντος πλοίου ή της κινδυνεύουσας περιουσίας.

β) νά διεξάγει τίς έργασίες αυτές μέ τήν όφειλόμενη έπιμέλεια.

γ) κατά τήν έκτέλεση των ύποχρεώσεων περί ών οι παράγραφοι α καί β, νά έπιδεικνύει τήν όφειλόμενη έπιμέλεια πρός πρόληψη ή περιορισμό ζημιών περιβάλλοντος

δ) έφόσον οι περιστάσεις τό έπιβάλλουν νά ζητά βοήθεια από άλλους διασώστες.

ε) νά δέχεται τήν παρέμβαση άλλων

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

διασωστών εφόσον ή παρέμβαση αυτή ζητήθηκε εύλογα από τον κύριο του κινδυνεύοντος πλοίου ή τον πλοίαρχο αυτού ή τον κύριο της κινδυνεύουσας περιουσίας. Προϋποτίθεται πάντως ότι το ποσόν της άμοιβής του δεν θά μειωθεί εφόσον ή αίτηση προς παρέμβαση αποδειχθεί άδικαιολόγητη.

2. Ο κύριος του κινδυνεύοντος πλοίου ή ο πλοίαρχος αυτού ή ο κύριος της κινδυνεύουσας περιουσίας έχει έναντι του διασώστου την υποχρέωση:

α) να συνεργάζεται πλήρως με αυτόν σ' όλη τη διάρκεια των εργασιών διασώσεως.

β) σ' όλη τη διάρκεια αυτή να επιδεικνύει την όφειλόμενη επιμέλεια για την πρόληψη ή τον περιορισμό ζημιών περιβάλλοντος.

γ) όταν το πλοίο ή ή άλλη περιουσία οδηγηθεί σε ασφαλές μέρος, να δέχεται την παραλαβή τους, όταν εύλόγως του ζητηθεί από τον διασώστη.

Άρθρο 7

(Υποχρέωση παροχής βοήθειας)

1. Κάθε πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να παρέχει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει ή χάθηκε στη θάλασσα, εφόσον μπορεί να το πράξει χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου και των επ' αυτού προσώπων.

2. Για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου τα Συμβαλλόμενα μέλη οφείλουν να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα.

3. Ο κύριος του πλοίου δεν ευθύνεται για την παράλειψη του πλοιάρχου να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις της πρώτης παραγράφου.

Άρθρο 8

(Συνεργασία Συμβαλλομένων Κρατών)

Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος το οποίο ρυθμίζει ή αποφασίζει επί θεμάτων σχετικών με τη διάσωση, όπως ή άδεια εισόδου στα λιμάνια κινδυνευόντων πλοίων ή ή παροχή εύκολων στους διασώστες, πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ διασωστών, δημοσίων Αρχών και άλλων εν-

διαφερομένων μερών με σκοπό την άποτελεσματική και επιτυχή εκτέλεση των εργασιών διασώσεων για τη σωτηρία των κινδυνευουσών ζωών ή περιουσιών καθώς και την πρόληψη ζημιών περιβάλλοντος εν γένει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΔΙΑΣΩΣΤΟΥ

Άρθρο 9

(Όροι άμοιβής)

1. Διάσωση έχουσα όφέλιμο αποτέλεσμα παρέχει δικαίωμα άμοιβής.

2. Εκτός αν άλλως προβλέπεται, δεν όφείλεται άμοιβή κατά την παρούσα σύμβαση εφόσον ή διάσωση δεν είχε όφέλιμο αποτέλεσμα.

3. Το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται άσχετα αν το διασωθέν πλοίο και το πλοίο που παρέσχε τη διάσωση ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη.

Άρθρο 10

(Κριτήρια ύπολογισμού της άμοιβής)

1. Η άμοιβή θά όρίζεται με σκοπό την ενθάρρυνση των εργασιών διασώσεως, λαμβανομένων υπόψη των ακόλουθων εκτιμήσεων, άσχετως της σειράς με την όποια παρατίθενται κατωτέρω:

α) ή άξία της διασωθείσης περιουσίας

β) ή ικανότητα και οι προσπάθειες των διασωστών στην πρόληψη ή τον περιορισμό ζημιών περιβάλλοντος

γ) ό βαθμός επιτυχίας της διασώσεως

δ) ή φύση και τό μέγεθος κινδύνου

ε) οι προσπάθειες των διασωστών για τη σωτηρία του πλοίου, της περιουσίας, και των ανθρώπινων ζωών καθώς και ό χρόνος, τά έξοδα και οι ζημιές που υπέστησαν οι διασώστες.

στ) ό κίνδυνος της ευθύνης και οι άλλοι κίνδυνοι που διέτρεξαν οι διασώσται και τό ύλικό τους.

ζ) ή άμεσότητα των παρασχεθεισών υπηρεσιών

η) ή διάθεση και χρησιμοποίηση πλοίων ή άλλων μέσων για τις εργασίες διασώσεως

θ) ή κατάσταση ετοιμότητας και άποδόσεως των μέσων του διασώστου καθώς και ή άξία τους.

2. Μολονότι τό άρμόδιο δικαστήριο κατά τό έθνικό δίκαιο μπορεί να διατάξει όπως οι κατά τις διατάξεις της παραγράφου 1 πληρωμές γίνουν άρχικώς παρ' οίουδήποτε εκ των επί της περιουσίας συμφερόντων, τά ποσά αυτά βαρύνουν τά επί της περιουσίας συμφέροντα κατ' αναλογία της άξίας τους. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν παρεμποδίζουν καθόλου τό δικαίωμα προσφυγής ή ύπερασπίσεως.

3. Οι καταβλητέες άποζημιώσεις, έξαιρουμένων τόκων και νομίμων δικαστικών έξόδων, δεν πρέπει να ύπερβαίνουν την άξία της διασωθείσης περιουσίας.

Άρθρο 11

(Ειδική άποζημίωση)

1. Εφόσον ό διασώστης έξετέλεσε εργασίες διασώσεως σε σχέση με πλοίο, τό όποιο πλοίο ή τό φορτίο του άπειλήσε ζημιές περιβάλλοντος, και δεν δικαιώθηκε της κατά τό άρθρο 10 άμοιβής, ίσης τουλάχιστον με την κατά τό παρόν άρθρο άποζημιώσεως, δικαιούται άποζημιώσεως από τον κύριο του πλοίου, ίσης με τά έξοδα του όπως καθορίζονται στη Σύμβαση αυτή.

2. Εφόσον κατά τις περιστάσεις της προηγούμενης παραγράφου, ό διασώστης διά των σωστικών του εργασιών πρόλαβε ή περιορίσε ζημιές περιβάλλοντος, ή υπό του κυρίου του πλοίου πληρωτέα κατά την παράγραφο 1 άποζημίωση μπορεί να αύξηθεί εάν και εφόσον τό δικαστήριο κρίνει τούτο εύλογο, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κριτηρίων του άρθρου 10, 1.

3. «Έξοδα διασώσεως» για τούς σκοπούς των παραγράφων 1 και 2, θεωρούνται έκτακτα έξοδα στα όποια εύλόγως ύπεβλήθη ό διασώστης κατά την εκτέλεση των εργασιών διασώσεως ως και άνάλογο ποσόν για τό ύλικό και τό προσωπικό που χρησιμοποίησε στις εργασίες διασώσεως, λαμβανομένου υπόψη των κριτηρίων του άρθρου 10, 1 (ζ, η, θ).

4. Η κατά τό παρόν άρθρο άποζημίωση θά καταβάλλεται εάν και εφόσον ή άποζημίωση αυτή είναι μεγαλύτερη από



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050

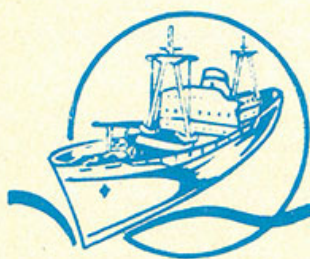
TELEX: 886958 EPEMBI G.

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



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

1963 - 1988

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΠΙ

25 ΣΥΝΕΧΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ



ΦΙΛΩΝΟΣ 97 - 99, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 185 35

ΤΗΛ: 4122789 - 4128530 - 4173993

Τ.Θ. 80081, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 10

ΤΕΛΕΞ: 212246 - 212197 EGRL GR FAX: 4121506

όποιαδήποτε άμοιβή καταβλητέα στον διασώστη κατά το άρθρο 11.

5. Έφόσον ο διασώστης επέδειξε άμέλεια καί απέτυχε νά προλάβει ή νά περιορίσει ζημιές περιβάλλοντος, μπορεί νά στερηθεί έν όλω ή έν μέρει πάσης πληρωμής όφειλομένης κατά τό παρόν άρθρο.

6. Οί διατάξεις του παρόντος άρθρου δέ θίγουν μέ κανένα τρόπο τά δικαιώματα προσφυγής έκ μέρους του κυρίου του πλοίου.

Άρθρο 12

(Κατανομή μεταξύ διασωστών)

1. Η μεταξύ διασωστών κατανομή της άμοιβής γίνεται μέ βάση τά κριτήρια του άρθρου 10.

2. Η κατανομή μεταξύ πλοιοκτήτου, πλοιάρχου καί λοιπών προσώπων τελούντων στην ύπηρεσία του κάθε πλοίου πού πήρε μέρος στη διάσωση διέπεται από τό δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Έφόσον ή διάσωση δέν έγινε από πλοίο, ή κατανομή όρίζεται κατά τό δίκαιο πού διέπει τή σύμβαση μεταξύ του διασώστου καί του προσωπικού του.

Άρθρο 13

(Διάσωση προσώπων)

1. Δέν όφείλεται αποζημίωση έκ μέρους των προσώπων των όποιων διασώθηκε ή ζωή. Πάντως δέν θίγονται τυχόν διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας επί του θέματος αυτού.

2. Ο διασώζων άνθρωπινες ζωές, πού πήρε μέρος σέ ύπηρεσίες παρασχεθείσες λόγω άτυχήματος τό όποιο προκάλεσε έργασίες διασώσεως, δικαιούται σέ εύλογη συμμετοχή στην άμοιβή πού χορηγήθηκε στον διασώστη για τή διάσωση του πλοίου ή άλλης περιουσίας ή τήν πρόληψη ζημιών περιβάλ-

λοντος.

Άρθρο 14

(Υπηρεσίες παρασχεθείσες σέ έκτέλεση ύπάρχοντος συμβολαίου)

Πληρωμές κατά τήν παρούσα σύμβαση δέν όφείλονται παρά μόνο άν οι παρασχεθείσες ύπηρεσίες υπερβαίνουν τίς εύλόγως όφειλόμενες ύπηρεσίες σέ έκτέλεση συμβολαίου ισχύοντος πρό της έμφανίσεως του κινδύνου.

Άρθρο 15

(Συμπεριφορά διασώστου)

Ο διασώστης μπορεί νά στερηθεί έν όλω ή έν μέρει πληρωμών των όφειλομένων κατά τήν παρούσα σύμβαση έφόσον οι έργασίες διασώσεως κατέστησαν αναγκαίες ή δυσκολότερες λόγω σφάλματος ή άμελείας του ή έφόσον υπήρξε ένοχος δόλου ή άλλης άνέντης συμπεριφοράς.

Άρθρο 16

(Απαγόρευση πλοιοκτήτου ή πλοιάρχου)

Υπηρεσίες, παρασχεθείσες παρά τή ρητή καί εύλογη απαγόρευση του κυρίου ή του πλοιάρχου του πλοίου ή του κυρίου άλλης περιουσίας ή όποία δέν ήταν καί δέν είναι επί του πλοίου, δέν παρέχουν δικαίωμα άμοιβής κατά τήν παρούσα σύμβαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΓΩΓΕΣ

Άρθρο 17

(Ναυτικό προνόμιο)

1. Η παρούσα σύμβαση δέν θίγει τό ναυτικό προνόμιο του διασώστου κατά τίς διατάξεις των διεθνών συμβάσεων ή της εθνικής νομοθεσίας.

2. Ο διασώστης μπορεί νά μήν έπιδώσει τήν άσκηση του ναυτικού τό προνόμιου έφόσον παρεσχέθη ή παράσχει ίκανοποιητική έγγύηση για τήν άπαίτησή του μέ τούς τόκους καί τό έξοδα.

Άρθρο 18

Υποχρέωση παροχής έγγυήσεως

1. Ύστερα από αίτηση του διασώστου, κάθε ύπόχρεος πληρωμής όφειλομένης κατά τήν παρούσα σύμβαση, όφείλει νά παράσχει ίκανοποιητική έγγύηση για τήν άπαίτηση συμπεριλαμβανόμενων των τόκων καί έξόδων.

2. Έπιφυλασσομένης της παραγράφου 1, ό κύριος του διασωθέντος πλοίου όφείλει νά καταβάλει κάθε προσπάθεια ώστε οι κύριοι του φορτίου νά παράσχουν ίκανοποιητική έγγύηση για τίς έναντίον τους άπαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων τόκων καί έξόδων, της παραδόσεως του φορτίου.

3. Μέχρις ότου κατατεθεί ίκανοποιητική έγγύηση για τίς άπαιτήσεις του διασώστου, ή διασωθείσα περιουσία δέν έπιτρέπεται χωρίς τή συναίνεσή του νά μετακινηθεί από τό λιμάνι ή τη θέση πού έφθασε άρχικά όταν τελείωσαν οι έργασίες διασώσεως.

Άρθρο 19

Προσωρινή πληρωμή

Τό δικαστήριο ή ή δαιτησία πού έπελήφθη άπαιτήσεως του διασώστου μπορεί μέ προδικαστική άπόφαση νά διατάξει τήν πληρωμή προς τόν διασώστη πού δικαιού καί εύλόγως καί υπό όρου συμπεριλαμβανομένης της έγγυήσεως οι όποιοι θά φανούν δίκαιοι καί εύλογοι κατά τίς περιστάσεις της ύποθέσεως. Στην περίπτωση προσωρινής πληρωμής, ή έγγύηση πού προβλέπει τό άρθρο 18 μπορεί νά μειωθεί αναλόγως.

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

Άρθρο 20
Προθεσμίες και παραγραφές

1. Άγωγή περί πληρωμής κατά την παρούσα σύμβαση παραγράφεται μετά διετία έφ'όσον δεν έχει κινηθεί δικαστική ή διαιτητική διαδικασία. Η διετία αρχείται από την ημέρα περατώσεως των εργασιών διασώσεως.

2. Ο έναγόμενος για άπατηση μπορεί όποτεδήποτε εντός του χρόνου της παραγραφής να παρατείνει την προθεσμία με δήλωσή του προς τον έναγοντα. Η προθεσμία κατά τον ίδιο τρόπο μπορεί να παραταθεί και περαιτέρω.

3. Άγωγή περί αποζημιώσεως κατά υπεύθυνου προσώπου, μπορεί να ασκηθεί και μετά την έκπνοή της κατά τις προηγούμενες παραγράφους προθεσμίας, έφ'όσον ασκηθεί εντός του χρόνου παραγραφής που προβλέπει η νομοθεσία της χώρας στην οποία κινήθηκε ή σχετική διαδικασία.

Άρθρο 21
Δικαιοδοσία

1. Εκτός αν τά ενδιαφερόμενα μέρη συμφώνησαν να υπαχθούν στη δικαιοδοσία άλλου δικαστηρίου ή σε διαιτησία, η άγωγή περί αποζημιώσεως κατά την παρούσα σύμβαση, μπορεί κατ' επιλογή του έναγοντα να κατατεθεί σε αρμόδιο δικαστήριο κατά τη νομοθεσία της χώρας του δικαστηρίου, στη δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται:

- α) η κύρια εμπορική έδρα του έναγόμενου
- β) τό λιμάνι ή η έση όπου μετεφέρθη ή διασωθείσα περιουσία
- γ) ή θέση όπου κατεσχέθη ή διασωθείσα περιουσία
- δ) ή θέση όπου εδόθη ή εγγύηση πληρωμής
- ε) ή θέση στην οποία έγιναν οι εργασίες διασώσεως.

2. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν έμποδίζουν τη δικαιοδοσία έκαστου Συμβαλλομένου Κράτους για τη λήψη προσωρινών ή ασφαλιστικών μέτρων. Η από μέρους του διασώστου άσκηση του ναυτικού προνομίου του είτε διά κατασχέσεως είτε δι' άλλου μέτρου κατά της διασωθείσης περιουσίας, δεν σημαίνει ότι παραιτείται των δικαιωμάτων του, περιλαμβανομένου του δικαιώματος όπως ή άπατησή του για άμοιβή διασώσεως εκδικασθεί διά δικαστικής ή διαιτητικής διαδικασίας άλλης δικαιοδοσίας.

Άρθρο 22
Τόκοι

Τό δικαίωμα του διασώστου για τούς έπί των ποσών των όφειλομένων κατά την παρούσα σύμβαση, διέπεται από τό δίκαιο της χώρας στην οποία έδρεύει τό δικαστήριο ή ή διαιτησία που έπελήφθη της υποθέσεως.

Άρθρο 23
Δημοσίευση διαιτητικών αποφάσεων

Τά Συμβαλλόμενα Κράτη δέον να έναρρύνουν κατά τό δυνατόν και έν ανάγκη με τη συναίνεση των ενδιαφερομένων, τη δημοσίευση των διαιτητικών αποφάσεων επί υπόθεσεων διασώσεως.

Άρθρο 24
Επιφυλάξεις

1. Κάθε Κράτος κατά τον χρόνο της υπογραφής, κυρώσεως, άποδοχής, έγκρίσεως ή προσχωρήσεως, διατηρεί τό δικαίωμα να μην εφαρμόσει τις διατάξεις της παρούσης συμβάσεως:

- α) όταν τά πλοία που πήραν μέρος στη διάσωση είναι πλοία έσωτερικής ναυσιπλοΐας
- β) όταν όλα τά ενδιαφερόμενα μέρη

είναι υπήκοοι του Κράτους αυτού

γ) όταν ή περιουσία είναι μόνιμα συνδεμένη με τό θαλάσσιο βυθό για παραγωγή ύδρογονανθράκων ή άποθήκευση ή μεταφορά τους.

2. Έπιφυλάξεις γενόμενες κατά τό χρόνο της υπογραφής υπόκεινται σε έπιβεβαίωση κατά την επικύρωση, άποδοχή ή έγκριση.

3. Κάθε Κράτος που έχει κάνει έπιφυλάξη ως προς την παρούσα σύμβαση, μπορεί να την αποσύρει όποτεδήποτε με δήλωση προς τον Γενικό Γραμματέα.

Η άρση της έπιφυλάξεως αρχίζει από την ήμερομηνία λήψεως της δηλώσεως. Έφ'όσον στη δήλωση περί άρσεως της έπιφυλάξεως όρίζεται όρισμένη ήμερομηνία ένάρξεως αυτής και ή ήμερομηνία αυτή είναι μεταγενέστερη της λήψεως της δηλώσεως από τό Γενικό Γραμματέα, τότε ή άρση αρχίζει από την όρισμένη αυτή ήμερομηνία.

Άρθρο 25
Κρατικά πλοία

1. Η παρούσα σύμβαση δεν εφαρμόζεται επί πολεμικών πλοίων ή άλλων σκαφών που ανήκουν ή έκμεταλλεύονται από τό Κράτος - μέλος και τά όποια κατά τό χρόνο των εργασιών διασώσεως, χρησιμοποιούνταν άποκλειστικά σε κρατικές μη έμπορικές υπηρεσίες, εκτός αν τό Κράτος - μέλος αποφασίσει άλλωώς.

2. Όταν Κράτος - μέλος αποφασίσει να εφαρμόσει την παρούσα σύμβαση και για τά πλοία της προηγούμενης παραγράφου, πρέπει να τό δηλώσει στον Γενικό Γραμματέα, καθορίζοντας και τούς όρους και περιστάσεις της εφαρμογής.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

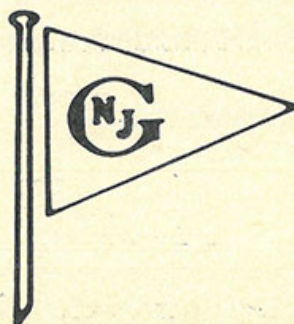
41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

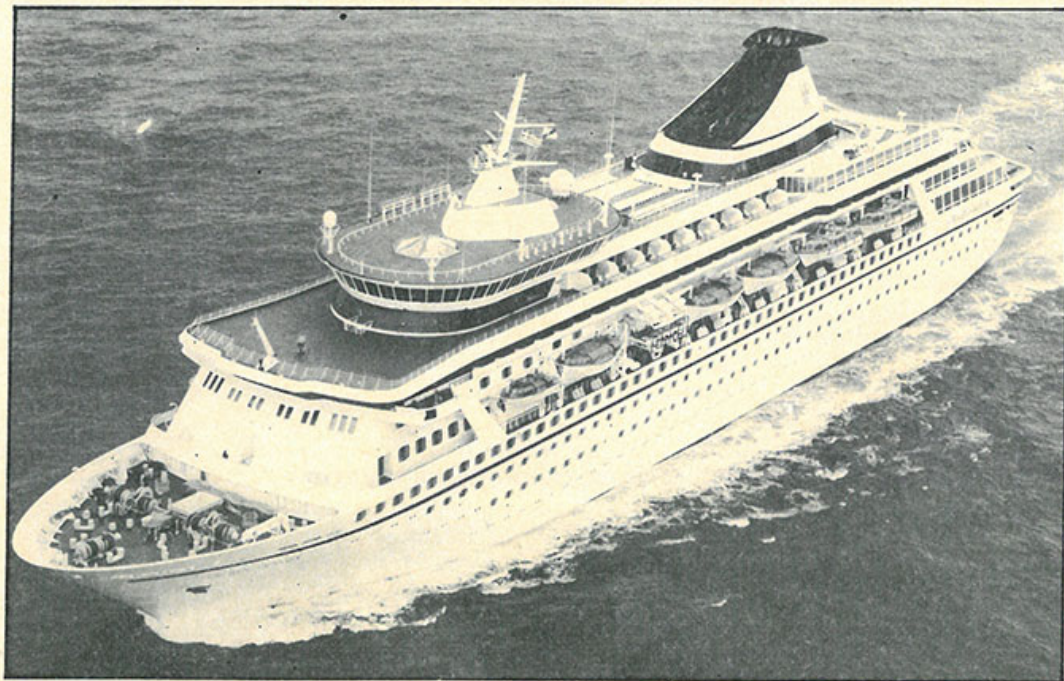
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Τα πλοία του μέλλοντος κινούνται με σουηδικές προπέλλες **KAMEWA**



Το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «CROWN ODYSSEY»
κινείται με τις αποδοτικότερες και τελείως αθόρυβες
προπέλλες και θράστες μεταβλητού βήματος **KAMEWA**

KAMEWA – KAMINCO

Ακτή Μιαούλη 57 P.O. BOX 80222, Πειραιεύς 185 10

Τηλ.: 4520.725 - 4517.949 - 4524.592

Fax: 4180.594 - telex: 212424 KAM GR

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Doña Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Αρ. 2159/1988

Πρόεδρος: Παντ. Ανδρέου

Έφετες: Άνδρ. Φλούδας, Ί. Άραχωβί-
της

Δικηγόροι: Αϊκ. Πλουμίδου, Στ. Παπαν-
δρέου

**Ναυτικά προνόμια. Άπαίτηση εκ φό-
ρων ναυσιπλοίας άλλοδαπου Δημοσίου.
Προνόμιο άπαιτήσεως. Κατά τό δίκαιο
της σημαίας του πλοίου. Δέν αντίκειται
στήν Έλληνική Δημόσια τάξη ή έφαρ-
μογή άλλοδαπου φορολογικού νόμου.
Πρόβλεψη προνομίου από τόν Κώδικα
Δημοσίων Έσόδων και όχι από τόν περί
ναυτικών προνομίων νόμον. Όχι μόνι-
μη ή προνομιακή κατάταξη.**

Έπειδή, ή κρίνομένη έφεση κατά της
ύπ' αριθμ. 94/1986 όριστικής άποφάσε-
ως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Άμ-
φισσας, έχει άσκηθεί νομοτύπως και έμ-
προθέσμως. Θά πρέπει, έπομένως νά γί-
νει δεκτή κατά τύπους και νά έρευνηθί
κατ' ούσίαν (άρθρ. 495 επ., 511, 513, 518
παρα. 1, 533 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.).

Έπειδή, ή καθ' όλα τά δίκαια έπιβαλ-
λομένη στόν πλοιοκτήτη ύποχρέωση νά
χαρακτηρίζει τό πλοίο μέ όρισμένο όνο-
μα και νά τό περιγράφει κατά τά κύρια
διακριτικά του γνωρίσματα, επί πλέον
δέ νά καθιστά φανερή τήν κυριότητα
πού έπ' αυτού απέκτησε μέ έγγραφή
στό είδικό δημόσιο βιβλίο (νηολόγιο), έ-
πιφέρει έξατομίκευση του πλοίου ως
πράγματος (βλ. γι' αυτήν: Ν. Δελούκα,
Ναυτικού Δικαίου έκδ. β' σελ. 73 επ.), ή
όποια περαιτέρω δημιουργεί σύνδεσμο
αυτού προς τήν πολιτεία στό βιβλίο της
όποιας έχει νηολογηθεί, άνάλογο προς
τόν σύνδεσμο τό όποιο έχει ό άνθρω-
πος μέ τήν πολιτεία της οποίας είναι ί-
θαγενής. Ό σταθερός δέ αυτός σύνδε-
σμος του πλοίου προς τήν πολιτεία
στήν όποία είναι νηολογημένο και ή έξ

αντιθέτου διαρκής μετακίνηση αυτού
στά χωρικά ύδατα διάφόρων πολιτειών
ή στην άνοικτη θάλασσα, καθιστούν έν-
τελώς άπρόσφορη τήν lex rei sitae γιά
τήν ρύθμιση των επί του πλοίου έμ-
πραγμάτων δικαιωμάτων και έμφανί-
ζουν ως πλέον κατάλληλο γιά τή ρύθμι-
ση αυτή, τό δίκαιο της πολιτείας της ό-
ποιας τή σημαία φέρει τό πλοίο (βλ. Μα-
ριδάκη, ίδιωτικό Διεθνές Δίκαιον τομ. Β
παρ. 38 σελ. 104). Άπόρροια αυτής της
αντιλήψεως είναι και ό κανόνας ίδιωτι-
κού διεθνούς δικαίου (βλ. Άντάπαση,
Άπαιτήσεις άπολαύουσai ναυτικών
προνομίων παρ. 6 σελ. 63) του άρθρου 9
του ΚΙΝΔ, κατά τό όποιο, κατά παρέκ-
κλιση από τό γενικό κανόνα του άρθρου
27 ΑΚ, τά έμπράγματα δικαιώματα επί
του πλοίου ρυθμίζονται από τό δίκαιο
της πολιτείας της οποιας τή σημαία φέ-
ρει τό πλοίο. Έξάλλου, κατά τήν άποψη
πού γενικώς κρατεί, τά ναυτικά προνό-
μια (άρθρ. 205 επ. ΚΙΝΔ) έχουν έμπράγ-
ματο χαρακτήρα και συνεπώς άνεξαρ-
τήτως του είδικωτέρου χαρακτηρισμού
τους (ό έπικρατέστερος είναι των νομί-
μων ενεχύρων επί του πλοίου), έμπί-
πτουν στή ρύθμιση του άρθρ. 9 ΚΙΝΔ
(βλ. Κ. Ρόκα, Ναυτικών Δίκαιον Ήμιτ. Α'
παράγρ. 34 και 36 σελ. 127-128 και 138,
Άντάπαση ο.π. παράγρ. 6 και 7 σελ. 63
63 επ. και 68 Α. Άργυριάδη, Νομικά Θέ-
ματα τομ. Α' σελ. 470 επ., Τιμαγένην εις
Επ. Έμπ. Δικ. ΚΕ' σελ. 308, Θ. Καρατζάν
εις Δ 6 σελ. 105).

Τό δίκαιο όμως της σημαίας του
πλοίου κρίνει τή γέννηση, τήν ύπαρξη,
τή διάρκεια, τό περιεχόμενο και τήν ά-
πόσβεση των προνομίων, ενώ σέ περί-
πτωση άναγκαστικής έκτελέσεως, ως
προς τή διαδικασία αυτής και τή σειρά
κατατάξεως εφαρμόζεται τό δίκαιο του
τόπου της έκτελέσεως (lex fori), δεδομέ-
νου ότι είδικώτερα ή σειρά κατατάξεως
μιάς άπαιτήσεως δέν είναι ίδιο του έμ-
πράγματος χαρακτήρα της, άνακύπτει

δέ ως ρυθμιστέα σχέση μόνο κατά τήν
έκτέλεση και λόγω της συνδρομής πε-
ρισσοτέρων δανειστών και της έντευ-
θεν άνάγκης κανονισμού του τρόπου έ-
νασκήσεως των δικαιωμάτων τους επί
της συγκεκριμένης περιουσίας του ό-
φειλέτη (βλ. Μπρίνια, Άναγκαστική Έ-
κτέλεση Τομ. Δ έκδ. β' παρ. 632α σελ.
2019 επ., Τιμαγένην ο.π. σελ. 308 επ., ΕΑ
682/1975 (πλειοψ.) Επ. Εμπ. Δικ. ΚΖ' 88,
Εφ. Πειρ. 221/1985 Επ. Εμπ. Δικ. ΔΖ' 117,
Εφ. Πειρ. 75/1983 Επ. Ναυτ. Δικ. 12.46,
Πρβλ. Ράμμου, Συμβολαί εις τήν έρμη-
νείαν της πολιτικής δικονομίας τομ. Ε'
σελ. 31, ΑΠ 1038/1976 και 3/1977 ΝΟΒ 25
σελ. 352 και 944, ΑΠ 574/1972 ΝΟΒ 20.
1421. Άλλως, δηλ. ότι και ή κατάταξη
ρυθμίζεται από τό δίκαιο της σημαίας,
Άντάπασης ο.π. σελ. 65-66, Άργυριά-
δης ο.π. σελ. 488 επ., Θ. Καρατζάς ο.π.
σελ. 104 επ., Άλ. Καλαντζής. Ή προτι-
μωμένη ύποθήκη επί πλοίου σελ. 194).
Έτσι τό εάν μία άπαίτηση, πού έμφανί-
ζεται προς κατάταξη σέ πλειστηριασμό
πλοίου, είναι έξασφαλισμένη μέ ναυτι-
κό προνόμιο, θά κριθεί από τό δίκαιο
της πολιτείας της οποιας τή σημαία φέ-
ρει τό πλοίο και μέ βάση τόν έμπράγμα-
το χαρακτήρα του ναυτικού προνομίου
πού διεθνώς γίνεται άποδεκτός, στή συ-
νέχεια δέ και γιά νά ρυθμισθεί τό θέμα
της σειράς κατατάξεως θά γίνει άναγω-
γή στή lex fori, θά κριθεί δηλ. σέ μία ά-
παίτηση του δικαίου του τόπου της έ-
κτελέσεως, από τίς διαγράφόμενες από
αυτό ως προνομιούχες, άντιστοιχεί ή
ως άνω άπαίτηση κατά τή φύση και τό
χαρακτήρα της και θά γίνει ή κατάταξη
βάσει της lex fori, όχι μόνο σέ σχέση
προς άλλες τυχόν έμφανιζόμενες ως
προνομιούχες άπαιτήσεις, αλλά και
προς τή ναυτική ύποθήκη κατά τά κοινά
προνόμια (βλ. σχετ. Τιμαγένην ο.π. σελ.
309 επ. και 314). Τά άνωτέρω ισχύουν ά-
νεξαρτήτως της φύσεως της προνο-
μιούχου, κατά τό δίκαιο της σημαίας
του πλοίου, άπαιτήσεως. Συνεπώς, σέ
περίπτωση πλειστηριασμού άλλοδαπου
πλοίου στην ήμεδαπή, άπαίτηση της πο-
λιτείας, της σημαίας του πλοίου, από
φόρους συναφείς προς τή ναυσιπλοία
πού όφείλονται κατά τό δίκαιο αυτής ά-
πό τόν όφειλέτη καθ' ού ή έκτέλεση, ύ-
πήκό της ή νομικό πρόσωπο πού έχει
τήν έδρα του στην πολιτεία αυτή, έξο-
πλισμένη δέ (ή άπαίτηση) μέ ναυτικό
προνόμιο κατά τό αυτό δίκαιο, θά κατα-
ταγεί βάσει της lex fori, όπως ή αντί-
στοιχη άπαίτηση του έλληνικού δι-
καίου, δηλ. στην προβλεπόμενη από αυ-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

τό σειρά σε σχέση προς άλλες προνομιοῦχες απαιτήσεις καὶ πρὸ τῆς προτιμωμένης υποθήκης, δεδομένου ὅτι κατὰ τὴν ἐφαρμοστέαν ἐδῶ διάταξη τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθροῦ 205 ΚΙΝΔ, στὴν ὁποία μεταξύ άλλων, παραπέμπει τὸ ἀρθρο 1012 παρ. 4 Κ.Πολ.Δ., τὰ ναυτικά προνόμια προηγούνται τῆς υποθήκης (ἀπλῆς ἢ προτιμωμένης).

Ἡ λύση αὐτῆς, δηλ. ἡ ἀναγνώριση καὶ κατάταξη, κατὰ τὸν μνημονευθέντα τρόπο, τῆς προνομιοῦχου ἀπὸ φόρους, συναφῆς πρὸς τὴν ναυσιπλοΐα, ἀπαιτήσεως τοῦ ἀλλοδαποῦ δημοσίου, δὲν προσκρούει στὴ λεγομένη ἀρχὴ τῆς ἐδαφικότητας ἢ χωρητικότητας τῶν φορολογικῶν νόμων, βάσει τῆς ὁποίας οἱ νόμοι αὐτοὶ εἶναι ὑποχρεωτικοὶ γιὰ ὅλους τοὺς εὐρισκομένους μέσα στὰ ὅρια τῆς πολιτείας που τοὺς ἐξέδωσε καὶ δὲν ἀναπτύσσονται ἀποτελέσματα ἐξω ἀπὸ τὸ ἐδαφος αὐτῆς (βλ. γιὰ τὴν ἀρχὴ αὐτῆς «Στρέϊτ — Βάλληνα», Ἰδιωτικὸν Διεθνὲς Δίκαιον τομ. Α' σελ. 329, Κρίσπη. Ἡ χρηματικὴ ὀφειλὴ κατὰ τὸ ἰδιωτικὸν διεθνὲς δίκαιον σελ. 150-151, 172 σημ. 37, 204 καὶ σημ. 41, 267 σημ. 228 καὶ 363-364), ἀκριβῶς γιὰτὶ δὲν ἐμπίπτει σ' αὐτὴν. Εἶναι βεβαίως ἀληθὲς ὅτι προκειμένου περὶ φόρων καὶ λοιπῶν δημόσιων βαρῶν, ἀπὸ ἀπόψεως ἰδιωτικοῦ διεθνούς δικαίου σέ εὐρεία ἐννοία, τὸ ζήτημα ποῖος φέρει τὸ δημόσιο βάρος ἐναντὶ τοῦ κράτους, διέπεται ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τῆς χωρητικότητας καὶ ὅτι ὅταν τὰ φορολογούμενα στοιχεῖα εὐρίσκονται

στὴν περιοχὴ τῆς ἐλληνικῆς πολιτείας τὸ ἡμεδαπὸ φορολογικὸ δίκαιο εἶναι πάντοτε ἐφαρμοστέο. Τοῦτο ὅμως συμβαίνει γιὰτὶ ὅλα τὰ πραγματικὰ γεγονότα πού καλύπτει ὁ φορολογικὸς νόμος ἐκτυλίσσονται στὸ ἐδαφος τῆς ἐλληνικῆς πολιτείας (βλ. Μαριδάκη — Ἰδιωτικὸν Διεθνὲς Δίκαιον τομ. Α' σελ. 292). Ἐάν ἡ ἀλλοδαπὴ πολιτεία ἔχει ἀξίωση γιὰ καταβολὴ φόρου ἀπὸ ὑπηκόους τῆς ἢ ἔχοντα νομίμως σ' αὐτὴν τὴν ἔδραν τοὺς νομικά πρόσωπα, θὰ κριθεῖ ἀπὸ τὸ φορολογικὸ δίκαιο τῆς ἀλλοδαπῆς πολιτείας, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὁποίου διαμορφώνεται καὶ ἡ σχετικὴ ἀπαίτησή της, τὴν ἱκανοποίηση τῆς ὁποίας μπορεῖ νὰ ἐπιτύχει στὴν ἡμεδαπὴ καὶ κατὰ τὴν ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεση ἐπὶ περιουσιακοῦ στοιχείου τοῦ ὀφειλέτη της, ὅχι βεβαίως κατ' ἀνεπίτρεπτο παραμερισμὸ τοῦ ἡμεδαποῦ φορολογικοῦ δικαίου, τὸ ὁποῖο δὲν εἶχε πεδίο ἐφαρμογῆς. Τὸ ὑποστηριζόμενο, ἐξάλλου, ὅτι ὡς πρὸς τὰ ναυτικά προνόμια πού ἐξασφαλίζουν ἀπαιτήσεις τοῦ δημοσίου ἢ ἄλλων νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου ἀπὸ φόρους, τέλη κλπ., ἐφαρμόζεται τὸ δίκαιο τοῦ τόπου τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως (βλ. Μαύρου, τὰ ναυτικά προνόμια εἰς τὸ ναυτικὸ διεθνὲς δίκαιον σελ. 99 ἐπ., Ἀντάπαση ο.π. σελ. 38-89, Παπαμιχαλόπουλου εἰς Θεμ. ΜΘ' 352) ἔχει τὴν ἐννοία ὅτι μὴ τέτοια ἀπαίτηση τῆς πολιτείας τοῦ τόπου τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως θὰ θεωρηθεῖ ὡς προνομιακὴ καὶ θὰ καταταγεῖ κατὰ τὴ σειρά πού

ὀρίζει ἡ lex Fori ἀδιαφόρως ἂν τὸ δίκαιο τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἀναγνωρίζεται ἢ ὄχι τὸ προνόμιο αὐτό, ὅχι δὲ καὶ ὅτι προνομιοῦχος ἀπὸ φόρους ἀπαίτηση τοῦ ἀλλοδαποῦ δημοσίου ἀποκλείεται σέ κάθε περίπτωση νὰ καταταγεῖ λόγῳ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς lex Fori. Περαιτέρω, ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὸ συνδυασμὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρο 1012 παρ. 4, 975 ἐπ. Κ.Πολ.Δ. καὶ 205 ΚΙΝΔ, σέ περίπτωση πλειστηριασμοῦ πλοίου στὴν Ἑλλάδα κατατάσσονται πρῶτοι οἱ δανειστὲς πού ἔχουν ἀπαίτηση ἐξοπλισμένη μετὰ ναυτικὸ προνόμιο καὶ ἀκολουθοῦν ἐκεῖνοι τῶν ὁποίων ἡ ἀπαίτηση εἶναι ἐξασφαλισμένη μετὰ ναυτικὴ υποθήκη (ἀπλῆ ἢ προτιμωμένη), ἐάν δὲ ὑπάρχει περὶ σσευμα ἀπὸ τὸ ἐκπλειστηρίασμα ἀκολουθεῖ ἡ κατάταξη τῶν γενικῶν ἢ ἐδικῶν προνομιοῦχων δανειστῶν καὶ ἔπονται οἱ ἐγγχειρόγραφοι δανειστὲς (βλ. Μπρίνια ο.π. παρ. 630 καὶ 633 δ' σελ. 2017 καὶ 2047 ἐπ., Ἀντάπαση ο.π. σελ. 100, Ἀργυριάδης ο.π. σελ. 486-487, Καλατζή ο.π. σελ. 192).

Ἐάν συνεπῶς, ἡ ἐμφανιζόμενη πρὸς κατάταξη ἀπαίτηση δὲν ἀπολαύει ναυτικοῦ προνομίου κατὰ τὸ δίκαιο τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἀλλ' ἀσφαλίζεται μόνον μετὰ προνόμιο τοῦ κοινοῦ δικαίου, θὰ καταταγεῖ κατὰ τὴν ὡς ἄνω σειρά κατ' ἐφαρμογὴ τῆς lex Fori, ἡτοι μετὰ τὴν ἱκανοποίηση τῶν ἀπαιτήσεων πού ἀσφαλίζονται μετὰ ναυτικὸ προνόμιο ἢ υποθήκη καὶ οἱ ὁποῖες ἔχουν νομίμως ἀναγγελθεῖ. Τέλος, κατὰ τὸ παναμαϊκὸ δίκαιο

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.



και, απαίτηση του δημοσίου από φόρους συναφείς προς την ναυσιπλοία δέν περιλαμβάνεται μεταξύ εκείνων που κατά το άρθρο 1507 του εμπορικού νόμου της χώρας αυτής απολαύουν ναυτικού προνομίου. 'Αλλ' όπως στις περισσότερες χώρες (βλ. 'Αντάπαση ο.π. σελ. 134 και σημ. 11), και εκεί η σχετική απαίτηση εξασφαλίζεται με γενικό προνόμιο, καθώς τοῦτο προκύπτει από τη διάταξη του άρθρου 1072 του παναμαϊκού κώδικα δημοσίων εσόδων, κατά την οποία οι όφειλές προς το δημόσιο προτιμώνται έναντι όλων των άλλων, εκτός εκείνων που δημιουργήθηκαν από συμβάσεις εργασίας. Οι προβλεπόμενες από το άρθρ. 205 παρ. 1 στοιχ. α' ΚΙΝΔ απαιτήσεις από φόρους συναφείς προς την ναυσιπλοία, δηλ. από φόρους που βαρύνουν το πλοίο ως πλωτό μεταφορικό μέσο και πλήττουν τὰ από την εκμετάλλευσή του κέρδη του πλοιοκτήτη (βλ. 'Αντάπαση ο.π. σελ. 135-136, ΑΠ 1129/1974 ΝοΒ 23, 637, ΑΠ 145/1973 ΝοΒ 21-899), άφορούν αποκλειστικώς το ελληνικό δημόσιο και δέν καλύπτουν παρομοίας φύσεως απαιτήσεις άλλοδα-που δημοσίου. Στην προκειμένη περίπτωση, με την άνακοπή επί της οποίας εκδόθηκε η έκκαλουμένη απόφαση, όπως αυτή παραδεκτικώς συμπληρώνεται και διευκρινίζεται με τις προτάσεις του, ενώπιον του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου και εκτιμάται στο σύνολό της, τὸ άνακόπτον και ήδη έκκαλουν παναμαϊκό δημόσιο ίστορεί, ότι με έπίσπευσή της καθ' ης ή άνακοπή και ήδη έφεσιβλήτου που άναδείχθηκε και υπερθεματίστρια, έκπλειστηριάσθηκε τήν 20.10.1985 ενώπιον του συμ/φου 'Ιτέας 'Ιωάν. 'Αναγνώ-

στοπούλου, τὸ υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Al Hussein B», με αριθμό νηολογίου Παναμά 8141-77, ΔΔΣ PVD, ΚΟΧ 28825,28, που άνήκε στην όφειλέτιδα εταιρία με την έπωνυμία «Enilone Compania Naviera S.A.», ή οποία έδρευεί στον Παναμά. Ότι κατά της πλοιοκτήτριας, αυτό (άνακόπτον), βάσει του μνημονευόμενου νόμου, έχει άξίωση από φόρους σχετικούς με την ναυσιπλοία, που υπολογίζεται επί της χωρητικότητας του πλοίου και όφειλονται για νά επιτρέπεται σ' αυτό ή ναυσιπλοία υπό την παναμαϊκή σημαία, ότι οι φόροι αυτοί άφορούν τὸ χρονικό διάστημα από 1.1 έως 20.10.1985 και άνέρχονται στο ποσό των 11.198,79 δολλαρίων ΗΠΑ και ότι, καίτοι ή άπαίτησή του αυτή κατά της πλοιοκτήτριας είναι προνομιοῦχος με την έννοια της εξασφαλίσεως της με ναυτικό προνόμιο τόσο κατά τὸ άρθρο 1072 του παναμαϊκού κώδικα δημοσίων εσόδων όσο και κατά τὸ άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, δέν κατετάγη πρό της καθ' ης ή άνακοπή, ή οποία έχει άπαίτηση εξασφαλισμένη με πρώτη προτιμωμένη ύποθήκη, επί του πλοίου που έπλειστηριάσθηκε, για ποσό που καλύπτει τὸ έκπλειστηρίασμα, ζητεί δέ νά μεταρρυθμισθεί ο πίνακας κατατάξεως και νά καταταγεί αυτό ως προνομιοῦχος δανειστής, πρό της καθ' ης ή άνακοπή, για τὸ ποσό των 11.198,79 δολλαρίων ΗΠΑ ή 1.758.220 δρχ. Μέ τέτοιο όμως περιεχόμενο και αίτημα ή άνακοπή είναι μή νόμιμη και άπορριπτέα, έφόσον ή από φόρους περί την ναυσιπλοία άπαίτηση του άνακόπτοντος παναμαϊκού δημοσίου δέν άπολαύει ναυτικού προνομίου κατά τὸ δίκαιο της

σημαίας του πλειστηριασθέντος πλοίου, άλλ' είναι άπαίτηση που εξασφαλίζεται με γενικό προνόμιο και συνεπώς κατά τὸ ελληνικό δίκαιο κατατάσσεται μετά την ένυπόθηκη άπαίτηση της καθ' ης ή άνακοπή, ή οποία όμως ύπερκαλύπτει τὸ έκπλειστηρίασμα και έτσι δέν παρέχεται ή δυνατότητα κατατάξεως των γενικών προνομιοῦχων, σύμφωνα με όσα έκτίθενται στή μείζονα σκέψη. Έπομένως, ή έκκαλουμένη απόφαση έσφαλμένως μέν δέχθηκε, για νά καταλήξει στήν άπορριψη της άνακοπής ως μή νομίμου, ότι ή άπαίτηση άλλοδα-που δημοσίου από φόρους σχετικούς προς την ναυσιπλοία, και άν είναι κατά τὸ δίκαιο της σημαίας του πλοίου έξοπλισμένη με ναυτικό προνόμιο, δέν κατατάσσεται σε περίπτωση πλειστηριασμού άλλοδα-που πλοίου στήν Έλλάδα, γιατί οδηγεί στήν έφαρμογή στήν ήμεδαπή φορολογικών νόμων άλλης πολιτείας, πράγμα που άπαγορεύεται από την χωρική άρμοδιότητα των νόμων αυτών, έκρινε όμως όρθώς κατ' άποτέλεσμα, γι' αυτό και θα πρέπει ν' αντικατασταθεί ή έσφαλμένη αυτή αίτιολογία και νά άπορριφθεί ή έφεση του άνακόπτοντος (άρθρ. 534 Κ.Πολ.Δ.), με την όποία αυτό παραπονείται ότι κατ' έσφαλμένη έρμηνεία και έφαρμογή του νόμου άπορρίθηκε ως μή νόμιμη ή ως άνω άνακοπή του.

Έπειδή, ή δικαστική δαπάνη για τὸ δεύτερο βαθμό δικαιοδοσίας πρέπει νά συμψηφισθεί έξ ολοκλήρου, γιατί τὸ έκκαλουν είχε ευλογη άμβιβολία ως προς την έκβαση της δίκης (άρθρ. 179, 183 Κ.Πολ.Δ.).



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

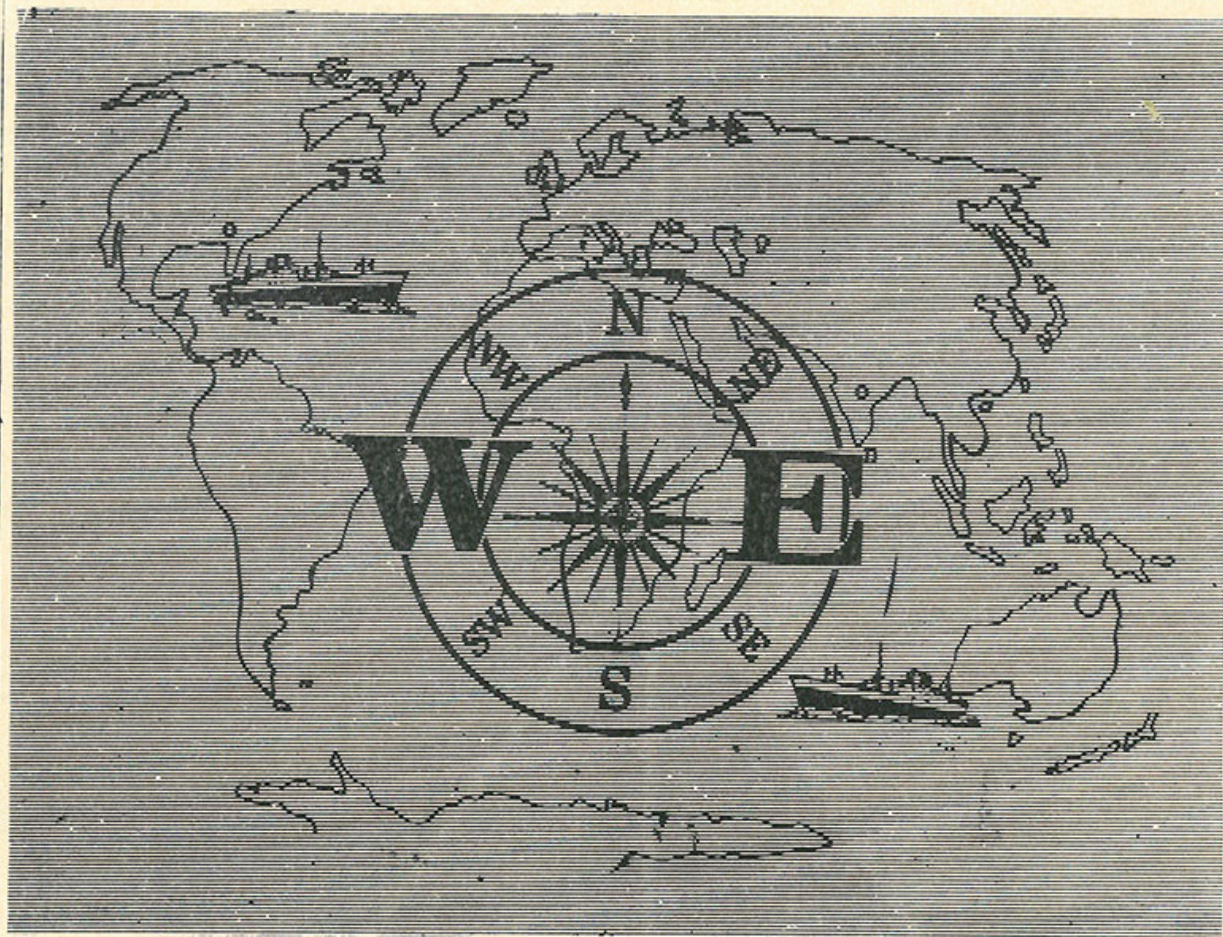
HELLENIC-ORIENT MARITIME SERVICES CO. LTD.

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

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



HELLARABIA Bunkers



12 YEARS

OF CONTINUOUS SERVICE IN THE BUNKERING
WORLD, ALWAYS GUARANTYING TOP QUALITY
EFFICIENCY, PROMPTNESS

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A.
Marine Building
1, Skouze Str.,
Piraeus 185 35

Tel: 4183875 - 4183876
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

Fax: 4511592

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

MARPOL — ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΝΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τό τρίτο καί τελευταίο μέρος τής ενδιαφέρουσας μελέτης του κ. Δημήτρη Παί-
ζη, αρχιπλοιάρχου τής Eletson Corporation σχετικά μέ τις απαιτήσεις τής Διε-
θνούς Συμβάσεως Προστασίας Θαλασσίμου Περιβάλλοντος τις οποίες καλούνται
νά αντιμετωπίσουν έναντι σημαντικής δαπάνης οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες δεξα-
μενοπλοίων.

MAINTENANCE OF EQUIPMENT AND SYSTEMS

MARPOL's implementation has been rendered possible by using some spe-
cialised equipment, the fruit of the ad-
vanced technology and the bright conce-
ption, such as the oil monitoring and the
oily water separators.

This equipment was made available
following lengthy tests and approvals
by the classification societies, other go-
vernmental bodies and of course IMO.
For the user, however, such approvals
followed by the mass-production and di-
sposal of the equipment is just the be-
ginning of a new adventure into the en-
gineering forest.

The existence of the equipment, is as
vital for the user (owner) as is that of its
support, which means

- a) manufacturer's status
- b) net of service agents
- c) availability of specialised techni-
cians and spares.

These basic conditions were obvious
in the good old times, secured, provi-
ded, and respected by the manufac-
turers. Nowadays this self-evident fact
seems not to be followed the way it
should be, as anyone is able to man-
ufacture just by buying parts from the
producing worldwide sources assemble
them and produce a piece of equipment
to serve MARPOL.

A few months ago in New York, I
found myself on a vessel the separator
of which was found by the Costa Guard
to be out of order. As strange as I may
sound, in spite of my efforts I was un-
able to trace a technician, specialised in
electronic separators in New York. The
condition imposed however, by the Co-
ast Guard was that "the vessel to prove
proper operation prior to departing the
port of New York". By chance or mere
coincidence I got out of the deadlock,
since the damage was of electrical na-
ture and as such was repaired by the sh-
ip's electrician.

The question is what would happen in
a less civilised, more remote port of the

world under stricter authorities and with
uncertain or lengthy possibilities to re-
pair.

What is the solution to this problem?

Shall the shipping community ask for
not less but a more logical handling, for
a more realistic attitude in the form of e-
xemptions or permissions to sail, when
no other solution is in sight? The way
administrations or classification socie-
ties handle a similar case or problems e-
ven more vital for the operation and sa-
fety of the vessel could be the solution
"Pilot". A solution that will bring the v-
essel out of the "port deadlock".

CHARTERING IMPLICATIONS

During the implementation years, a
number of shipowners with vessels
under long term timecharter were com-
pelled to upgrade their vessels to MAR-
POL standards at a considerable cost
which in most of the cases was entirely
absorbed by them. The charterers were,
of course, unwilling to contribute and
the owners being in a weaker position
could neither cancel nor negotiate the
charter.

An arbitration award the so called "
Ultramar Case" that favoured the Char-
terers side marked that period. Owners
must bear this case in mind when nego-
tiating long-term charters in future or e-
ven when they view traces of innocent
clouds in the oil market chartering
skies.

Under the circumstances the Owners
with "existing vessels", as previously
mentioned, had to make a choice of o-
ptions they considered feasible, and
suitable to their interest.

No owners with vessels working on
spot market basis can ignore the "tra-
ding area" factor, as they are faced by
two options: to either lose business or
fix at lower levels.

Therefore depending on age, size, and
trading, independent Owners:

— have installed the COW/IGS at a
cost which increased the daily running
expences, plus the known influences on

the operations. In this case the exten-
ded "port time" has given rise to di-
sputes on laytime and demurrage.

— have converted to SBT, which is
reducing considerably and permanently
the cargo capacity of the vessel and ren-
ders the vessel less competitive when
trying to fix on prorata basis.

For existing product carriers the most
favourable and convenient option is
that to CBT, as these vessels may ope-
rate under this mode for the rest of their
lives. This mode, which in general requi-
res more capacity for ballast than the
SBT, is less expensive and more flexi-
ble. The change over procedure is in
fact quite fast and can be easily carried
out by the crew, at sea, at a certain cost
of course.

Owners therefore when negotiating e-
xisting ships for long term charters
must very attentively treat issues such
as, "The Trading Area" the "vessels
description/capacities" under various
modes, and consider the provisions for
Charterers and Owners in cases of
changing of modes as to who is provi-
ding for the conversion cost and time. A-
mongst other things, parties ought to
consider that the CBT MODE, which me-
ans less cargo capacity, results in leas-
er consumption, time in ports, cleaning
time and to increased speed.

Furthermore there are a number of
clauses born by the MARPOL and the
chartering/ operational practice, a-
mongst which there are some debatable
ones such as "the clean ballast" the "A-
gip COW Clause" or the "Disposal of
Residues".

Last but by no means least is the
apathy/lack of participation one finds
on the charterer's side. Under the cir-
cumstances no charterer is willing to
know the real but unconventional practi-
ces applied to overcome the inherent
difficulties of the convention.

Should the captain of chartered ves-
sel decide to apply MARPOL in detail, o-
perate the oil monitoring and perform
the cleaning, ballasting operations in li-
ne with the instructions and the rules he
will find himself in a rather embarrassing
situation.

Depending on the trade, of course the
charter might turn out to be an econo-
mic failure and this is when the master
faced by the dilemma will try to keep the
MARPOL bombs falling on the parties
concerned the Charterer and the Owner.
The master, stuck in the middle, has to

play and awkward role which could take dramatic dimensions.

PORT OR CANAL FEES ON SBT OR CBT TANKERS

Vessels converted to SBT or CBT are not only losing part of their intake cargo capacity but most of all their ability to compete with tankers of similar capacity not modified or constructed as SBT, and therefore their earning capacity is lower.

With regard to SBT MODE and in spite of resolution (9) of the International conference on "MARPOL 73", no port authority recognises the obligation to charge according to SBT tonnage. Instead they keep charging on original tonnages, which is an anti-MARPOL and unfair policy and must be lifted on a worldwide scale.

Further we believe that the same measure must cover the case of CBT MODE as well. We would, this once, expect the administration to show their sensitivity and give this problem a fair solution.

INCREASE PORT COST/WORLDSALE RATES

"Port cost" as assessed by worldscale, is increased considerably worldwide by the "Deballasting cost".

The CONOCO / Amsterdam / deballasting clause is an example and the "deballasting cost plus delays" in Antwerp for 2000 cub. meters could easily reach the amount of US\$ 19,000.

A facility in Europe has asked for US\$ 5,400 irrespective of quantity (we had asked for 2-3000 cub. meters) and alleged that what they offer "is more of a service to the vessel than a moneymaker...".

The U.S.A. reception facilities garden is an expensive one and I better avoid entering same. The admission fee is discouraging. Eastern countries on the other hand are by no means "free of charge" and cannot constitute an example to follow.

We appreciate and applaud the good news received regarding reflection of a great part of MARPOL's port cost on the new Worldscale rates. As a matter of fact the presently valid "Worldscale" covers part of this cost at a number of

ports as well.

We say "great part" because the delays and the shifting expenses are by principle not covered and this considerable burden will continue to be borne by the owners as long as the present status of the reception facilities is maintained.

We expect that Worldscale's rates umbrella will be expanded in future to cover all MARPOL-hit ports and in addition all indirect but relevant expenses.

THE COST

I don't know whether there has been a study concerning the economical impact of MARPOL, on shipping — simultaneously with a period of crisis — but all I can say is that this impact must have been beyond the most pessimistic expectations.

One can divide MARPOL's cost into two main categories and namely that of the "original" or "basic" cost and that of the "operational" or "running" cost.

The cost of the voluntary compensation regimes, such as TOVALOP which as known covers liabilities for marine pollution damages, is not included.

THE "ORIGINAL" OR "BASIC" COST INCLUDES:

— The basic cost involved in the building of a new tanker to meet the MARPOL requirements.

— the cost of the special systems and equipment including their installation.

— the basic cost of retrofitting or changing of the mode of the vessel to CBT/ST.

THE OPERATIONAL COST INCLUDES:

— deballasting cost including charges, delays and shifting expenses

— Cost of maintenance of systems and equipment.

— Eventual change to CBT mode and vice versa

— Clean ballast — preparation in excess

— HELM/EPA fees

— Incidentals

The "Basic Cost" of a newbuilding crude and product tanker of 40 000 TDW

(prices approximate in USD)

Oil discharge monitoring and control system	\$ 30,000
Oily water separator	20,000
Sludge tanks and discharge manifolds for shore facilities	10,000
Slop tank (special fitting only) - Inter face detector, high overboard discharge etc	20,000
SBT (Pumping, piping, fittings etc)	150,000
COW system	130,000
Sewage treatment plant	30,000
Incinerator	30,000
Extra steel construction for the SBT tanks (Protective location)	600,000
Total "basic cost"	1,020,000

The "Basic Cost" of an existing Product - Crude Tanker of 30 000 TDW (Prices approximate in USD)

A. Cost of Special System/Equipment:

a) Oil Discharge Monitoring/Control System:

Cost of purchase	15,000
Cost of installation	10,000

b) Oily Water Separator:

Cost of purchase	4,000
Cost of installation	2,000

c) Interface Detector

1,800

d) Sewage System:

Cost of purchase	17,000
Cost of installation	1,000

e) Modifications/

Certification expenses connected with

the issuance of

IOPP Certificate

1,500

Total	52,300	52,300
-------	--------	--------

B. Basic Cost of Retrofitting The Mode to CBT:

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Design - Approval/ Certification	3,000	
Cost of material	10,000	
Labour cost for ini- tial installation	7,000	
Gas freeing - clea- ning - preparing by vessel's crew	12,000	
Total "Basic Cost"	32,000	32,000

**MARPOL's "OPERATIONAL COST" of
new building crude and product carriers
of 40.000 TDW**
(Prices approximate in USD)

"Basic Cost" of \$ 1,010,000 amortised over 15 years	67,333
Cost of maintenance of equipment/system	3,000
HELMEPA fees	500
Incidentals	2,000
TOTAL	72,833

"Operational Cost" per day = \$ 200

NOTE: We do not refer to the Factors of
"Reduced cargo intake", to the extra
"SBT weight" which is not a "useful loa-
d" and to the engines consequent over
consumption. These factors are some-
how, compensated by the reduced
turnaround in ports.

**MARPOL's Operational Cost of Existing
Retrofitted Vessels of 30.000 TDW**
(Expressed in USD)

	Per vessel	Per year per vsl
1. "Basic Cost"		
a) Cost of the spe- cial-equipment and systems including their instalation	52,300	
B) Original cost of changing the mode of vessel to CBT	32,000	21,000

* amortized over 4 years (approximately)

2. "Cost of Mainte- nance" of equipment/systems	3,000	3,000
3. "Deballasting Cost"		
A) Reception facili- ties charges/fees	11,000	11,000
B) Time lost due to non availability of pier/ barge	1,000	1,000
C) Time lost due to inadequacy of faci- lities	15,000	15,000
D) Shifting expen- ces (tugs - pilotes- time etc)	2,000	2,000
4. Eventual change to CBT and vice ver- sa to product / crude carrier 4 ti- mes per year X	2,000	8,000
5. Clean ballast - preparation in ex- cess, 5 times x	3,000	15,000
6. HELMEPA fees	500	500
7. Incidentals	2,000	2,000

**TOTAL "OPERATIO-
NAL COST"**

78,500
"Operational Cost" per day = \$ 215.
or \$ 185, should we exclude the Rece-
ption Facilities fees of \$ 11,000

NOTE: We do not include cost deriving
out C/P terms related to MARPOL.

**Notes on MARPOL's Operational
Cost of Existing Retrofitted Vessels of
30 000 TDW**

1 Basic Cost - please see previous re-
levant chapter.

2 Cost of Maintenance
We estimate the yearly cost of main-
tenance including classification inspec-
tion fees to \$ 3,000

3 The deballasting cost

a) Reception facilities charges:

According to our files we have paid
the following amounts:

1986 no of call 36 no of vessels nine	£ 100,565
1987 no of calls 44 no of vessels nin	\$ 100,095
Total	\$ 200,660
i.e.	\$ 11,000 per vessel

b) Time lost due to non - availability of
pier/barge:

We have searched a number of files
(20 out of about 450) for the two years
and we came across such delays in two
ports corresponding to an amount of
1,600. For this item we estimate \$ 1,000
per vessel / year.

c) Time lost due to inadequacies of faci-
lities:

The inadequacy of facilities, which
is prolonging the deballasting time is ra-
ther common and we gather that 40-50
hrs per year are lost due to this reason
per vessel corresponding to \$ 15,000 an-
nually.

d) Shifting Expend:

As far as shifting is concerned we ca-
me across two such cases correspon-
ding to \$ 7.707. (Tugs, pilots, mooring
men, delays). We estimate \$ 2,000 per
vessel/year.

**4 Eventual Changes of Ships Mode to
CBT**

Depending on the market and vesse-
l's position or other factors, we calcula-
te, by experience, that a vessel on the
spot market, might call at USA at least
twice a year. In such a case four clea-
ning, assembling and dismantling of
system will be necessary, at a cost of
\$ 8.000 per year.

It is worthwhile mentioning that in
our case we are losing the 23% of the v-
essel's cargo capacity or even more in
case of light cargoes and in connention
with the required trims.

5 Clean Ballast Preparation In Excess:

The "Clean Ballast Clause" became

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

very popular amongst the charterers. It seems that the "Clean Ballast" preparation has acquired a magic substance. They all pretend to ignore that the clean ballast is achieved through costly, lengthy and above all dirty procedures.

In view of the extended ranges of ports and the refusal of a number of facilities to accept dirty ballast the operators trying to be on the safe side and present the vessel clean at short notice, hasten to proceed and perform the cleaning more frequently than they used to in the past. The in Excess Preparation is roughly calculated to 5 out of 25 voyages per year.

6 HELMEPA Cost:

The annual fee per vessel per year paid to Hellenic Marine Environment Protection Association.

7 Incidentals:

Estimated at approximately $\approx$ 2,000 per year.

TOTAL INVESTMENT OF ELETSON CORPORATION ON MARPOL-FITTINGS

8 Existing product - crude carriers of 30.000 TDW x $\approx$ 82,800	$\approx$ 662,400
5 (Newbuildings) product carriers of 30.000 TDW x $\approx$ 130,000	$\approx$ 650,000
4 Newbuildings to be delivered shortly from KOREAN shipyards x 1,010,000	$\approx$ 4,040,000
1 Crude oil carrier / COW installation x 550,000	$\approx$ 550,000
TOTAL	USD 5,902,400

The average MARPOL "RUNNING" or "OPERATIONAL COST" is estimated to be $\approx$ 200 per vessel/ day including amortization of the above investment of $\approx$ 6,000,000.

The per day MARPOL "RUNNING COST" of the whole fleet of 16 vessels i.e. $200 \times 16 = \approx$ 3,200 Daily.

To conclude I wish to summarize my criticism by focusing on the following basic points:

The governments/ administrations inertia or lack of action to provide required facilities.

The unreliability and/ or unsuitability of instruments and systems and their technical support.

The fact that MARPOL generated cost is absorbed mostly by the shipping.

The various aspects of commercialization and mainly that of the reception facilities and equipment.

The trend of administrations in general to over-regulate and police control MARPOL.

The trend of some port administrations, non parties to MARPOL, to over-come and surpass the MARPOL regulations thus creating extra cost and problems.

The proportionate deduction on port or canal fees and charges when the tanker is operating on SBT and CBT.

The hypocritical attitude of certain administrations, individuals or other parties of the industry, including charterers and mainly that of the traders.

The inferior position of Vessel / Master who unassisted must comply with the impossible and the non feasible.

The Attitude of administration and/ or classification societies towards deficiencies or malfunctioning of equipment.

Moving through all these reefs and atolls. MARPOL however has succeeded

to eliminate Marine Pollution. to an extent and degree proportionate to its almost inherent difficulties

One can see and it is statistically recognized that Marine Oil Spills are on decline where as the number of MARPOL deficiencies and violations, as per annual reports of Memorandum of Understanding, have risen from 314, in 1984, to 578 in 1986.

In my opinion these two facts represent the two sides of the MARPOL coin, read as mature and conscientious seafarers on the one side and disorganized, apathetic, indifferent or uneducated operators to unreliable instruments, bureaucratic mechanisms and finally to unintentional applicators of anticonventional practices as imposed by the over-demanding trade and its greedy parties, on the other.

Finally I strongly believe that:

MARPOL would be more efficient and true with itself if it enriched its structure with the principles and the spirit of the HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION (HELMEPA) and be stripped of its annoying, superprotective police patrol attitude.

MARPOL, is the betrayed convention and shipping is the betrayed party of this convention where seafarers are its betrayed, oppressed and liable victims.

The Shipping Industry and Seafarers are trying to save the seas, the other parties concerned must at any price save their dignity and their honor together with that of MARPOL.

This is my personal evidence and what I have witnessed as a professional operator. This does, I believe, reflect the common maritime sentiment which of course is not turned against the spirit and goals of MARPOL but towards the way it is implemented and administered.

D PAIZIS

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 : "NIVAFREIGHT"



Sole Agents for
MITSUI - LINES KUGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Πάγωμα των διοδίων

Η Διεύθυνση της διώρυγας του Σουέζ αποφάσισε να μην αυξήσει τα δικαιώματα διελεύσεως καθ'όλο το έτος 1988. Τα εν λόγω δικαιώματα είχαν αυξηθεί για τελευταία φορά το 1987 για να εξουδετερώσουν κυρίως τον πληθωρισμό.

Πέρσι τα έσοδα της διώρυγας έφθασαν το 1,2 δισεκ. δολάρια παρουσιάζοντας αύξηση 80 εκατ. δολλ. έναντι του προηγούμενου έτους. Κατά τις εκτιμήσεις της Διευθύνσεως της διώρυγας η κίνηση έχει κανονικά περιορισθεί στη διάρκεια των επτά τελευταίων ετών, συνεπεία της μειωμένης καταναλώσεως πετρελαίου στην Ευρώπη, της πρόσθετης παραγωγής της Αλάσκας, Μεξικού και Β. Θάλασσας και ακόμα λόγω του πολέμου του Περσικού. Άρκετες εξαγωγικές χώρες εξάλλου δεν εξαγουν πια τα πετρέλαιά τους μέσω της διώρυγας αλλά με πετρελαιοαγωγούς όπως π.χ. η Σαουδική Αραβία και το Ιράκ.

Μία ειδική αποστολή της διεθνούς Τράπεζας, ειδική για την ανακατασκευή και την ανάπτυξη της διώρυγας θα μελετήσει την αποδοτικότητα μιάς ενδεχομένης νέας διαπλατύσεως και εκβαθύνσεως της διώρυγας. Η πρώτη φάση των έργων αυτών που

πραγματοποιήθηκε το 1980 με κόστος 1,3 δισεκ. δολλ. επέτρεψε τη διέλευση σκαφών μεγέθους 150.000 τόν. d.w.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Συγχώνευση ναυπηγείων

Οι μέτοχοι των ναυπηγείων Seebeckwerft AG. και Schichau - Unterweser αποδέχθηκαν τη συγχώνευσή τους στο Μπρεμερχάβεν. Η νέα επιχείρηση με τον τίτλο Schichau - Seebeckwerft θα παραμείνει μέλος του συγκροτήματος Bremer Vulkan. Η συγχώνευση αυτή ήταν μέσα στο πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως για την επίλυση των χρόνιων προβλημάτων των ναυπηγείων της Βρέμης και του Μπρεμερχάβεν.

Υπολογίζεται ότι η συγχώνευση θα κοστίσει περί τα 11,5 εκατ. μάρκων. Οι εγκαταστάσεις των παραπάνω δύο ναυπηγείων θα συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους αλλά με μειωμένο ρυθμό μέχρι το 1990, όποτε θα αποφασισθεί οριστικά αν θα διατηρηθούν ή αν θα κλείσει ή μία από τις δύο.

Για το 1987 το ναυπηγείο Seebeckwerft είχε ζημιές της τάξεως των 11,4 εκατ. μάρκων ενώ το Schichau είχε κέρδη 3,9 εκατ. μάρκων. Από τα δύο αυτά ναυπηγεία το πρώτο απασχολεί σήμερα 1.872 άτομα και το δεύτερο 957 άτομα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η εργασία τις Κυριακές

Οι Ιάπωνες φορτοεκφορτωτές δέχθηκαν να εργάζονται τις Κυριακές για την εκφόρτωση εμποροκιβωτίων. Αυτό επιτεύχθηκε με συμφωνία του Συνδικάτου Φορτοεκφορτωτών με τις εταιρίες χειρισμού φορτίων. Τα συμπληρωματικά πρίμ όρίστηκαν χωριστά για κάθε τέρμιναλ ενώ, ανάλογες συμφωνίες αναμένεται να συναφθούν και για άλλου είδους φορτία.

Η συμφωνία έγινε με ικανοποίηση αποδεκτή από τις εφοπλιστικές εταιρίες, Ιαπωνικές και ξένες, οι οποίες τό ζητούσαν από καιρό, γιατί έβλεπαν τα έξοδά τους να αυξάνουν συνεχώς όχι μόνο λόγω της άνατιμής του γιέν σε σχέση με το δολάριο αλλά και λόγω των αυξημένων λιμενικών εξόδων στους Ιαπωνικούς λιμένες, όπου η εκφόρτωση δεν μπορούσε να γίνει τις Κυριακές.

Κατά τους ναυτικούς κύκλους, η ανωτέρω συμφωνία θα επιτρέψει την ανάκτηση του ναύλου που διοχετευόταν προς γειτονικές χώρες, την αποσυμφόρηση ορισμένων Ασιατικών λιμένων και τον περιορισμό των καθυστερήσεων που σημειώνονταν στη διακίνηση των φορτίων με τη Βορ. Αμερική.

Νέες παραγγελίες της Σάνκο

Η περιβόητη ναυτιλιακή εταιρία «Σάνκο Στήμσιπ» και πάλι στο προσκήνιο της επικαιρότητας, μετά την απόφαση του συνδικίου της να προχωρήσει στην ναυπήγηση δύο δεξαμενοπλοίων των 95.000 τόν. d.w. τα οποία θα κατασκευασθούν στα ναυπηγεία Namura Shipbuilding.

Σύμφωνα με ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες, η Σάνκο προτίθεται να προχωρήσει σταδιακά στην αντικατάσταση αρκετών από τα 29 δεξαμενόπλοια που διαχειρίζεται σήμερα, εάν βεβαίως καταστεί δυνατή η χρηματοδότηση νέων ναυπηγήσεων μιά και οι σημερινές όφειλές της εταιρίας κυμαίνον-

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ται μεταξύ 500-800 δισεκατ. γιέν και τελεί πάντα υπό ειδικό καθεστώς εκκαθαρίσεως και προστασίας του ενεργητικού της από τους πιστωτές.

ΚΙΝΑ

Σεμινάριο διαιτησίας

Για πρώτη φορά οργανώθηκε στο Πεκίνο μεταξύ 6-7 Ιουνίου, σεμινάριο των ναυτιλιακών κύκλων με θέμα τη διαιτησία. Ο Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου, συνοδευόμενος από διευθυντές του Έπιμελητηρίου και άλλους ειδικευμένους νομικούς, παρουσίασε το θέμα της διαιτησίας σε πυκνό ακροατήριο, στο οποίο μεταξύ των άλλων παρευρίσκοντο και ο Κινέζος Πρόεδρος του Άνωτάτου Δικαστηρίου της Λαϊκής Δημοκρατίας. Όπως δηλώθηκε στο Σεμινάριο, η Κινεζική Κυβέρνηση είχε εκδηλώσει την σαφή πρόθεσή της να εισέλθει στο παγκόσμιο έμπορικό σύστημα.

Τό σεμινάριο αυτό είναι το πρώτο μιάς σειράς προγραμματισμένων συγκεντρώσεων για το τρέχον έτος στην Κινεζική πρωτεύουσα και θεωρείται ως αποτέλεσμα των πρόσφατων επίσημων επαφών που είχε το Δ.Ε.Ε. με την Κινεζική υπηρεσία προαγωγής του διεθνούς εμπορίου, η οποία ήταν και ο φιλοξενών οικοδεσπότης των εκδηλώσεων.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η διακίνηση δημητριακών

Με στόχο να καταστεί η Λισαβώνα ένα α-

πό τα κυριώτερα κέντρα διακινήσεως δημητριακών στον ευρωπαϊκό χώρο, εγκαταστάθηκε πριν λίγες ημέρες το νέο μεγάλο τερμινάλ «Trafaria» στην είσοδο του ποταμού Ταγκούς, κοντά στο κεντρικό λιμάνι της Λισαβώνας. Η ιδιοκτήτρια του τερμινάλ, εταιρία Siloror, συνδύασε τα εγκαίνια με την εκφόρτωση φορτίου 50.000 τόν. σιτηρών, ανακοινώνοντας ότι το Trafaria τερμινάλ που είναι προϊόν επενδύσεων της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, έχει την ικανότητα διακινήσεως 2 εκατομ. τόννων δημητριακών τον χρόνο ή 20.000 τόν. ημερησίως.

Οι αποθηκευτικές ικανότητες της Siloror καλύπτουν 200.000 τόν. στο νέο τερμινάλ, 120.000 σε εγκαταστάσεις στο Μπεάτο, καθώς επίσης και 100.000 τόννους στο λιμάνι Λειξόες.

ΤΑΪΒΑΝ

Οι διαλύσεις πλοίων

Με συντονισμένες ενέργειες οι διαλυτές της Φορμόζας προσπαθούν να παρατείνουν για δύο ακόμη χρόνια σε ενέργεια τις 24 κλίνες διαλύσεως πλοίων στο Κασσιούγκ, τις οποίες η κυβέρνηση προτίθεται να διακόψει τη λειτουργία τους στο τέλος του έτους.

Εφ' όσον ανασταλεί η λειτουργία των παραπάνω 24 κλινών, η δυναμικότητα διαλύσεων της Ταϊβάν θα περιορισθεί σε 12 κλίνες, ενώ αντίστοιχα θα επεκταθεί η δυναμικότης της περιοχής Τα Jen στην υποδοχή κοντίνερς, φθάνοντας τα 4.000 TEU.

Η σχετική τελική κυβερνητική απόφαση

για τον περιορισμό των χώρων διαλύσεων πλοίων αναμένεται να εκδοθεί μέχρι το τέλος Αυγούστου.

ΧΙΛΗ

Η ανάπτυξη του στόλου

Πολλές εφοπλιστικές εταιρίες αύξησαν τους στόλους τους τώρα τελευταία με την απόκτηση νεοαναυπηγίων αλλά και μεταχειρισμένων πλοίων. Έτσι ο έμπορικός στόλος της χώρας έφθασε να κατέχει 79 πλοία τα οποία εξασφαλίζουν τις μισές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας.

Μεταξύ των πρόσφατων αγορών ήταν του πλοίου ψυγείου που ναυπηγήσε στην Ιαπωνία η εταιρία South American Steamship Co. η οποία είχε ναυπηγήσει ένα παρόμοιο πλοίο το 1987, ενώ τον προηγούμενο χρόνο είχε θέσει σε υπηρεσία δύο πλοία μεταφοράς κοντίνερ.

Εξάλλου η εταιρία Petroleum Shipping Incorp. παρήγγειλε δύο δεξαμενόπλοια των 60.000 τόν. d.w. εκ των οποίων το ένα στην Κίνα, η κρατική εταιρία Emprepar αγόρασε ένα Κυπριακό ατμοπλοϊκό σκάφος των 25.000 τόν. γκρός, η εταιρία Ultragas αγόρασε τρεις νέες μονάδες αντί 24 εκατ. δολλαρίων και η εταιρία Magallanos αγόρασε ένα καινούργιο πλοίο ρό-ρό.

Η χώρα διαθέτει περί τις 10 μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες, μεταξύ των οποίων παλαιότερη, εκτός από την κρατική Emprepar είναι η ιδιωτική Pacific Company που ιδρύθηκε το 1948.

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®

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



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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

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

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η συνάντηση Ε.Ε.Ε. - Κομμίτη

Η φθινοπωρινή κοινή συνάντηση των Συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα πραγματοποιηθεί στο Πειραιά στις 5 Σεπτεμβρίου.

Κύρωση συμβάσεων

Κυρώθηκαν από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλο οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και αμοιβής των πληρωμάτων των ατμοπλοϊκών φορτηγών πλοίων μέχρι 500 τόν. γκρός, των ναυαγοσωστικών και των ρυμουλκών λιμένων έσωτερικού.

Έγχειρίδιο - οδηγός για τους πλοιάρχους

Κυκλοφόρησε από τη Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας το έγχειρίδιο - οδηγός για πλοιάρχους - με θέμα «Κίνδυνος στη Θάλασσα και Διάσωση». Το έγχειρίδιο αποτελεί μετάφραση αγγλικού κειμένου που έχει εκπονήσει το Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο και η Διεθνής Ναυτιλιακή Ένωση Εταιριών Πετρελαίου.

Το έγχειρίδιο αυτό θεωρείται διεθνώς ότι είναι ένας ιδιαίτερα χρήσιμος και απαραίτητος οδηγός για τους πλοιάρχους στην αντιμετώπιση έκτάκτων περιστατικών και ναυτικών ατυχημάτων.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά τη διάρκεια του δεύτερου δεκαπενθήμερου του Ιουλίου εξήχθη η έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13. των πλοίων:

— «Ιλιάς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ιλιάδα» υπό κυπριακή σημαία, 39.995 τόν. γκρός,

ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Hartford Finance Inc.» (κ. Γεώργιος Μητσάκος)

— «Ικαρος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Santiago» υπό σημαία Ισημερινού, 19.752 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «Kastella Shipping Company Limited» (κ. Έλσι. Σαρόγλου).

— «Δαίδαλος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Zamora» υπό σημαία Ισημερινού, 19.752 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1965, που ανήκει στην εταιρία «Mesta Shipping Company Limited» (κ. Έλσι. Σαρόγλου).

— «Έμπρεζ», επιβατηγό, που υπέστειλε τη σημαία των Μπαχάμας, 8.187 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1965, που ανήκει στην εταιρία «Congreve Shipping Corporation» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

— Πάουερ Βέντσιουρ Α., δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε λιβεριανή, 27.333 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «La Fontana Sirena Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— Πρόσπερ Βέντσιουρ Α., δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε λιβεριανή, 27.333 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «La Fontana Pura Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— Πρίμα Βέντσιουρ Α., δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε λιβεριανή 27.333 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «La Fontana Rica Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— Πράϊντ Βέντσιουρ Α., δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε λιβεριανή, 27.333 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «La Fontana Prima Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— Πίις Βέντσιουρ Α., δεξαμενόπλοιο που υπέστειλε λιβεριανή, 27.333 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην έ-

ταιρία «La Fontana Novella Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης)

— «Γουέστερν Γεώργιος», μπάλκερ, πρώην «Belstar» υπό σημαία Φιλιππίνων, 22.494 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Oia Shipping Company Ltd.» (κ. Σωτ. Λιτσόπουλος).

— «Σάννυ» φορτηγό, πρώην «Rosengracht», 3.482 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Medwood Company Limited» (κ. Εύαγγ. Άγαλλόπουλος).

Άγοραπωλησίες

— Σέ συμφέροντα που έδρεύουν στη Χιλή έπωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Υβόννη» 25.751 τόν. d.w. 13.858 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Έσπερος» 16.895 τόν. d.w., 9.440 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 2,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν το ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο «Pacific Harmony» 69.705 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 13 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ μή κατανομαζόμενα συμφέροντα έπωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Άκρο Στάρ» 16.016 τόν. d.w., 10.287 τόν. γκρός, δυναμικότητας 428 κοντέινερς, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Με όψιόν αγοράς μετά τρίμηνο ναύλωση, συμφωνήθηκε με Νορβηγούς το υπό σημαία Φιλιππίνων ελληνόκτητο μπάλκερ κάρριερ «Ανίτο» 62.027 τόν. d.w., 30.507 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί των 13,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το φορτηγό τύπου SD14 «Mountain Aralea», ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές του Μπαγκλαντές έπωλήθη το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Δωδώνη» 11.313 τόν. γκρός, 5.945 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1954, αντί δολ. 260 ανά τόνο.

Μεταθέσεις

Μέ διαταγή του υπουργού κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλου μετατίθεται ο πλοίαρχος Α.Σ. Σάββας Μπής από το προξενικό λιμεναρχείο Άμμοχώστου στη διεύθυνση Ασφαλείας και Πειθαρχικού του ΥΕΝ και ο αντιπλοίαρχος



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Γρηγ. Τσιαμπόκολας από τη Διεύθυνση Προνοίας Ναυτικών του Υπουργείου στο προξενικό λιμεναρχείο Αμμοχώστου.

Με την ίδια διαταγή ο πλοίαρχος Νικ. Φορτούνας διατηρεί τα καθήκοντα του διευθυντή της Σχολής Λιμενοφυλάκων.

Εξ άλλου με άλλη διαταγή του κ. Γιαννόπουλου είχε μεταταχθεί στη Διεύθυνση Οργάνωσης και Εκπαιδεύσεως ο διευθυντής Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ πλοίαρχος Κ. Σταμάτης και στη θέση του είχε τοποθετηθεί ο μέχρι τώρα διευθυντής της Διεύθυνσης Οργάνωσης και Εκπαιδεύσεως πλοίαρχος Ν. Τούντας.

Οι έπιτυχόντες στις εξετάσεις δοκίμων σηματοφόρων Λ.Σ.

Στις εξετάσεις δοκίμων σηματοφόρων Λιμενικού Σώματος που έγιναν από 7 μέχρι 25 Ιουλίου πέτυχαν οι εξής:

Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών: Μπαρκάτσας Γεώργιος, Νικητάκης Σπυρίδων, Ψαλλίδας Αρκάδιος, Γκωνίας Κωνστ., Τουμπέλης Δημήτριος, Βιδάλης Αντώνιος, Πάππος Αντώνιος, Υφαντής Δημήτριος, Γιαννάκης Γεώργιος και Παρασκευάς Παναγ.

Διπλωματούχοι Εμπορικού Ναυτικού: Ζησίματος Χρήστος, Τσίρης Σπυρίδων και Αμαραντιδής Κωνστ.

Οι έπιλαχόντες στον ίδιο διαγωνισμό είναι:

Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών: Καραγεωργόπουλος Ιωάννης, Βουτσάς Ιωάννης, Χατζόπουλος Χρήστος και Παρτσάφας Στυλιανός.

Διπλωματούχοι Εμπορικού Ναυτικού: Ζαφειρίου Χρήστος, Ιωαννίδης Μάρκος, Ιωάννης, Κρουονερίτης Δημήτριος, Πρώϊας Ζήσης, Κατσάκος Γεώργιος, Ντούνης Αθανάσιος και Αλαφάκης Νικόλαος.

Διάσωση ναυαγών από ελληνικό πλοίο

Το ελληνικό φορτηγό «Standard Virtue» των Αδελφών Γράτσου περισυνέλεξε επτά Φιλιππινέζους ενώ έπλεε νοτιοδυτικά της Αυστραλίας.

Οι ναυαγοί βρέθηκαν στη θάλασσα, πάνω σε μία λέμβο, όταν το πλοίο τους «Singa Sea» με σημαία Φιλιππίνων, βυθίστηκε στις 4 Ιουλίου ενώ βρισκόταν 300 μίλια ανοικτά των ακτών της Αυστραλίας, αφού προηγουμένως κόπηκε παρασύροντας στο βυθό 17 από τα 25 μέλη του πληρώματος.

Στη θάλασσα πρόλαβαν και έπεσαν όκτω μόνον από τα μέλη του βυθισθέντος πλοίου,

τά όποια πάλευαν με τα κύματα επί 28 ημερών, μέχρις ότου εντοπίστηκαν και περι-συνελέγησαν από το ελληνικό πλοίο.

Όπως έγινε γνωστό, ο ένας από τους ναυτικούς πέθανε επάνω στη σωσίβια λέμβο και τον έρριξαν στη θάλασσα, ενώ οι άλλοι επτά είχαν υποστεί εγκαύματα από τον ήλιο.

Το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού πρόσφερε ιατρική βοήθεια στους ναυαγούς μέσω του συστήματος Medico.

Το «Standard Virtue» κατευθύνθηκε στο λιμάνι Φρημάντλ της Αυστραλίας όπου αποβίβασε τους ναυαγούς.

Οι ζημιές στο φέρρι-μπόιτ «Αλέξανδρος»

Σύμφωνα με καταγραφή των ζημιών του Λιμεναρχείου Σύρου στα όχηματά και δίκυκλα από την πυρκαγιά που υπέστη το σκάφος στις 23 Ιουλίου, προκύπτει ότι από τα 52 φορτηγά αυτοκίνητα τα 13 καταστράφηκαν, άλλα 13 υπέστησαν μεγάλης ζημιές και τα υπόλοιπα με πολύ μικρές ζημιές είναι σε καλή κατάσταση.

Τα 24 ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα δεν έπαθαν τίποτα και από τα έννέα δίκυκλα υπέστη πολλές ζημιές μόνο το ένα, ενώ τα όκτω είναι σε καλή κατάσταση.

Στό Κορμίτη

Στη Γραμματεία του Κορμίτη προσελήφθη και ανέλαβε υπηρεσία από 1ης Αυγούστου ο κ. Ν. Γιαννακουδάκης.

Προγράμματα ναυτικής κατάρτισεως

Υποβλήθηκαν από το υπουργείο Ναυτιλίας στο υπουργείο Εργασίας τα προγράμματα ναυτικής και επαγγελματικής κατάρτισης, έτους 1989, για έγκριση και χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο της ΕΟΚ.

Τα προγράμματα, προϋπολογιζόμενου κόστους 1.121 εκατ. δραχμών, αναφέρονται στις Ανώτατες Δημοσίες Σχολές Πλοίαρχων, Μηχανικών και Ραδιοηλεκτρονικών (για ναυτικούς κάτω των 25 ετών).

Από το παραπάνω κόστος των προγραμμάτων ζητείται να καλυφθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο ποσό 615.550.000 δρχ.

Ο σταθμός κοντέινερς του Νέου Ίκονιου

Σύμφωνα με απόφαση του Δ.Σ. του ΟΛΠ, ο σταθμός έμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ίκονιο θα ονομαστεί «Ελ. Βενιζέλος».

Ο σταθμός του Νέου Ίκονιου είναι συνολικής δαπάνης 10 δισ. δραχμών και καλύπτει 800 στρέμματα. Ο σταθμός που είναι εξοπλισμένος με τρεις γερανογέφυρες και μηχανήματα θα απορροφήσει όλη την εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού σε κοντινές και θα έχει δυνατότητα να εξυπηρετεί τις ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2010 τουλάχιστον.

● Τον Σεπτέμβριο θα εγκατασταθεί και ο σταθμός έμπορευματοκιβωτίων που δημιουργήθηκε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Σύνθεση 14 ατόμων σε Γερμανικά πλοία

Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες η γερμανική κυβέρνηση καθόρισε σύνθεση 14 ατόμων σε μοντέρνα κοντεϊνερ-πλοία, έναντι των 19 που ίσχυε μέχρι τώρα.

Κανονισμός της Έστιας Ναυτικών

Εγκρίθηκε με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας ο κανονισμός της Έστιας Ναυτικών που αφορά τη χορήγηση χρηματικών βραβείων σε παιδιά ναυτικών, που φοιτούν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα.

Προσλήψεις πλοηγών

Ο Υπουργός Ναυτιλίας, υπέγραψε προκήρυξη διαγωνισμού για την πλήρωση τριών οργανικών θέσεων πλοηγών. Ο διαγωνισμός θα γίνει στις 19 Σεπτεμβρίου 1988.

Εξ άλλου, με άλλη προκήρυξη, θα καλυφθούν χωρίς διαγωνισμό, με έπιλογή, τέσσερις θέσεις στους πλοηγικούς σταθμούς Πειραιά, Πάτρας, Ηρακλείου και Βόλου. Οι τρεις πρώτες θέσεις είναι μονίμων μηχανοδηγών πλοηγίων και η τέταρτη μονίμου κυβερνήτη πλοηγίων.

Λαθρεπιβάτες

Έννέα Αφρικανοί λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στο ελληνικό φορτηγό «Αλκαίος» είκοσι ώρες μετά τον απόπλου του από τη Μομπάσα, στις 28 Ιουλίου.

Από τους λαθρεπιβάτες οι τρεις είναι από την Τανζανία και ένα από την Κένυα, τη Γαλλική Γουιάνα, την Γκάνα, τη Σενεγάλη, το Σουδάν και τη Μαδαγασκάρη.

Το «Αλκαίος» κατευθυνόταν προς Κάρτσι, όπου αναμενόταν να φτάσει το περασμένο Σάββατο.

Νέο άλιευτικό

Όλοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής του νέου άλιευτικού «Τρία αδέρφια» της Ε-

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

ταίριας «Λήμιος Ν.Ε.» τό όποιο βρίσκεται πλέον στό στάδιο τών τελικών επιθεωρήσεων. Τό νέο αλιευτικό μέ όλικό μήκος 38,40 μ., πλάτος 9,30 καί ύψος 4,85 μ. φέρει μία μηχανή ντιζελ ισχύος 900 ίππων, ή όποία στίς δοκιμές έδωσε ταχύτητα 13 μιλίων, ενώ τό ψυγεία του έχουν χωρητικότητα 300 μ3 καί οι καταψυκτικές είναι δυναμικότητας 0κτώ τόν. /24ωρο.

Η κατασκευή καί ό εξοπλισμός έχουν πιστοποιηθεί από τόν Έλληνικό Νηογνώμονα στη δύναμη του όποιου εντάχθηκε τό σκάφος μέ τήν ανώτατη κλάση.

Η χρηματοδότηση του έργου έγινε από τό Έλληνικό Δημόσιο στό πλαίσιο του νόμου 1262 καί τήν 'Αγροτική Τράπεζα, ενώ τό σχέδια καί οι μελέτες καθώς καί ή επίβλεψη τών εργασιών έγιναν από τήν εταιρία «Ναυπηγικός Όργανισμός ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΥΚΟΜΗΤΡΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.».

Δωρεά σέ «Ένωση Συνταξιούχων Ε.Ν.»

Τό Συμβούλιο του Κομμιτέ με απόφασή του πρόέβη στην δωρεά ποσού 1.500 λιρών 'Αγγλίας στην Ένωση Συνταξιούχων Ε.Ν., γιά τήν απόκτηση ιδιοκτησίας στέγης στην Αθήνα.

Έγνώσθη σχετικά ότι ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών απέρριψε αίτημα της έν λόγω Ένώσεως γιά ένίσχυση της μέ τό αιτιολογικό ότι κάποιοι ένίσχυση δέν προβλέπεται από τό καταστατικό της.

Σύλληψη ναυτικού

Συνελήφθη από όργανα του λιμεναρχείου Πειραιώς ό ναυτικός Κωνσ. Λεπενιώτης, 28 έτών, γιατί σέ βάρος του έκκρεμούσε απόφαση του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιώς, μέ τήν όποία του είχε επιβληθεί φυλάκιση πέντε μηνών γιά κλοπή κατά συναυτουργία.

Νέα εταιρία του City University

Η εταιρία OTEC (Ocean Technology (UK) Ltd.) ιδρύθηκε από τό University του Λονδίνου προκειμένου νά δώσει μία ολοκληρωμένη βοήθεια στη διεθνή ναυτιλία καί βιομηχανία. Ειδικά γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία έχει δημιουργηθεί ένα ξεχωριστό τμήμα της OTEC πού αποτελείται από πεπειραμένους ναυπηγούς καί μηχανικούς, οι όποιοι γνωρίζουν τίς ανάγκες καί απαιτήσεις του ελληνικού πλοίου. Μέ τήν τεχνική ύποστήριξη του Πανεπιστημίου μπορεί νά γίνει οποιαδήποτε ανάλυση ή μελέτη ή παρακολούθηση σέ ζημιές, κλείμς, δεξαμενισμούς κλπ. Τεχνικός σύμβουλος της OTEC έχει όρισθεί ό κ. Ίω. Παπαδημητρίου μέ τόν όποιο μπορούν οι ενδιαφερόμενοι νά έλθουν σέ άπευθείας έπαφή στη διεύθυνση: Ocean Technology (UK) Ltd., City University, Northampton Square, London, EC1V 0J.B. Tel. 01 2301838. Fax: 01 2501842 - Telex 94017238.

Τό Συνέδριο του Seatrade Cruise Shipping 89, στό Μαϊάμι

Μετά τήν μεγάλη επιτυχία πού σημείωσε τόν Φεβρουάριο αυτού του χρόνου τό συνέδριο καί ή έκθεση του Seatrade «Cruise Shipping 89» πού διανύει τόν πέμπτο χρόνο της, αποφασίστηκε ή παράταση τους καί ά μία μέρα καί ή μεταφορά τους σέ μεγαλύτερο χώρο στό Μαϊάμι. Η συμμετοχή στό συνέδριο άναμένεται νά είναι άκόμα μεγαλύτερη από

αυτή του Φεβρουαρίου καί νά ξεπεράσει τούς 500 συνέδρους αυτού του χρόνου, ενώ τό μεγαλύτερο μέρος του χώρου της καινούργιας καί συνεχώς αυξανόμενης έκθεσης έχει ήδη κλειστεί γιά τό 1989.

Αυτή ή εκδήλωση πού διοργανώνεται από τό Seatrade θά γίνει στό ξενοδοχείο Μαϊάμι Intercontinental από τίς 28 Φεβρουαρίου μέχρι τίς 3 Μαρτίου 1989. Τό σύνηθες διήμερο συνέδριο θά συμπληρωθεί από μία άκόμα ήμερα μέ πρόγράμματα σεμιναρίων. Σέ ένα από τά σεμινάρια, πού διοργανώνονται από τό Seatrade σέ συνδυασμό μέ τήν Cruise Lines International Association, ένα panel ταξιδιωτικών πρακτόρων γιά κρουαζιέρες καί ειδικούς στό μάρκετινγκ τών κρουαζιερόπλοιων πού θά εξετάσουν τίς πωλήσεις καί ή διάθεση τών κρουαζιερόπλοιων. Ένα άλλο σεμινάριο θά ασχοληθεί μέ λειτουργικά καί τεχνικά θέματα.

Συνεδροί καί έκθέτες θά μπορούν, άν θέλουν, νά παραμείνουν στό Μαϊάμι άκόμα μέρα, τό Σάββατο 4 Μαρτίου, γιά νά συμμετάσχουν σ' ένα πρόγραμμα επίθεώρησης του λιμανιού καί τών πλοίων, τήν μέρα αυτή της εβδομάδας πού τό λιμάνι του Μαϊάμι, είναι κατάμεστο από κρουαζιερόπλοια.

Αυτό τό συνέδριο καί ή έκθεση του Seatrade, πού γίνεται κάθε χρόνο στην Αμερική από τό 1985, έχει γίνει τό κυριώτερο σημείο συνάντησης γιά τούς έπιφανείς επιχειρηματίες στόν τομέα τών κρουαζιερόπλοιων όλο τόν κόσμο, πού αντιπροσωπεύουν τίς εταιρίες κρουαζιερόπλοιων, τά ταξιδιωτικά γραφεία, τήν οικονομική κοινότητα, τίς τουριστικές αρχές καί τούς έφοδιαστές. Η έκθεση, πού έχει διπλασιάσει τό μέγεθος της τό δύο

τελευταία χρόνια, κάλυψε έφέτος ως καί τό τελευταίο τετραγωνικό μέτρο.

Τά Ναυτιλιακά προγράμματα 'Ηλεκτρονικών Υπολογιστών της Data General

Μοναδική παρουσία εταιρίας μίνι ηλεκτρονικών υπολογιστών στό Ποσειδώνια '88, ήταν αυτή της γνωστής Αμερικανικής εταιρίας Data General, μέσω του αντιπροσώπου της στην Ελλάδα, Actis A.E. Στό περίπτερο της Data General, οι επισκέπτες είχαν τήν εύκαιρία νά γνωρίσουν τά δοκιμασμένα πλέον ναυτιλιακά πακέτα της ελληνικής εταιρίας software, Promite πού έχει ειδικευθεί από πολλά χρόνια στό θέματα της Ναυτιλίας.

Τά ειδικευμένα πακέτα ήταν τό Port - Vessel Information System καί τό Coral - Voyage Estimation. Τό Port, είναι ένα πλήρες αυτοματοποιημένο σύστημα πού παρέχει όλες τίς λογιστικές καί οικονομικές πληροφορίες πού απαιτεί ένα περιβάλλον λειτουργίας μέ διάφορα σκάφη, εταιρίες καί νομίσματα. Τό σύστημα παρέχει Γενική Λογιστική πού ενσωματώνει καί τίς Λογιστικές τυχόν θυγατρικών εταιριών, πλήρες σύστημα νομισματικών συναλλαγών, άποτελέσματα ταξιδίου, τρέχοντα έξοδα, έκδοση άναφορών, εργαλεία οικονομικού σχεδιασμού καί συναλλαγές μέ Τράπεζες. Τό Coral - Voyage Estimation παρέχει άμεσα άποτελέσματα πού προκύπτουν από τυχόν άλλανές τών παραμέτρων κατά τήν διάρκεια του ταξιδίου. Είναι μία βάση δεδομένων πού ενσωματώνει τά χαρακτηριστικά του πλοίου σέ συνάρτηση μέ τίς άποστάσεις καί τά χαρακτηριστικά λι-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: G. J. TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 2208682

μανιών. Προσθετες εφαρμογές της Promite, είναι η αυτοματοποίηση του telex, καθώς και προγράμματα που αφορούν την διαχείριση του πληρώματος και των ανταλλακτικών (Spare), ενώ σύντομα θα διατίθενται και προγράμματα που θα αφορούν την διαχείριση του πληρώματος και των ανταλλακτικών, ετοιμάζονται και προγράμματα που θα αφορούν τον έλεγχο των επισκευών και της συντήρησης.

Η Data General έχει έντονη δραστηριότητα στο διεθνές ναυτιλιακό / ναυπηγικό χώρο. Η μεγάλη διεθνής Ιαπωνική ναυπηγοκατασκευαστική εταιρία Hitachi Zosen, έχει και χρησιμοποιεί ένα CAD/CAE (Computer Aided Design/Computer Aided Engineering) πρόγραμμα τρίτης γενιάς, το HICADEC, που είναι σχεδιασμένο για να αυτοματοποιεί ολόκληρη την ναυπηγοκατασκευαστική διαδικασία, από το στάδιο του σχεδιασμού, τον προγραμματισμό της παραγωγής της κατασκευής μερών του σκάφους, μέχρι και της ίδιας της ανέγερσης του πλοίου.

Τέλος, ένα άλλο πολύ πετυχημένο πακέτο, το Clas (Cruise Line Automation System), αναπτυγμένο από την Integral Business Computing Inc. για κρουαζιερόπλοια, απευ-

θύνεται στις λειτουργίες διαχείρισης ενός τέτοιου σκάφους. Στην ουσία το Clas επιτρέπει τον αυτοματισμό δύο κύριων λειτουργιών: Κρατήσεις και Λογιστικά. Το σύστημα είναι πολύ εύκολόχρηστο και δημιουργεί άναφορές πωλήσεων και μάρκετινγκ, με ένα μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφόρων εφαρμογών. Ακόμη, το πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα κρατήσεων που τρέχει στον εγκαταστημένο πάνω στο κρουαζιερόπλοιο H/Y M/V της DATA GENERAL, επιτρέπει στους επιβάτες να διαλέξουν τις καμπίνες της άρεσκειάς τους ανάλογα με την κρουαζιέρα.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επικοινωνήσουν με την αντιπροσωπεία της Data General, την Actis A.E., Έλ. Βενιζέλου 147, Καλλιθέα, τηλ. 95.86.661-8.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ 40 - 44 ΠΟΛΕΜΟΣ — ΚΑΤΟΧΗ

Από τις εκδόσεις «Κέδρος» κυκλοφόρησε το νέο βιβλίο του Κώστα Ν. Χατζηπατέρα και

της Μαρίας Σ. Φαφαλιού με τίτλο «Μαρτυρίες 40-44, Πόλεμος — Κατοχή».

Πρόκειται για μία θαυμάσια έκδοση με πλούσια εικονογράφηση — μπορεί να χαρακτηριστεί συνέχεια του βιβλίου «Μαρτυρίες 40-41» των ιδίων συγγραφέων, με το οποίο είχαν επιδιώξει τη διάσωση της μνήμης και του πνεύματος του '40 — στην οποία παρουσιάζεται νέο ως επί το πλείστον ανέκδοτο υλικό της γενιάς του ΟΧΙ σαν αυθόρμητη και αδιάσειστη μαρτυρία μιας εποχής, σαν έννικο κεφάλαιο που ανήκει σε όλους τους Έλληνες, όπως παρατηρούν στον πρόλογό τους οι συγγραφείς.

Το νέο βιβλίο με 88 κεφάλαια («Μέ της νίκης τά φτερά», «Ελλάδα, καρδιά της Οικουμένης», «Οι νέες Θερμοπύλες», «Τό λυκόφως των ήρώων», «Η μάχη στους πέντε Όκεανούς» και «Η ατέλειωτη νύχτα») είναι βέβαιο ότι θα έχει την ίδια επιτυχία με το προηγούμενο βιβλίο των δύο συγγραφέων «Μαρτυρίες 40-41» το οποίο είχε κυκλοφορήσει σε πρώτη έκδοση το 1982, όποτε και απέσπασε και βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών και επανεκδόθηκε το 1985 (Β' έκδοση) και το 1988 (Γ' έκδοση).

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	Έλληνική	13.633	1974	Από Γδύνια για Βρετανία με φορτίο σιδήρου προ-σάραξε σε θέση πλάτος 55 54 13 Β, μήκος 10 50 01 Α.
ΕΣΠΕΡΟΣ	Έλληνική	31.329	1977	Στην Κινούρα στις 30 Ιουλίου με ζημιές στην ηλεκτρομηχανή. Μόνιμες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΜΠΡΗΜ	Έλληνική	25.227	1985	Στό Κόμπε για μόνιμες επισκευές του υπερσυμπιεστή της κυρίας μηχανής. Ζημία που συνέβη εν πλώ τον περασμένο μήνα.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	Έλληνική	24.253	1986	Μόμπιλ για Άνω Ανατολή παρέμεινε ακυβέρνητο ανοικτά της Ιαπωνίας με πλήρες φορτίο. συνεπεία ζημίας στην κυρ. μηχανή. Τελικώς το πλοίο εφθάσε ασφαλές στη Γιοκοχάμα.
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ	Κύπρου	19.061	1979	Μόνιμες επισκευές σε δεξαμενή του Τσεζίν για την αποκατάσταση ζημιών από προσάραξη ανοικτά του πολωνικού λιμανιού.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	Λιβερίας	38.259	1984	Επιθεωρήθηκε στο Πόρτ Αρθουρ για ελασματοσυγκτικές ζημιές από σύγκρουση με φορηγίδες λιμένας. Μόνιμες επισκευές αναγκαίες σε δεξαμενή.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ	Παναμά	12.795	1952	Στην Νέα Υόρκη ανέφερε ζημία στην κυρ. μηχανή. Δεν εγνώσθη έκταση ζημίας.
ΠΑΛΟΜΑ	Έλληνική	5.625		Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά στις 1/8 με ζημιές στην Νο. 2 ηλεκτρομηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ανάγκη εγκαίρως έλτυψωσης και διανομής των «Ναυτικών Χρονικών» πριν από τη μακρά άργια (long weekend) το όνομά τους οι περί το shipping διατρίβοντες της 13-16 Αυγούστου ενωρίς σύνταξη του παρόντος δελτίου. Έτσι, τούτο στην πράξη στηρίζεται σε αναφορές της πρώτης εβδομάδας του Αυγούστου και «στοιχεία» μόνο των αρχών της δεύτερης. Έξ αυτού και τό κάπως περιορισμένη μήκος του και κάποιος διαταγμός περί τήν εξαγωγή συμπερασμάτων η, ακόμη, και γενικωτέρων παρατηρήσεων.

Γενικά, οι μεσίτες μιλούσαν για ιδιαίτερα νωθρή αγορά (particularly slow), παρατήρηση στην οποία θα είχε κανείς να αντιπαράθεσει το γεγονός ότι καμμία (έστω και τοπική) πτώση δεν σημειώθηκε. Αντίθετα, τόσο ο βασικός πρὸς Ἰαπωνία ναύλος για πάνα-μαξ διατηρήθηκε σταθερός (δολ. 19) όσο και οι λοιπές βασικές περιοχές, σε μερικές των οποίων (π.χ. οι Μεγάλες Λίμνες) σημειώθηκε ελαφρά άνοδος της ζήτησης.

Τό δλο ψυχολογικό κλίμα της αγοράς ήταν μάλλον αισιόδοξο και πολλοί πιστεύουν ότι, εϋθύς μόλις λυθούν προβλήματα όπως η ξηρασία στις ΗΠΑ που δυσκολεύει τις μεταφορές και εκκλίνει τό «σύνδρομο» του θέρους, ή αγορά θα ανακάμψει. Οι Σοβιετικές νέες αγορές (πραγματοποιηθείσες ή άναμενόμενες), ή είσοδος της Ἰνδίας στις αγορές και ναυλώσεις για σιτηρά, τό γενικό κλίμα προσέγγισης και συνεννόησης, όλα αυτά πιστεύεται ότι οδηγούν σε ύψηλότερες και σταθερότερες συνθήκες αγοράς.

Κάτω από τέτοιες εξελίξεις, ή αναφορά στα διάφορα επιμέρους φορτία με λεπτομέρειες δεν έπιτελει ούσιώδη σκοπό. Άρκεί να σημειώσουμε κανονικούς ρυθμούς διακινήσεως γαιάνθρακα (από Αυστραλία, Χ. Ρόουντς, Ν. Αφρική), σιδηρομεταλλεύματος (κυρίως από Βραζιλία σε μεγάλα μεγέθη) και λιπασμάτων πρὸς Ἰνδία.

Τέλος, ζωρή παρουσιάζεται τελευταία ή ζήτηση χωρητικότητας για ζάχαρη, που άποτελεί βασικό φορτίο για τά μικρότερα ίδιως πλοία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η αναφορά σε μερικές επιμέρους πράξεις παρέχει τήν έντύπωση μιάς άνθούσας αγοράς. Όμως, δεν είναι τούτο αληθές. Στο μεταίχμιο μεταξύ ισορροπίας και άνισορροπίας, είναι φυσικό πολλές μισθώσεις να έ-

χουν εύκαιρακό χαρακτήρα υπέρ ή κατά της μιάς πλευράς. Δίπλα στους 42.000 τον. d.w. από Γιβραλτάρ για Ἰαπωνία μέσω Δυτικής Αφρικής στα δολ. 10.000 ήμερησίως, προβάλλουν τά δολ. 4.000 για 30.000 τον. d.w. από ΝΑ Ἀσία για Δυτική Ἀκτή ΗΠΑ.

Άρκεί, νομίζουμε, ή γενική παρατήρηση της συμβαδίσωσης ναύλων και μισθωμάτων και ή μνεία της σχετικής «άδυναμίας» της Ανατολής που άντανακλάται στα μισθώματα των πάναμαξ πλοίων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέσα σε κλίμα άβεβαιότητας που δημιούργησαν οι (άγνωστες εν πολλοίς) προοπτικές της μετά τόν πόλεμο διαγραφόμενης κατάστασης στον Περσικό Κόλπο και, γενικότερα στη ναυλαγορά του πετρελαίου, ήταν φυσικό ή αγορά να κινηθεί διστακτικά και, επομένως, να προκαλέσει κάποιες άναστολές στην «κανονική» εξέλιξη της.

Έν τούτοις, σημαντικός άριθμός πλοίων (μεταξύ τους πολλά U/VLCC) βρήκαν άπασχόληση σε ναύλους που, αν και δεν συνιστούν βελτίωση, διατηρούν κάποιο «τόνο» στην αγορά και συντηρούν τις έλπίδες για μεσοπρόθεση βελτίωση.

Αν και κάθε χωριστή περίπτωση έχει τη δική της «ιστορία», τά VLCC κινήθηκαν γενικώς μεταξύ WS 39-41 για δυτικές και μέχρι 43-44 για ανατολικές όψεις. Τήν ίδια ώρα, VLCC για δύση κλεινόταν στα WS 34. Μικρότερες μονάδες κλεινόταν σε αντίστοιχα έ-

πίπεδα με τούς 80.000 τόννους για ΝΑ Ἀσία στα WS 105 περίπου.

Δυσπραγία στη Μεσόγειο, όπου ήταν περιορισμένος ο άριθμός των έντολών που κυκλοφόρησαν, εν πάση περιπτώσει, οι 80.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά κλεινόταν στα WS 90.

Στιγμιαία (;) πτώση της ζήτησης στη Δυτική Αφρική προκάλεσε πτωτικές τάσεις με τούς 130.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 47-48 (WS 50 για όψιόν Μεσογείου ή Κόντινεντ), μέσα από άμφιλεγόμενες τάσεις, όμως, τά έπίπεδα φαίνονταν να έπιστρέψουν στο 52-53 της κλίμακος.

Βελτίωση της ζήτησης στη Βόρεια Θάλασσα με τό «handy size» (80.000) στα WS 80 για ντόπια μεταφορά.

Χωρίς άφορμές ιδιαίτερου σχολιασμού ή Καραϊβική, όπου οι 50.000 τόννοι για τοπική μεταφορά κλεινόταν στα WS 110 περίπου.

Ειδική μνεία αξίζει, τέλος, να γίνει στα καθαρά φορτία που μέσα από άργες - βασανιστικές διαδικασίες δείχνουν να σταθεροποιούνται σε ικανοποιητικά για τήν πλοιοκτησία έπίπεδα. Ο κύριος λόγος της ζήτησης άναφερόταν σε φορτία με προορισμό τήν Ανατολή, με φορτώσεις από Περσικό αλλά και ΝΑ Ἀσία (Ἰνδονησία, Σιγκαπούρη, κ.λ.π.). Χαρακτηριστικός ο ναύλος των WS 100-102 για 60.000 τόννους από Περσικό για Ἰαπωνία. Η ποικιλία ποσοτήτων και τόπων φορτώσεως και εκφορτώσεως δεν έπιτρέπει έκτενέστερη αναφορά σε επιμέρους πράξεις που διαφεύγουν τούς σκοπούς του παρόντος.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΡΓΟΛΙΣ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 19,25 φίο, χωρίς ένδιάμεσα λιμάνια, 11 ήμέρες, Αυγούστου 26-31.

ΦΑΝΗΣ: Ἀμερ. Κόλπο 25.000 τον. λιπάσματα περίπου Ἰνδία, δολ. 34,50, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 13-20.

ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ: Παράναγκουα 45.000 τον. γεννήματα Ὀλλανδία, δολ. 11,30 φίο, 13 ήμέρες, Αυγούστου 15-23.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: Ἀμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Ρωσία, δολ. 12,50 φίο, 5 ήμέρες, Αυγούστου 10-25.

ΑΝΔΡΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 19,25, φίο, χωρίς ένδιάμεσα λιμάνια, 11 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 1-12.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊΚ: Ἀμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά Σρί Λάνκα, δολ. 19,50 φίο, 10.000/2.000 τον. φορ-

τοεκφόρτωση, Αυγούστου 16-20.

ΑΝΝΑ: Λέγκκεντ 17.000 τον. περίπου σιτηρά Σή-φορ, δολ. 21,50 φίο, 4 ήμέρες/ 8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 8-15.

ΑΚΤΗ: Παράναγκουα 23.000 τον. γεννήματα Βαλένσια και Σεβίλλη, δολ. 20 φίο, 4.000/2.750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 15-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Μαδράς 20.000 τον. περίπου χύδην γρανήτη Νιούαρκ, δολ. 18,75, 3.500/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 7-17.

ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ: Πόρτ Λουίς 14.000 τον. περίπου ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 18,50 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 4-10.

ΝΤΟΡΙΚ: Γιούσου 26.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ἰνδία, δολ. 31 φίο, 5.000/ 4.000 τον. περίπου φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 12-22.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

ΑΝΑΜΕΛΙ: Μπαγκόγκ 19.000 τόν. περίπου ρύζι σε σάκκους Ανατολ. ακτή Ινδίας, δολ. 27 φίο, 1.000/800 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 8-15.

ΣΤΑΛΩ 2: Κάμπτεν 32.000 τόν. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 900.000 κατ' αποκοπή, έξοδα φορτώσεως του πλοιοκτήτη, 3.000/400 τόν. φορτοεκφόρτωση, ανά κύτος, Αύγουστου 5-15.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Άκαμπα 14.000 τόν. περίπου φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 21 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 5-10.

Α'Ι'ΒΑΛΙ: Τζέντα 14.500 τόν. σιτηρά Λισσαβώνα / Μομπάσα, δολ. 14,45 φίο, 3.000 / 6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Αύγουστου 9-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: 16.251 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Βραζιλία άμεση, επαναπαράδοση Πορτογαλία, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΛΥΔΙΑ II: 16.270 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Βρέμη Αύγουστο, επαναπαράδοση Άκαμπα, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΣΩΤΗΡΑΣ: 27.570 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Φινλανδία Αύγουστου 9-15, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 65.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 56.242 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Σαγκάη άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.975 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 30.085 τόν. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Λάντς Έντ άμεση, ταξίδι μέσω Άνατολ. ακτής Καναδά με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΣΗΜΟΝΑΡΚ: 28.251 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 6.375 την ημέρα.

ΣΙΓΑΝΤΩ ΑΣ: 26.090 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Καχανόμ Αύγουστου 1-8, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ: 15.195 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Άπω Ανατολή άμεση, ταξίδι 3-5 μηνών πρὸς δολ. 4.900 την ημέρα.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕΗΝ: 26.741 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Κούβα άμεση, ταξίδι 2-3 μηνών με επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο / Καραϊβική, δολ. 6.050 την ημέρα.

ΣΗ ΒΑΓΚΝΕΡ: 26.453 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Μπαγκόγκ άμεση, επαναπαράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ, όψιόν Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 7.000 την ημέρα.

Β. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ: 117.894 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι 2-4 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.829 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ιαπωνία Αύγουστου 3-6, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.734 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστου 5, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ': 41.751 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νότιο Αφρική Αύγουστου 20-30, επαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ 1: 16.051 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Μομπάσα άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II: 30.650 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Δυτ. Σαχάρα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 26.991 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Βόρνεο Αύγουστου 12-18, επαναπαράδοση Ιταλία, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ: 31.831 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο Αφρική Αύγουστου 20-30, επαναπαράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο, δολ. 6.950 την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.166 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ Αύγουστου 15-31, επαναπαράδοση Ιαπωνία δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Πριόλο 20.000 τόν. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 185, τέλη Ιουλίου.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Βενεζουέλα 29.000 τόν. καθαρά Βοστώνη, WS 187,5, Αύγουστου 6.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τόν. Μίλφορντ Χέβεν, WS 67,5, Αύγουστου 3.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ: Μπετζάια 81.000 τόν. μέρος φορτίου Φός, WS 117,5, Αύγουστου 1.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 50.000 τόν. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ / Άμερ. Κόλπο WS 130, όψιόν Μπαχάμας WS 125, Αύγουστου 1.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Άνατολ. ακτή Καναδά 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Φλόριντα WS 180, Αύγουστου 7.

ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 40.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο / Καναρίους WS 110, Αύγουστου 4.

ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Σαλλόμ Βόε 63.000 τόν. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 77,5, Αύγουστου 3.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 45, Αύγουστο.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Ράς Ισα 78.000 τόν. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 95, Αύγουστου 7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Ράς Τανούρα 258.000 τόν. Άιν Σούκχνα WS 45,75, Αύγουστο.

ΣΗ ΣΟΝΓΚ: Περσικό Κόλπο 345.000 τόν. Λουϊσιάνα όψορ πόρτ WS 34, Αύγουστο.

ΒΕΝΟΥΣ V: Πουέρτο Λά Κρούζ 66.900 τόν. μέρος φορτίου Κόρπους Κρίστι, WS 88, Αύγουστου 4.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Άνατολ. ακτή Μεξικού 110.000 τόν. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 40, Αύγουστου 5.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 50.000 τόν. μέρος φορτίου Λάς Μίνας, WS 110, Αύγουστου 5.

ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ.: Μεσόγειο 29.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 180, Αύγουστο.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Κεύχαν 90.000 τόν. Λαβέρα, WS 82,5, Αύγουστου 11.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάια 70.000 τόν. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 100, Αύγουστου 8.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Μπαχάμας 65.000 τόν. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 100, Αύγουστου 6.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 235.000 τόν. Ιαπωνία, WS 43, Αύγουστο.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Γίεμπο 78.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 95, Αύγουστου 11.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 82,5, Αύγουστου 12.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ: Σκίιντα 30.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, Αύγουστου 8.

ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ: Τής 67.000 τόν. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 95, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 92,5, Αύγουστου 14.

ΙΩΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Μεσόγειο 50.000 τόν. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 102,5, Αύγουστου 12.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Νιγηρία 138.000 τόν. Γαλλία, WS 50, Αύγουστου 16.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΗ: Σουέζ 20.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο WS 185, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 198, Αύγουστου 7.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Καραϊβική 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 167,5, Αύγουστου 15.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Όδησσό 60.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 105, Αύγουστου 1.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου Κόντινεντ WS 77,5, όψιόν Μεσόγειο WS 82,5, Ιουλίου 28.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τόν. μέρος φορτίου Χαβρη, WS 80, Αύγουστου 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Ράς Σουκχέρ 115.000 τόν. Ιταλία, WS 71,5, Ιουλίου 23.



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

80 Broad Street, Boston, Mass. 02110 Phone (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656
also serving: Providence, R. I. Portsmouth, N. H. Portland, Me.



Τό «PARALIA» θά τό βρείτε σέ όλα τά Παράλια τής περιοχής Βοστώνης. Ή πρακτόρευσις του πλοίου σας θά γίνει τέλεια καί πλέον οικονομικότερη, χωρίς καθυστέρηση στήν φορτοεκφόρτωση, στήν προώθηση των spare parts καί χωρίς περιπλάνηση του παλιννοστούμενου πληρώματος. Θά γνωρίζετε όλες τίς κινήσεις καί αλλαγές τή στιγμή πού δημιουργούνται, όχι τήν ... άλλη μέρα!

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΜΑΣ
B/C «ΜΑΡΩ Λ.» τής εταιρίας
Λύρας Μπρόδερες

Οι αγοραπωλησίες

Για τους λόγους που ήδη εξετάστηκαν στο προοίμιο του Δελτίου Ναυλαγοράς, η σημερινή μας αναφορά στις αγοραπωλησίες καλύπτει τα παραλειπόμενα του προηγούμενου δεκαπενθήμερου μάλλον παρά τα πεπραγμένα του μόλις εκπνεύσαντος.

Είναι γεγονός ότι η τάση προς άσκηση του «δικαιώματος» θερινών διακοπών προκαλεί ισχυρές αναστολές στην όλη ανέλιξη των διαδικασιών αγοραπωλησιών με αποτέλεσμα μικρότερο αριθμό πράξεων. Σε αυτό το άσφαλώς συμβάλλει και ο δισταγμός πολλών πωλητών που προτιμούν να «περιμένουν».

Σάν πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις άς αναφέρουμε το handy M/T DUKE (82.000/1976) στα δολ. 11.500.000 το παρόμοιο του M/T DURANIA (83.400/74) στα δολ. 9.700.000 και, στα μικρότερα μεγέθη, τα πλοία παραγωγών M/T PETROBULK RULER (34.000/75) στα δολ. 8.000.000 και M/T BERGENSFJORD (30.000/84) στα δολ. 16.000.000 (ή και περισσότερα).

Στα πλοία χύδην φορτίου άς σημειώσουμε το M/V KOLLE D. (32.500/73) στα δολ. 4.100.000, το M/V GOLDEN COAST (26.500/76) στα δολ. 5.000.000 και το μεγέθους πάναμαξ M/V ANITO (62.000/80) στα δολ. 13.500.000 υπό διαλυτική αίρεση εκ μέρους των αγοραστών μετά από επιθεώρηση.

Τέλος, στα πλοία γενικού φορτίου θά σημειώσουμε το M/S MOUNTAIN AZALEA (SD14 του 1979) στα δολ. 4.000.000 σε Έλληνες του Λονδίνου.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η Μουσουλμανική εορταστική περίοδος, άφ' ενός, και η ουσιαστική απουσία άλλων χωρών από την αγορά (Ν. Κορέα, Κίνα) περιόρισε την κίνηση και, κατά συνέπεια, τον έστιάσμο του ενδιαφέροντος σε μικρό αριθμό χωρών.

Χαρακτηριστικοί εν προκειμένω είναι οι τύποι των πωλουμένων πλοίων (τά πλείστα

τυγχάνουν ειδικά, μη συμβατικά πλοία) και οι τόποι παραδόσεως (όπουδήποτε επί της Γης), σάφη και τα δύο δείγματα της ελάχιστης προσφοράς χωρητικότητας προς διάλυση.

Ίνδικη πηγή παρέχει πίνακα των μέσα στον Ιούλιο πραγματοποιηθεισών στη χώρα πωλήσεων που έχει ως εξής (πλοίο, βάρος, τιμή σε δολάρια).

- CAYMBAY/6.694/235
- CALO /4.300/228
- SALY (6.684/235
- PINE/13.542/245 (με ρυμούλκηση)

Στο γειτονικό Μπαγκλαντές σημειώσαμε την πώληση του M/T DODONE (5.945) αντί 260 ένω με ένα μόνο drill ship 10.862 LDT έμφανίζεται η Κίνα πληρώνοντας δολ. 242.

Αφήνοντας κατά μέρος αριθμό πράξεων (8 περίπου πλοία) που ο τόπος παραδόσεως καθιστά την αξιολόγηση δύσκολη, κάνουμε μνεία των δύο M/V BORINWUEN και M/V SANJUAN (15.000 τον. έκαστου) στην Ταϊβάν αντί δολ. 247.50 ανά τόννο ελαφρού έκτοπίσματος.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

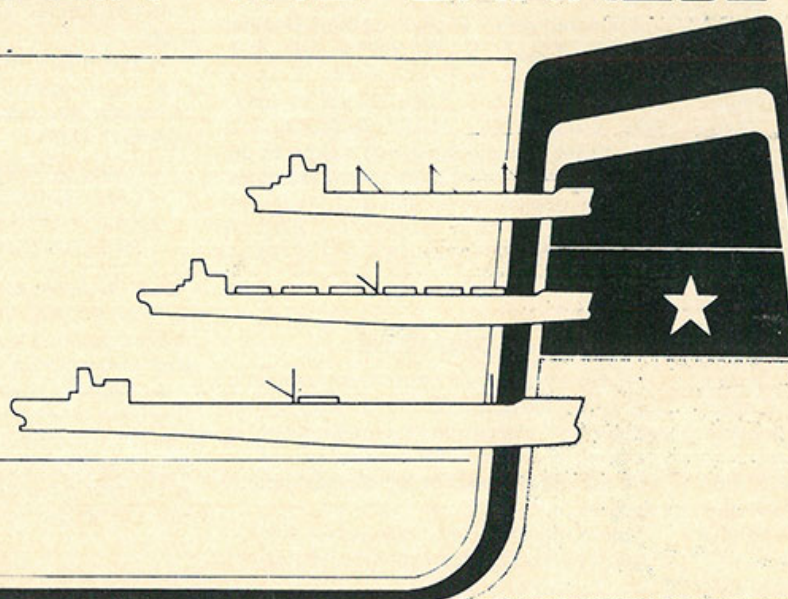
LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD · GR

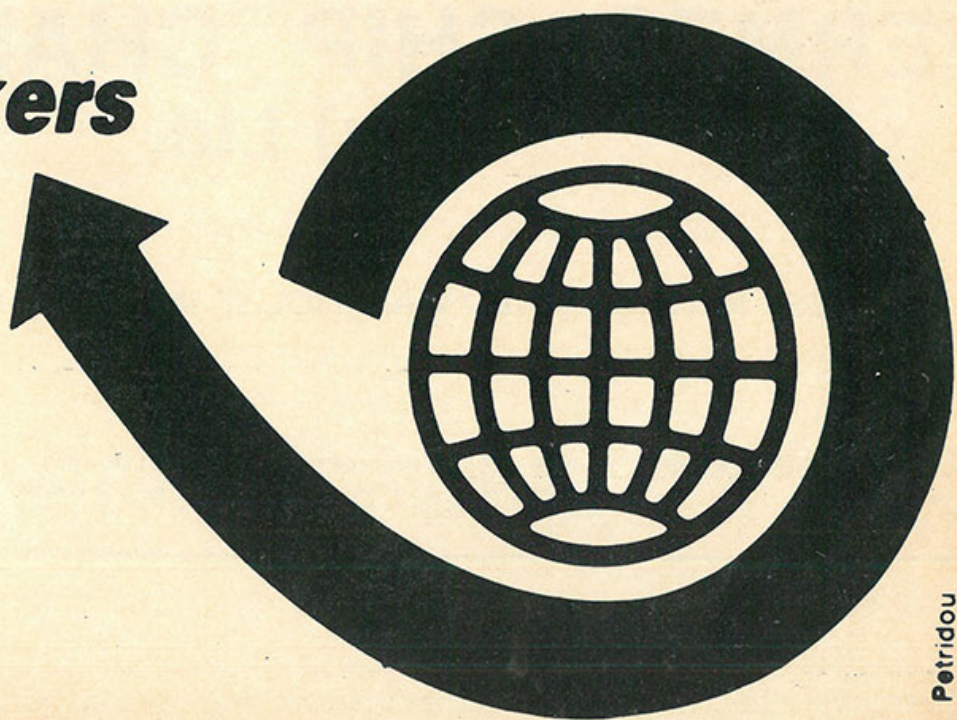
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE ·
CHARTERING:**

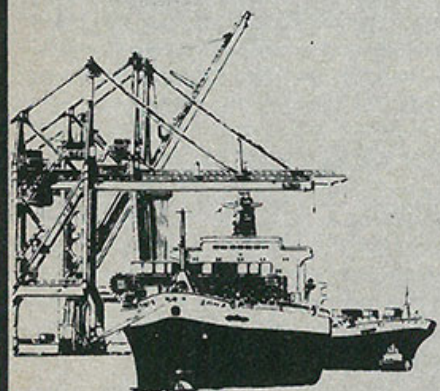
Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI · ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

NAFTIKA CHRONIKA



EUROPEAN SHIPPING

At the meeting of EC transport ministers which took place in Luxemburg, the following pessimistic report was made with regard to European shipping.

World supply is 20% higher than demand. The natural trend therefore is for a decline in the number of ships. But the European merchant fleet has been reduced fourfold in comparison with the world fleet. Between 1980 and 1987 the world fleet increased by 16% while the European fleet was reduced by 13%. Also, two thirds of the European fleet consists of ships that are more than ten years old which places the European fleet in a worse position vis-a-vis the fleets of the OECD and COMECON countries and some of the developing countries as well. At the same time, the European fleet is continuing to lose markets which means that something should be done to make European ships more competitive. Proposals in this respect are that the state should shoulder some of the social security burden, make taxes on shipping income payable in instalments and undertake repatriation costs for seamen.

On the burning subject of cabotage, it is obvious that the countries in the South are linking that issue with financial support for coastal shipping which the countries of the North firmly oppose.

KEEPING THE TARGET IN SIGHT

Recent events involving the Ministry of Mercantile Marine — we mean the "City of Poros" affair — oblige us to repeat the recommendation we made in our last issue to the effect that the Ministry's main task is to occupy itself with the problems of Greek shipping and the survival of the Greek flag.

Measures to deal with terrorism are undoubtedly needed and they should be preventive measures in the form of

strict control, cross-checked information and close cooperation with other security services and coordinated action with them.

But these things should not lead the Ministry up other paths. In other words, it should not become another Ministry of Public Order but should preserve its main function as the administrative organ of Greek merchant shipping.

CONGESTION SURCHARGE POSTPONED

The Piraeus based companies representing the Greece - West bound conference have asked their principals to delay until September in applying a ten percent congestion surcharge on the port of Piraeus.

The move is considered as a goodwill gesture following the efforts by the Piraeus Port Authority to meet the urgent problems facing the convergence lines Sealand, Zim and Farrel Lines whose vessels call monthly at Piraeus with an average of 2,000 container movements.

The Port Authority has announced the supply of four additional heavy forklifts, to be followed shortly by a further four, in an effort to alleviate congestion problems of the central container port.

MERCHANT NAVY TRAINING

Five important measures for the upgrading of merchant navy training have been proposed by the Ministry of Mercantile Marine.

The first is the application of sandwich courses. More specifically, the academy course will consist of a four-year course for deck officers and engineers with shipboard training during the second year. On graduation, apprentices will receive their 3rd. Mate of 3rd. Engineer's certificate without further ado.

The second is obligatory boarding in the central academies.

The third is compulsory attendance and wearing of uniforms for first-year cadets.

The fourth is the introduction of new lessons and the revision of the curriculum to bring it up to date.

The fifth is the establishment and functioning of a School for Radio-electronic officers to replace the present schools for radio officers and electricians.

HIGHER PRICES FOR NEWBUILDINGS

The South Korean Development Bank has appealed to Korean and Japanese shipyards to increase the prices of new-

buildings. The measure is one more effort to overcome the difficulties faced by Far Eastern shipyards. South Korean and Japanese yards are trying to turn a profit from newbuildings in various ways such as reducing personnel, increasing productivity and diversifying their activities.

The Bank has declared that shipyards and shipping companies must find their own solutions to their problems and let the banks and the state to maintain an advisory role.

SHIP SIZES

Although cargo ships have ceased to grow in size for the time being, cruise ships appear to be getting larger than ever, if one is to judge by the order placed at the Harland and Wolff yards in Belfast for a 3,000-passenger cruise ship which will be the largest in the world.

The ship will be a 160,000 tonner, 350m. long and 64 m. wide and a height of 49 m. She will be the flagship of the world's liner fleet with 1,500 cabins, all above the waterline and all with a view on the sea. The ship is to enter service in 1992 with sailings from Miami, Fla. The building contract is expected to be signed at the end of the year and the cost of the ship is estimated at 500 million dollars.

The owner is the well-known shipowners, Mr. Ravi Tikoo who once made the headlines when his Globtik company ordered the first 500,000-ton tankers.

The proposed name for the ship is "Ultimate Dream" and one wonders whether the "ultimate" refers to the shipowner or to the size of the ship.

PIRACY AND MARITIME FRAUD

The German tugboat "Fairplay IX" which was captured by pirates in the China Sea appears to be a combined case of piracy and maritime fraud. The ship has disappeared and the last contact with it was made on May 27 by radiotelephone. On June 8 there was a brief exchange between the captain and the ship's agent in Taiwan. Since then there has been no news.

Although many points remain to be

cleared up, what happened on general lines is the following: The ship was boarded by Filipino pirates and made to tow another ship, the "Negotiator" to a Taiwan scrapyard. The scrapyard refused to accept it because its papers were not in order. After that, the pirates took the ship to Hong Kong where the "Negotiator" was towed by another tugboat. It appears that the pirates tried to sell the "Fairplay IX" for scrapping at a price of 2.5 million marks but were not able to. The 16 pirates then forced the "Fairplay IX" to sail to the Philippines. Off Manila, however, they abandoned it and boarded another ship which was lying in wait for them. Since then, nobody knows what has happened to it.

THE NORWEGIAN REGISTER

Norske Veritas appears to be on the road to recovery from the dramatic events of 1986. With a turnover of 1,484 billion kroner the Bureau has improved its financial position considerably, thanks largely to a reduction in staff. The turnover covers all five activities of Norske Veritas which consist of ship registration, drilling platforms, industry, real estate, technology and data processing.

At the end of 1987 there were 3,973 ships registered with Norske Veritas totalling 46 million grt. or 11.7% of world tonnage. 158 ships were enrolled in 1987 totalling 2 million grt. while 144 ships totalling 3.2 million grt. were deleted from the register, half of which went to the scrapyards.

In the floating platform field the Norwegian Bureau has a share in the Veritec company which concerns itself

mainly with undersea technology and has recently signed an important contract for the checking, maintenance and repair of a Taiwanese oil company. Norske Veritas is also active in industry (metal sheets, pipes, etc.) and in space programmes.

THE IMO SERIAL NUMBER

It would seem that the establishment of a serial number for all ships is not to be. IMO has therefore decided to adopt the numerical system used by Lloyds Register and which will become the basis for IMO's programme. It will enable all the ships in the world to be identified regardless of any changes of name, flag ownership that may occur during their lifetimes. IMO's object is to reinforce international security measures, the prevention of sea pollution and discourage maritime fraud. The number will be preceded by the letters IMO and will be entered in the ship's articles and in all certificate granted to the ship.

The LR number which is applied to all ships of 100 grt. and above came into practice in the early 1960s and is entered in all the monthly supplements of the LR Register of Ships.

SOLOMON ISLANDS JOINS IMO

The Solomon Islands has become the 132nd Member State of the International Maritime Organization, the United Nations agency exclusively concerned with maritime safety and the prevention of pollution from ships.

The Solomon Islands' instrument accepting the Convention establishing IMO was deposited with the Secretary

50 YEARS AGO

— On the 9th of this month the Chamber of Shipping held its annual general meeting at which it was decided that in accordance with Law No. 1310 the Chamber would supervise the strict application of the agreement concerning minimum freight rates.

— The mixed committee for setting insurance premiums for war risks has decided to set minimum rates for cargoes carried in the Mediterranean by Greek, Panamanian and Soviet ships.

— During the last voyage of the cargo ship "Yannis" in the South Atlantic one of its seamen came down with acute appendicitis. A radio message was sent to the Italian liner "Principessa Giovanna" sailing in the vicinity which picked up the seaman. He was operated on by the Italian liner's surgeon and was thus saved from certain death.

— The committee formed under Commander Spyros Zarkos, RHCG, for revising the complements of Greek merchant ships has begun its work.

— The ss "Evangelia Livanos" was fixed from Madras 7,800 tons of nuts for the Mediterranean, U.K., Continent 28/September 1-15.

(Naftika Chronika No. 184, 15/8/1938)

General of the United Nations on 27 June 1988.

WEST GERMANY TO BUILD INMARSAT EARTH STATION

The Deutsche Bundespost has announced plans for an earth station in the Federal Republic of Germany to operate with the INMARSAT mobile satellite communications system.

The station will probably be located at Raisting, near Munich, and will operate to the INMARSAT Atlantic Ocean region satellite.

The new station will be equipped to handle both INMARSAT Standard - A and Standard - C communications. Standard - A provides direct-dial telephone, telex and data communications through mobile terminals, designed mainly for shipboard use but also produced in land-transportable versions, with antennas of between 60 and 90 cm diameter. Standard - C allows a wide range of data and messaging services and operates through tiny portable, vessel or vehicle-mounted terminals weighing only a few kilos.

INMARSAT is a 54 member-country cooperative that operates eight satellites to provide virtually global communications coverage. The Federal Republic of Germany is the 12th largest user of the system, with a total of more than 150 mobile terminals in operation, mostly on board ships.

in Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνεχώρησε — δ = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ = δεξαμενόπλοιο — μ = μικτό)

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	65	8374
AGIA GALINH	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA SΦOIA	85	24500
AGIASOZ	82	36000
AGIOS ANΔPEAS	77	10815
AGIOS MAKAPIOZ	68	25003
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580
AGIOS ΦANOPYIOZ	69	14029
ADPATIKH (δ.)	63	30648
AETOS	72	3065
AΘHNAI	67	9443
AΘΛON	79	10428
A'I'BAI	70	8898
AIGAION	77	14274
AIKATEPINH	64	5931
A'I'ANT MAPINEP	74	16066
A'I'ANT SKA'Y	76	11064
A'I'ANT SKIΠEP	84	16800
A'I'ANT TZEM	85	16800

AIOIIZ	65	41872
A'I'PHNIZ EMEPAN	77	9083
A'I'PHNIZ NTETIN	71	78021
A'I'PHNIZ SΦAΦ'I'P	77	10153
AITZIAN FOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLAFIN	83	35000
AITZIOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPATZ	78	13889
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
ALBOPADA	77	5868
ALZANADPA	74	10058
ALZANADPEIA	75	22575
ALZANADPEIA	81	14641
ALZANADPOZ II	77	1598
ALZANADPOZ III	77	1584
ALZANATER	57	4365
ALZIOH XOOPY	68	9084
ALZIOH	74	23757
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALKAIOS	77	11213
ALKIMOS	85	24700
ALKMAN	77	14530
ALKMHH	79	10996
ALKYONIZ	73	13631
ALKYONIZ (δ.)	87	17612
ALKYON	73	8224
ALMA	80	11584
ALMAP	69	10373
ALMI SKA'Y	74	22246
ALMΠA	69	4796
ALMΠEPTA	84	17882
ALONHIOZ (δ.)	72	17355
ALFA SH (δ.)	68	35450
ALFA TZOPYITEP	85	14400
ALFA TZALANTZ	85	10511
ALFA ΦE'I'Φ	84	22000
ALFA ΦE'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAPANTOZ	80	10996
AMAPYALIZ	83	13600
AMEOYCT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOPPOZ	83	34000
AMOTPIPI	78	10995
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996
ANAGΓEA APKONOT	81	36061
ANAGΓEA APH	80	10996
ANAGΓEA ATAZ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKAPY	74	13633
ANAGΓEA ΓKPEHTHIZ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA FOY'I'SNTOM	74	13348
ANAGΓEA EHTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EZΠPEZ	82	29487
ANAGΓEA HΓKA	83	20432
ANAGΓEA INTEΛΛITZENI (δ.)	82	24655
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIFKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I'S	74	13 11
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633

ε. Φουτζία 9/10
ε. Λέ Χάρβη 19/5
πρόξ Εισαμέν 15/4
ε. Μοντεβιδέο 15/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Γκνάνσας 14/5
πρόξ Κακινάδα 26/4
α. Πόρτ Κέμπλα 4/5
πρόξ 'Ιαπωνία 20/5
ε. Κόμπε 15/5
ε. Ροζάριο 15/5
πρόξ 'Αλγέρι 7/1
α. Χιούστον 30/4
διάλυση Μπαγκλαντές
ε. Πειραιά 19/5
ε. Πειραιά 15/5
α. Λός 'Αντζελες 16/5
α. Σουάιμα 11/5
δ. Σουέζ 18/5
άρχει Χαλκίδα
ε. 'Οζόκα 13/5
δ. Παναμά 17/5
πρόξ 'Ορν 3/5
ε. Μαντράς 29/3

διάλυση Ταϊβάν
α. Λά Παλις 6/5
πρ. «Diamond Glorious»
ε. Λαντακρόνα 14/5
α. Λός Πάμας 17/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5
μεσογειακές μεταφορές
πρόξ Ν. 'Αφρική 15/54
α. Γιοκοχάμα 14/5
άρχει Πειραιά
πρόξ Αυστραλία 12/5
ε. Ντιαμάντες 14/5
άρχει Πειραιά
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 24/4
ε. Κάντλα 12/5
πρόξ Λένινγκραντ 23/4
ε. 'Αμβέρσα 20/5
ε. Πειραιά 16/5
άρχει Χαλκίδα
στο Μπαντάρ 'Αμπάς
πρόξ Ναγκασάκι 30/4
πρόξ Κηλβελαντ 18/5
ε. Θεσσαλονίκη 25/4
πρόξ Μπαντάρ 'Αμπάς 29/4
α. 'Ηστον Λόντον 5/5
ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/3
ε. Νεμρούτ Μπαί 15/5
πρόξ Μπαρνακούλα 22/4
ε. Κολομπίνα ρίβερ 14/5
πρόξ Γιάνμπου 22/12
άρχει Πειραιά
πρόξ 'Οζόκα 17/5
ε. Μπορντ 17/5
α. Σιγκαπούρη 12/5
δ. Σουέζ 19/5
ε. 'Ιμνιγχαμ 18/5
ε. 'Ιμνιγχαμ 1955
πρ. «Brisbane Sea»
α. Ν. Γουάινσντερ 12/5
ε. Ντόρμπαν 6/5
ε. Γιοκοχάμα 13/5
α. Τσίμα 13/5

α. Γιοκαίσι 10/5
επωλήθη 'Απω 'Ανατολή
α. Βρέμη 11/5
πρόξ ΕΣΣΔ 18/4
α. 'Αμβέρσα 21/5
πρόξ Βαλτιμόρη 17/4
α. Σαβάννα 11/5
ε. Καραίσι 12/5
δ. Σουέζ 11/5
δ. Κωνίπολη 28/4
α. Νιούκαστλ 11/5
πρόξ Μπαγκλόκ 27/4
πρόξ Βόλο 9/5
α. Εϊβονμσού 16/5
δ. Ντόβερ 15/5
α. Ρουέν 9/5
α. Λός 'Αντζελες 11/5
α. Ρότερνταμ 18/5
πρόξ Πράια Μόλε 19/4
πρόξ 'Οδησσό 9/5
ε. 'Οζόκα 16/5
δ. Νιόβερ 20/5
ε. Σήνρες 20/5
α. Σιγκαπούρη 8/5
ε. Σίδνεϋ 12/5
ε. Λιανουγκάγκ 11/5
πρόξ 'Αβανό 8/4

ANAGΓEA SAEZ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA SPIPI	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TZAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTEΛITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAPΠINEX	73	13631
ANAGΓEA XAPMONY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOPY	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ON	77	15378
ANAMEAI	77	14584
ANAZAZIA	80	15688
ANAZAZIZ (δ.)	75	69222
ANAPH	85	34400
ANAPPOYH	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOZ	85	34500
ANAPPOZ A'I'ANT	83	10520
ANAPPOZ APHEZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ATAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ΓEOPPIOZ (δ.)	76	115461
ANAPPOZ MEATEMI	73	32781
ANAPPOZ OKHANIA	77	20676

ANEMOZ	76	8376
ANEMOZH	79	10996
ANOTIPH A	76	16646
ANOTIZ	79	11000
ANIMAP	72	10527
ANNA	79	12214
ANNOYAA	71	9826
ANTBENTIOYPI	54	5383
ANTEINA	77	16356
ANTZELIK ΓKPEHIZ	71	30193
ANTZELIK ΠAYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK SPIPI	84	36353
ANTZELIK ΦAIOH	84	36353
ANTZELIK XOOPY	85	25300
ANTZELMAP	72	6666
ANTZOYLETTA	78	24941
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXIA	72	11931
ANTIPAPPOZ (δ.)	86	18000
ANTIPAPPOZ (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOZ (δ.)	79	19463
AYOYPOA ΠEPA	76	6051
APEE	73	16397
APHAIOTIZ	75	35716
APHOIA	75	34409
APOLLONIA XII	66	1506
ARAMEPAA	82	13800
ARAN	80	10428
APONAYTHIZ (δ.)	74	18309
APPO EEPLOPEP	78	20328
APPO TPET'INTER	78	20328

ARETH	73	13631
AREOYOYIZ II	72	20239
ARHIZ	71	15119
ARIADNH	68	45678
ARIANA	73	23134
ARIEL	70	7571
ARISTOTELANIZ	85	13600
ARION	73	13633
ARK AIOOZ	76	10801
ARK MINOZ	76	5999
ARK OΔYCEYIZ	76	10494
ARKADI	83	4097
ARKADIA	84	20494
ARKAS	88	36309
ARMENISTHIZ	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMPEPAA	75	22575
ARTEMIZ	87	36648
ARTEMIZ	77	66259
ΓAPOYΦAΛΛIDH (δ.)	84	22172
APXAGΓEΛOZ	76	30149
APXAGΓEΛOZ	76	30149
APXHΓETHIZ	76	19633
APXIMHΔHIZ	84	25063
APXIMHΔHIZ	85	13600
ASHMINA	66	35001
ASKONA	81	30500
ASLEY	70	13363
ASPILOZ (δ.)	85	45065
ASTEPHIZ	81	34447
ASTHP	74	13633
ASTYPAΛAIA (δ.)	70	17485
ASΦAΛHT TPET'INTER (δ.)	62	18033
ATANTIKA (μ.)	81	14582

ε. Σουθάμπτον 14/5
α. Βαλπαράιζο 10/5
α. Κοπέ 17/5
α. Λάγος 13/4
ε. 'Αρίκα 29/4
ε. Σκουάμις 16/5
δ. Γιβραλτάρ 12/5
α. Σουέζ 19/5
πρόξ Μοντρίρ 3/3
δ. Σουέζ 3/5
α. Χοντρίνα 9/5
ε. Πόρτ Καμπέλλο 16/3
α. Λειζόες 18/5
ε. Μπαγκλόκ 22/4
ε. Πειραιά 14/5
δ. Κωνίπολη 6/5
πρόξ 'Αλγερία 6/3
α. Σιγκαπούρη 3/5
πρόξ Γιοκοχάμα 8/5
α. Πόρτ Χέντλαντ 16/5
ε. Σάντο Ντομίνγκο 28/4
πρόξ Ρότερνταμ 29/4
πρόξ Πογκόκ 14/4
άρχει Τάραντα
δ. Παναμά 9/5
πρόξ Χάμπτον 2/4
α. Τερνέστη 16/5
δ. Παναμά 12/5
πρόξ Ντακόκ 6/4
ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
α. 'Ανκόνα 17/5
δ. Σουέζ 17/5
πρόξ Δ. 'Αφρική 28/4
άρχει Πειραιά
δ. Δαρδανέλλια 6/5
ε. Πόρτο Βέσμε 28/4
πρόξ Αίγυπτο 23/4
α. Τάραντα 19/5
ε. Τακόμα 6/5
πρόξ 'Οδησσό 24/4
α. Σιγκαπούρη 3/5
πρόξ Μπουσάν 1/4
πρόξ Μιζουσίμα 26/4
α. Λά Σέτζια 2/5
μετ. «Antio» (π.)
ε. Λός 'Αντζελες 12/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/5
ε. Γκάνδη 15/5
ε. Σαλβαντόρ 9/5
α. Μασσαλία 16/5
πρόξ Γιβραλτάρ 15/5
α. Γιβραλτάρ 12/5
πρόξ 'Οδησσό 26/4
πρόξ Στυλβία 11/5
ε. Χάμιλτον 11/5
α. Κακούτα 5/5
πρόξ 'Αρούμα 6/4
πρόξ 'Ιβάν 5/2
πρ. «Βόσμαν»
πρόξ 'Ιαπωνία 24/3
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 25/3
επωλήθη 'Ελληνες
επωλήθη διάλυση
πρόξ 'Ινδονησία 1/4
πρόξ 'Ισπανία 17/5
ε. Νατιέρ 17/5
ε. Βομβάη 12/5
α. Ντόρμπαν 7/5
πρόξ Καλλάο 5/5
α. Σιγκαπούρη 6/5
πρόξ Πειραιά 2/3
πρόξ Χουέλα 10/5
πρόξ Κόλο ΗΠΑ 11/5
ε. Τάιν 18/5
πρόξ Κίνα 1/4
πρόξ Χόγκ Κόγκ 3/4
α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 2/5
α. Νιόνιζες 24/4
α. Κοπέ 10/5
δ. Παναμά 9/5
πρόξ Αυστραλία 16/4
α. Τόκιο 9/5
ναυπηγ. 'Αϊδί
α. Τερνέστη 16/5
α. Λισσαβόνα 18/5
α. Τενερίφ 19/5
α. Γιοσουπόρ 5/5
α. Μίνα Σακρ 11/5
α. Λάγος 17/3
ε. 'Αμβέρσα 21/5
ε. Φιλαδέλφεια 13/5
α. Σιγκαπούρη 9/5

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	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
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	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
ΓΙΟΥΡΟΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ		
ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (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		
αργεί Πειραιά		
ε. Φός 19/5		
α. Πειραιά 13/5		
α. Μπ. Αίρες 14/5		
α. Χιουσόν 2/5		
α. Αμβούργο 12/5		
α. Μπάινα Μπλάνκα 11/5		

στην Καλκούτα		
α. Πειραιά 17/5		
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 20/4		
α. Πειραιά 9/5		
α. Ρότερνταμ 17/5		
επωλήθη Νορβηγούς		
α. Χάλιφα 9/5		
ε. Δουνκέρκη 20/5		
επωλήθη Σοβιετικούς		
α. Μεθάλ Ρόουντς 4/5		
α. Φός 5/5		
προς Χόγκ Κόγκ 21/4		
δ. Σουέζ 5/5		
προς Ντουμπάι 17/2		
ε. Ίμινγκχαμ 18/5		
στο 'Ασσάμ 7/5		
α. Κουιντέρο 25/4		
αργεί Πειραιά		
πρ. «Φόρ Φάγκας ΙΙ»		
ε. Σαλβαντόρ 14/5		
αργεί Πειραιά		
προς Γάνδη 1955		

α. Λειζόες 3/5 *		
προς 'Αλβέρτι 6/5		
προς Νιούκαστλ 15/4		
ε. Μελβούρνη 10/5		
μεταφορές Φουτζέιρα		
ε. Χονφράν 16/5		
ε. Ρότερνταμ 16/5		
ε. Βηρυτό 17/5		
ε. Πειραιά 19/4		
δ. Σκώ 8/5		
α. Χόγκ Κόγκ 16/5		
προς Καλλας 29/4		
προς Πόρτ 'Εβεργκλέιντς 5/5		
α. Λειζόες 10/5		
ε. Βρέμη 19/5		
επισκευές 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. 'Ορλεάνη 15/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5		
προς Ζανζιμπάρ 1/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5		
ε. Ταγγέρη 30/4		
δ. Παναμά 8/5		
ε. Σαβόνα 18/5		

α. Γιβραλτάρ 5/5		
α. Χιουσόν 12/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5		
ε. Βαλτιμόρη 13/5		
στο Πουέρτο Καμπέλλο 30/4		
προς Σάν Πέντρο 16/4		
α. Σάντος 11/5		
στην 'Ακαμπα (αποθήκη)		
ε. Χοντίντα 8/5		
ε. Βρέμη 18/5		
α. Μανίλα 6/5		
αργεί Πειραιά		
α. Πόρτ Κέμπλα 16/5		
στη Μανίλα 4/5		
προς Πασιό Γκουιντάγκ 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. Γιούροπορτ 18/5		
ε. Κολούμπα Ρίβερ 10/5		
προς Φιλιππίνες 13/5		
προς 'Ιντσόν 24/4		
α. Ρότερνταμ 20/5		
προς Μπαγκκόγκ 29/4		
ε. Σουέζ 14/5		
α. Μπαχραϊν 11/5		

ε. Τάμπα 4/5		
α. Φρητάνου 15/5 *		
ε. Σαβόνα 18/5 *		
προς Βαλτιμόρη 12/4		
αργεί 'Αλβέρτι		
προς Ρίτσοντς Μπαϊν 21/4		
προς Κωνσταντίνα 6/5		
α. 'Αμπέρσα 12/5		
προς Γαμπούκοα 20/4		
προς 'Ακαμπα 5/5		
ε. Πόρτ Κέμπλα 15/5		
πρ. «Αιγίς Μπάιτικ»		
προς Σιγκαπούρη 20/4		
προς Πόρτ Κέλαγκ 15/5		
μεσογειανάς μεταφορές		
ε. Λάρνακα 19/5		

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	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
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΑΣΠΟΝΤ 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
ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΑΝΣ	85	22208
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΣΠΕΡΣ	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 ΧΟΟΥΠ	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 ΚΟΠΕ	79	13941
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΙΝΙ	77	34035
ΖΗΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΖΗΛΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749
ΘΕΟΦΑΝ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	15146
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΘΑΚΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569
ΙΘΑΚΑ ΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΘΑΚΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΘΑΚΑ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΘΑΚΑ 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
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ 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 ΓΡΕΓΟΡ (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 'Αμπάς 6/4		

ἀργεί Βασώρα	
δ. Γιβραλτάρ 17/5	
α. Σιγκαπούρη 2/5	
α. Μελβούρνη 19/4	
α. Χόγκ Κόγκ 11/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	
ἀργεί Πειραιά	
επωλήθη	
α. Γκατίνα 5/5	
δ. Γιβραλτάρ 6/5	
δ. Σουέζ 3/5	
σιό Σάλλορ Βόε 21/5	
στην Πάχη (αποθήκη)	
στις Μπίτερ Λέικς	
α. Χιουσόν 4/5	
α. Γκουγιακούβι 15/5	
α. Αζουαλντορά 15/5	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ	77	21194	ε. Φωρμάντλ 14/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	69	9116	στό Λόντος 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	72	14212	α. Γένοβα 14/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	73	13324	μετ. «Acadia» (Μπαχ.)
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	67	12702	α. Μπ. Άιρες 16/5
ΚΑΡΟΣ	68	12701	α. Βαρκελώνη 19/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067	δ. Κων/πολη 29/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040	α. Ιμμινγχαμ 12/5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	77	8750	προς Θεσσαλονίκη 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376	α. Ρότερνταμ 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 1/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)			
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Άμβουρνο 13/5
ΚΕΪ'Π ΣΑΝ	73	62311	α. Βανκούβερ 14/4
ΚΙΓΚ ΛΑΞΑΝΤΕΡ (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 Παράναγούα 27/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φέλιξτσο 17/5
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσιμπα 14/5
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Βαλπαράϊζο 15/5
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	δ. Ντόβερ 3/5
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Γάνδη 11/5
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Πειραιά 20/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	προς Μονακό 7/5
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	προς Νταούλα 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. Φέλιξτσο 8/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 10/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	προς Μαπούτο 3/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Ίκονιο 11/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Ν. Ύορκη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Καρταγένα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Ντόρμπαν 13/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	επισκευές Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Ντόρμπαν 14/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	δ. Παναμά 2/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Χαλίφα 13/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τερνότε 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	α. Ντόρ ες Σαλαμ 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	προς Χιούστον 27/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Έλλάδα 30/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 3/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντον 19/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 13/5
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ν. Ύορκη 21/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σάν Φραντζίσκο 14/5
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 15/5
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	επωλήθη
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ντόρμπαν 15/5
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Κοματσούμα 3/5
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	προς Ίντσον 9/5
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουέι 10/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Μπάρ 12/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Αυστραλία 13/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Τορόντο 1/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	προς Εύρωπη 30/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. «Egline»
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. Όμισαλ 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 Γκομπόν 8/4
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Ίλιτσεβσκ 15/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Τομπάτα 15/5
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Βιτόρια 1/5
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Λός Άντζελες 5/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Βενετία 18/5
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	άρχει Βασάρ
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	δ. Σουέζ 12/5
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	προς Κίληγκ 25/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΛΥΔΙ	70	14878	πρ. «Μεσσάρια»
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	προς Μασσάουα 19/5
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Μίχουσιμα 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. Όρλεάνη 3/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	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	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	προς Τρίπολη 16/4
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Άλγκεθρας 4/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Λός 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 Αιγύπτου 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	προς Ταϊβάν 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Μανφρεντόνια 13/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Άαρχους 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. Μπρίτσκορτ 11/5
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Τζέντα 6/5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Δ. Αφρική 10/4
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Παρίσι Γκουντάγκ 21/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ρότερνταμ 21/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Αιγύπτου 14/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Γένοβα 19/5
ΜΑΡΙΟΥ	71	16269	α. Γιούροπορτ 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. Σέμπου 14/5
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Τουρκία 29/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μπερντάνοκ 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Παράναγούα 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. Όρλεάνη 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 Φραντζίσκο 12/5
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ουγγαρία 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15988	α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1583	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Βερκρούζ 3/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Τόμα 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ντεμεράρα 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ φ Σπαϊν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΚ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Πόρτ Έσκουβελ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαλέντια 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ε. Πόρτ Έσκουβελ 14/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	προς Ντεμεράρα 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ	70	1587	α. Ντεμεράρα 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Μασαμπάντος 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Ν. Άμερική 15/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Βενετία 14/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Εύξεινο Πόντο 2/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Κόρπους Κρίστι 12/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	δ. Καυμάν Μπράκ 12/4
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Ναντόρ 27/4
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Πειραιά 7/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Μπαγκόνκ 24/4
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Νιούπορτ 19/5
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	προς Κολόμπια 8/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πίκπον 26/4
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Πουρτίο Καμπέλο 17/3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Νταμπέρ 8/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	προς Κρότωνα 2/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Μπυμπάο 14/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Τής 20/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	προς Περαϊκό 7/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	προς Τζουμπάλ 9/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	προς Ν. Όρλεάνη 17/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Τάραντα 12/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	μετ. «ISS Los Angeles»
ΜΠΡΙΤΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	δ. Παναμά 1/5
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	προς Κουβέιτ 14/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	προς Βραζιλία 13/5
ΝΑΕΟΣ	70	9865	πρ. «Athens»
ΝΑΤΑ	77	9359	προς Ίντσον 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	πρ. «Κορονέι»
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	α. Φόρ 15/5	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μπόνιουρ 1/5
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Καζιμπλάνκα 26/4	ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Πόρτ Τάλμποτ 13/5
ΝΕΝΑ	74	39866	πρόσ 'Ιταλία 8/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Λός 'Αντζελες 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	δ. Π. Σαϊδ 15/5
ΝΕΦΕΛΗ	83	36773	ε. Όξελσσούντ 5/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (άποθηκη)	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 15/3
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Αιγούστα 14/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Γιβραλτάρ 14/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 18/5	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ)	77	45755	δ. Σουέζ 16/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Άμβέρσα 21/5	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Σαβόνα 14/5	ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Λισαβόνα 10/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρόσ Φακλάντς 8/4	ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 13/5
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολη 3/5	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Βιζακπατάνη 11/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	πρόσ Κεύγαν 12/5	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Δαρδανέλλια 9/5
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	δ. Γιβραλτάρ 6/5				
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Μανίλα 10/5	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπότ
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά	ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Όριστάνο 10/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Θεσσαλονίκη 30/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Χιούστον 12/4	ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμο 3/5
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Ν. 'Υόρκη 7/5	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Γιβραλτάρ 15/4
ΝΙΜΦΡΟΝΤ	76	39004	πρό Ν. Κορρά 10/4	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	πρόσ Πόντα ντ' Ούμπου 29/4
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Ν. Καληδονία 23/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Φιλαδέλφεια 10/5	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Δαμιάτα 5/5
ΝΟΡΘ ΝΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	ε. Άκαμπα 13/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Κερπένκ 27/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	πρόσ Όθρησ 2/5	ΠΟΠΗ	67	11002	πρόσ Άκαμπα 23/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Ρότερνταμ 10/5	ΠΟΠΗ Π.	71	5084	ε. Γιοκοχάμα 8/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Άλεξάνδρεια 5/4	ΠΟΞΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Τερνίστα 9/5	ΠΟΞΙΔΩΝ	68	10691	πρόσ Μπ. Άιρες 28/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Άμβέρσα 21/5	ΠΟΞΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (άποθηκη)
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μπουλόν 11/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300	έπισκ. Σ. Άννα Μπαίη 18/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Μοντεβιδέο 10/5	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Σιγκαπούρη 5/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	9813	α. Μαρίνα ντ'ι Καρόρα 19/5	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Δαρδανέλλια 24/4
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Πειραιά 9/5	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/5
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Βαλένσια 7/5	ΠΡΑΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τόραντα 14/5
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Πέτερσεντ 19/5	ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	έπισκευές Πειραιά 27/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ρότερνταμ 20/5	ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Τσίμπα 12/5
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Τονιά 10/5	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκονιο 8/5
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Καρντέμπε 20/5	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325	πρόσ Σκίνατα 16/5
				ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 13/5
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	ε. Μπωμόντ 10/5	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Τέξας Σίτυ 8/5
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Καλουνιμποργκ 17/5	ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Σάντος 12/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρόσ Καοσιούγκ 6/5	ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρόσ Πόρτ Νογκάρο 16/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ				ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Βαλένσια 20/5
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600	ε. Πόρτ Λίνκολν 16/5	ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 18/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	πρόσ Κίνα 9/5	ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρόσ Άκαγούτλια 20/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ε. Κολομπονί Ρίβερ 28/4	ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Σάνβαλλ 2/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρόσ Περσικό 21/4	ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Νιούγκι Ράι 7/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρόσ 'Ιαπωνία 3/5	ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Κόμπε 12/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Άμποτ Πόιντ 10/5	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Νιουάμ 24/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. 'Ιντσόν 1/5	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Ντόβερ 19/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ	86	24253	πρόσ 'Ιντσόν 2/5	ΡΟΛΛΟΝ	73	32611	δ. Γαλιέ 18/5
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρόσ Κρήτη 24/12	ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Χαλκίδα 15/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Παναμά 3/5	ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	17880	άρχει Πειραιά	ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Τόρρε Άννουζιότα 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΪ'Υ (μ.)	82	35417	πρόσ Γιοκοχάμα 23/4				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρ. «Francois Venture»	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ν. 'Υόρκη 15/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Σικάγο 13/5	ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Σκώ 17/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	α. Γιουρπορτ 14/5	ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρόσ Αινιππί 1/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Γιβραλτάρ 10/1	ΣΑΝ Π.	81	35522	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. 'Ελσίντερ 11/5	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10660	α. Χόγκ Κόγκ 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Σαντάντερ 12/5	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	έπωληση
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΡΜ (δ.)	74	18204	ε. Φιλαδέλφεια 15/5	ΣΑΝΤΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Πειραιά 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Σικάγο 3/5	ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	έπωληση Σοβιετικούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	ε. Νάπολη 20/5	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Ρότερνταμ 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ρότερνταμ 20/5	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρόσ 'Ιταλία 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρ. «Fa Fa Venture»	ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Γιοκοχάμα 11/5
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Σαντάντα 15/5	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Πειραιά 9/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Τζόρτζ Λασφόρ 8/4	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρόσ Σαβόνα 11/5
ΟΣΕΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	73	14212	πρόσ Άμψούργκ 20/5	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	πρόσ Μέγαρο 19/4
ΟΣΕΑΝ ΝΤΕΡΟΥΣ	73	8734	ε. Π. Καμπέλο 29/3	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 13/5
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Μπαντ Άμπας	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρόσ Νάπολη 15/5
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρόσ Νομπίτε 23/12
				ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρόσ Κοτόνου 6/5
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Μπιλμπάο 16/5	ΣΗΓΚΛΟΥ (δ.)	74	17724	ε. Όμοσάη 19/5
ΠΑΛΑΣ	71	7890	πρόσ Χάιφα 10/5	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/5
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά	ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρόσ Άκαμπα 27/4				
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Σκώ 16/5	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	έπωληση
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Τζέντα 3/5	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Ρίο Γκράντε 14/5
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Μπαγκκόγκ 28/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	μετ. «Iron will» (π.)	ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Άμβέρσα 22/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρόσ Σιγκαπούρη 23/4	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Νιούμπαν 16/5
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	έπωληση Νορβηγούς	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Κόμπε 2/5
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Ν. Όρλεάνη 8/5	ΣΙΛΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Μόι Ράνα 12/5
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Φιλαδέλφεια 11/5	ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Βαλένσια 13/5
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Πόρτ Τάλμποτ 21/5	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρόσ Άλεξάνδρεια 10/5
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρόσ Βατούμ 8/5	ΣΙΘΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 12/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρόσ 'Ιαπωνία 10/5	ΣΙΘΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	πρόσ Ν. Καληδονία 26/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	δ. Ντόβερ 26/4	ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	πρόσ Τέλα 18/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	πρόσ Κων/πολη 9/5	ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Μαντράς 13/5	ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	πρόσ Μασσαλία 8/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Σουάωση 13/5	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Βαλιμόρη 12/5
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 19/5	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρόσ Καζαμπλάνκα 13/5
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά	ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Μαυρίκι 23/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Γάνδη 7/5	ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	πρόσ Σαρζ 14/5
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	άρχει Πειραιά	ΣΠΥΡΟΣ Α.	65	31296	α. Γιουρπορτ 8/5
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Σκώ 19/5	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	έπωληση Γιουγκοσλαβία
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Γιβραλτάρ 7/5	ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701	α. Παρανάγου 10/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιβραλτάρ 13/5	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Πειραιά 9/5
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Φουκουγιάμα 6/5	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρόσ Ταϊν 5/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρόσ Άγ. Θεόδωρους 15/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Μομπιλ 14/5
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	έπωληση Δαναούς	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρόσ ΗΠΑ 22/4
ΠΑΤΡΙΩΤΗ (δ.)	77	125947	πρόσ Γαλλία 14/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σάντος 13/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	πρόσ Κούβα 22/4				
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Ίκονιο 8/5				
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Μπαχαρίν 21/5	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρόσ Άμαρπαρέ 25/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Γκουαγιακούιλ 12/5	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	πρόσ Βάρρι 16/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 12/5	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρο 14/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΕΛΛΑ	71	13036	πρόσ Φλασινγκ 9/4
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 17/5	ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	έπωληση
ΠΕΛΦΑ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 7/5				
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρ. «Πελία»				
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Άμβέρσα 7/5				

ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	προς Χόγκ Κόγκ 7/4	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	προς Φιλαδέλφεια 30/4	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ Ι	83	17217	προς Λένινγκραντ 27/4
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	σ'η Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	ε. Κινούρα 13/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Γιοκοχάμα 14/5	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	ε. Ταρτούζ 20/4
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	επιπλοή Νορβηγούς	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ ΙV	84	19049	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Ρόττερταμ 2/5	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	προς Βεντσπιλς 5/4
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	προς Καραϊσι 19/5	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Τέξας 4/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	προς Χωρ Φακάν 29/4
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275	ε. Λιανουσκάνγκ 10/5	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Μπαρμπάνιος 15/5
ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229	προς Γκρέι Λέικς 14/4	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Άλγεα 16/4
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	ε. Κόμπε 17/5	ΦΙΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Έλλάδα 16/4
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.7.)	63	9143	α. Πόρτ Άρουρ 11/5	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	σ'η Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάντ 11/5	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ρουέν 17/5
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρ. «Θεός»	ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Κωνσταντίνος 5/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	προς Ν. Κορέα 26/4
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Κάμπο 27/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	μετ. «Inory» (κ.)
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	προς Σαμπόττα 27/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	19747	ε. Πειραιά 13/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Γιάμπου 4/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	81	8831	προς Σαβόνα 7/5
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σ'η Γκιζάν (άποθήκη)	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουζέιρα 9/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	76	18933	δ. Σκω 20/5
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Βενετία 17/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	77	35713	α. Μπρέμερχάβεν 6/5
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Λειψοκ 19/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	75	118216	ε. Γιουροπόρτ 20/5
ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Ταϊβάν 18/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	84	22000	α. Σάντος 8/5
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Βουλκόντι»	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	65	9464	σ'η Χωρ άλ Ζουμπάιρ
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	76	122945	α. Χορμούζ 28/3
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σάν Άντονιο 9/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	79	9418	ε. Πόρτ Σάιτ 7/5
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σιγκαπούρη 16/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	83	19550	προς Όζακα 8/5
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1.	68	2760	α. Ραβέννα 17/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	75	146309	προς Μπαχραϊν 3/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	προς Βενεζουέλα 30/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	78	14584	προς Χουάνκου 7/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	προς Μποσόν 1/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	9885	σ'η Κοινοβ 10/5
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Πόρτ Κέλαγκ 22/4	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	76	33107	δ. Κωνσταντίνος 14/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πρινς Ρουπέρτ 6/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	68	2928	προς Νορβηγία 8/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	85	22629	α. Σάντος 11/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	77	39366	προς Ρί'σινγκ Μπαϊ 27/4
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	81	23000	α. Σαλίνα Κρούζ 8/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	69	8064	α. Βαλπαράϊσο 11/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	73	6680	α. Βαλπαράϊσο 11/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	69	8064	α. Νάυμπαν 4/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	72	6671	α. Τόκιο 14/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	68	5527	α. Νάυμπαν 4/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	82	36202	α. Ν. Όρλεάντ 13/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	84	14103	ε. Βομβά 19/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	84	14103	ε. Χαμπόν 12/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	84	14403	ε. Ν. Υόρκη 16/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	73	6900	α. Μόντρεαλ 12/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	78	16935	α. Ν. Υόρκη 10/5
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	61	13360	μεταφορές Περιοικού

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 4.500 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντι δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδικὴ τιμὴ τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ὑρῇσιν ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = πανομαίική
Μ = Μόλτας
Λιβ = Λιβάνου

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

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	δ. Δαρδανέλλια 10/5	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Σαβόνα 6/5	ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	δ. Παναμά 12/5
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 10/4	ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρός Μπουένος Άϊρες 26/4
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μόντρε ντέ Νέους 23/4	ΑΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Μογκαντίσου 19/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	έπωλήθη	ΑΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Σαίντ Τζών 22/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Νταμμά 16/5	ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	πρός Ταρτούς 17/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ν. Όρλεάνη 28/4	ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	α. Μορμουγκάο 17/5
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Ντουμπάι 13/5	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Κασσιούγκ 17/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	πρός Άκαγιούτλα 11/5	ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 16/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Ιορδανία 12/5	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρός Άλεξάνδρεια 12/5
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Βομβάη 25/4	ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Κίνα 29/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Ίτακούι 15/5	ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρός Γιβραλτάρ 16/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	πρός Ρίο Ίανέιρο 18/9	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	πρός Σιγκαπούρη 10/5	ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Καυμάν Μπράκ 8/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Κόρπους Κρίσιτι 7/5	ΑΝΤΖΕΛ Ν (κ.)	74	15412	στών Πειραιά 20/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Μανίλα 9/5	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Πειραιά 24/4
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	πρός Λας Πάλμας 14/5	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ			
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Λατσία 4/4	Ν(κ.)	86	22273	ε. Κοκούρα 11/5
ΑΕΛΩ	78	36548	πρός Τζένια 15/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ)	69	10793	ε. Ρουέν 19/5
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Μπουρκάκ 29/4	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ε. Σέτε 17/5	ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Άλγερία 12/5
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	μεσογειαικές μεταφορές	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Κίλγκακ 27/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251		ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	δ. Παναμά 12/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495		ΑΖΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Κουάδα Ένός 25/4
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΖΟΝ	72	98905	πρ. «Golar Kansa»
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Παναμά 9/5	ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μαυρίκι 2/5	ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Άϊρεν 8/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Ρότερνταμ 20/5	ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός Κολόμπο 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρός Βατούμ 9/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ Ι.Χ. (κ.)	70	1437	πρός Πειραιά 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Βοστώνη 15/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	πρός Ελλάδα 11/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	ε. Ραυαίξ 20/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	πρός Αβίλς 12/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	σιν Καράτσι 16/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός Οράν 18/5
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716	πρός Γιβραλτάρ 7/5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	ε. Σουεζ 18/5
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Πειραιά 11/5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΆΝΔΡΕΑΣ III			
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	ε. Πειραιά 12/5	(κ.)	82	24597	πρός Βιτόρια 6/5
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρός Χόγκ Κόγκ 13/4	ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ραβέννα 13/5
ΑΊ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	α. Φουτζέιρα 16/8/87	ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρ. Ν. Αμερική 26/4
ΑΊ'ΛΣΑ	76	16235	πρός Τουρκία 9/5	ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρ. Ρότερνταμ 16/5
ΑΊ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	σιν Σύρο 10/5	ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	πρ. Σίντι Κερρί 6/5
ΑΊ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	σιν Μπ. Άϊρες 13/5	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	πρ. Βραζιλία 29/4
ΑΊ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	πρ. Άμβέρσα 4/5	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΊ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρ. Σπετιμα 14/5	ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Π. Σαίδ 30/4
ΑΊ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρ. Βανκούβερ 14/5	ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρ. Ιαπωνία 29/4
ΑΊ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρ. Βάρνα 7/5	ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080	σιν Περσικό 23/5
ΑΊΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Φιλαδέλφεια 13/5	ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	πρ. Γιοκχάμα 7/5
ΑΊΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	σιν Πειραιά 14/5	ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρ. Τζένια 12/5
ΑΊ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρ. Ρουέν 18/5	ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	πρ. «Golar Kanto»
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Νταμμά 30/4	ΑΡΓΟ (κ.)	70	11041	ε. Χονγκκόνγκ 30/4
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Χιούστον 1/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρ. Ταϊπέι 17/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	μετ. «Ascot» (μ.7)	ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	πρ. Γιοκχάμα 9/4
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρ. Γιβραλτάρ 17/5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 11/5	ΑΡΝΑΞΗΣ (δ.)	76	125465	ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Σ. Τζών 27/4	ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρ. Γκαλατζία 23/4
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5	ΑΡΚΟ ΓΚΑΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρ. Καγιέν 14/5
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρ. Ρίγα 3/5	ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρ. Κοκόνου 5/5
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	από Χορμούζ	ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρ. Άμπιτζάν 14/5
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρ. Κίνα 2/4	ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	δ. Παναμά 17/5
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	ε. Κακογκάβα 14/5	ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	πρ. «Antonio Machante»
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	α. Τσιμπα 10/5	ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	πρ. Κίνα 17/5
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρ. Νικαρόγουα 13/5	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Μόντρε ντέ Νέους 13/5
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρ. Τάμπα 11/5	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	πρ. Βόλο 13/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πολοφάι 15/5	ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	ε. Χομπίλιν 15/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 4/3	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ρουέν 17/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρ. Ασάμπ 18/5
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 17/5	ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρ. Πειραιά 16/4
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943	έπωλήθη	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρ. Βανκούβερ 27/4
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρ. Βιτόρια 2/5	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρ. Άλγερία 14/3
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρ. Άλγέρι 13/3	ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349	πρ. Α. Άφρική 8/5
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρ. Σαό Σεμπαστιάν 15/5	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περσικού
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Σάν Φραντζίσκο 14/5	ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρ. Οδησσό 1/5
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea trader» (Βρ.)	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρ. Κόρινθο 3/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρ. Λένινγκραντ 16/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	πρ. Πόρτ Σουδάν 20/5
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Ραβέννα 4/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	α. Άλεξάνδρεια 2/5
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρ. Ροσάκ 9/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	σιν Άμβέρσα 3/5
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρ. Κουανγκκούγκ 2/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	πρ. Οράν 9/4
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Λός Αντζέλες 30/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Ρεϊνιόν 11/5
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 24/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΥ (κ.)	77	11159	πρ. Άγκόλα 12/3
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	πρ. Λός Αντζέλες 9/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	σιν Λονδίνο 12/5
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Λός Αντζέλες 16/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	πρ. Πόρτ Σουδάν 14/5
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρ. Ροσάκ 3/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	78	38467	πρ. ΗΠΑ 26/4
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Πειραιά 11/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρ. Β. Κορέα 17/5
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	ε. Μπρισματίν 15/5	ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρ. Σιγκαπούρη 4/5
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	12	43253	α. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρ. Σαγκάι 21/4
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	83	25649	ε. Καν'Αα 12/5	ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	ε. Μελ Άλβαν 11/4
ΑΜΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	πρ. «Σίλβερ Βικ-ορ»	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Σοφι 7/5
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περσικού	ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	πρ. Ρουμανία 21/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρ. ΗΠΑ 29/4	ΑΦΡΟΔΙΤΗ (ε.κ.)	66	2335	σιν Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	πρ. Κωνσταντίνα 7/5	ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Χιουσάν 3/5
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρ. Κωνσταντίν 22/4	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844	πρ. Μπαγκόγκ 15/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Τερνέσι 18/5	ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	πρ. Ρότερνταμ 7/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρ. Χόγκ Κόγκ 30/4	ΒΑΊ'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Βιρμανία 9/5
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ				ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρ. Παρί 10/5
ΚΟΞ (π.)	69	3820	μεσογειαικές μεταφορές	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΔ (κ.)	85	16623	πρ. Μαδρίδα 20/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	ε. Σάν Βινσέντε 12/5	ΒΑΝΥΑ Η. (κ.)	73	18064	έπωλήθη Κινέζους
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρ. Βιλλανουέζα 28/4	ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρ. Βελγία 15/4

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Τέξας Σίτυ 23/4
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	α. Μαρίνα ντι Καράρα 16/5
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	πρός Δ. 'Αφρική 14/4
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	πρός Μαράκαιο 23/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στό Κάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρός Τενερίφ 17/5
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	παρέμεινε στη δύναμη
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Σαγκάη 12/5
ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	78	10411	ε. Τάραντα 14/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	έπιωλήθη
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Σιγκαπούρη 23/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Σάν Φραντίζκο 15/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Γκάλβεστον 27/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός 'Ακαμπα 14/5
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	15599	ε. Ρούντορν 21/5
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 13/4
ΓΑΡΜΠΗΖ	72	41164	πρός Σεπετίμπα 9/5
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Πειραιά 11/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	πρός Πρέβεζα 5/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	πρός 'Ακαμπα 3/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρός ΗΠΑ 9/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1539	πρός Γιβραλτάρ 4/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρός Μεξικό 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	στη Σιγκαπούρη 11/3
ΓΙΩΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Κάρσκι 8/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρός Μαρόκο 10/5
ΓΙΟΥΝΑ'Ι ΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	69	13161	ολική άπώλεια
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	πρός Βαλτιμόρη 11/5
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Χιούστον 4/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Παναμά 3/5
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Μανζανίλο 18/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.π.)	82	8096	πρός Σουέζ 10/5
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. 'Ικόνια 12/5
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	α. Θέουτα 4/5
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 3/5
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Αύγουστα 13/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρός Χοντίντα 18/4
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΤ (δ.π.)	87	8903	πρός Τζιμπούτι 20/5
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρός Ράς Σουκχειρ 17/5
ΓΚΑΛΕΡΙ' (δ.Μπχ.)	68	81257	στη Μίνα Σάκρ 20/4
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	πρός Κύπρο 26/4
ΓΚΑΛΤΑ'Ι ΝΤ.	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	πρός Φουτζέιρα 16/5
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Ρουέν 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρός Ραβέννα 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Χιούστον 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	πρός Καλλάο 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ε. Ταμπέκο 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Αίγυπτο 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	πρός 'Αλεξάνδρεια 19/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Μπουεναβεντούρα 3054
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	ε. Κόρπους Κρίστι 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Χιούστον 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	πρός Γκιζάν 1955
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 5/5
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρός Πουέρτο Λιμν 2/5
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΓΟΥΕ'Ι Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Λαττάκια 14/5
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Κόμπα 16/4
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	πρός 'Αλεξάνδρεια 8/5
ΓΟΥ'Ι ΝΤΟΦΑ (κ.)	70	3971	πρός 'Αλεξάνδρεια 13/5
ΓΟΥ'Ι ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Υ (κ.)	70	9907	πρ. «Νιού Φέιμ»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	πρός Κορούνα 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Κίνα 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Σιγκαπούρη 16/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρός Φουτζέιρα 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Πόρτ 'Αρθουρ 3/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	πρός Ντάρμπαν 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τζουμπάιλ 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Φός 18/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρός Μπρουνομπούιτε 19/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 14/5
ΓΟΥΟΥΡΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Φός 14/5
ΓΟΥΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	ε. Χουάγκου 3/5
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	πρός Μαζατλάν 11/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Παναμά 12/5
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	πρός Δουνκέρκη 18/5
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρός Τουρκία 10/5
ΔΑΜΟΝ	74	20712	πρός Πόρτ Κέλαγκ 16/5
ΔΑΡΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρός 'Αλγερία 17/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Βενετία 13/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Μπιλμπάο 11/5
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	πρός Τζακάρα 9/5
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	πρός Μπαχραϊν 18/5
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	στον Πειραιά 5/5
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	πρ. «Τοξότης»
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11089	α. Λοιμ 28/4
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρός Κολοούμπα Ρίβερ 2/5
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	ε. Γένοβα 17/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Γκντάνσκ 18/5
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	δ. Παναμά 7/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Τόμπο 12/5
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Βενετία 19/5
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	στον Πειραιά 18/5
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	πρός Γιβραλτάρ 15/5
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Ράς αλ Χάφι 9/4
ΕΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι ΤΖ (δ.)	75	45000	πρός Μεσόγειο 30/4
ΕΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρ. «Ακτίβιτ Πρίνς»
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	πρός Κόρπους Κρίστι 4/5
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/5

ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρός Σιγκαπούρη 16/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρός 'Αντιόν 13/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 3/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	πρός Ποχάγκ 10/5
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/3
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρός 'Οφουάντο 15/5
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Σάν Λορένζο 17/5
ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΕΜΠΟΥΝ I. (δ.π.)	68	15252	πρός Μαζατλάν 4/5
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	ε. Λεμεσό 20/5
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	πρός Μπουσάν 25/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	πρός Κάντια 15/5
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Ν. Κορέα 4/5
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαί 20/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός Κωνσταντίνα 9/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρός Τζακάρα 10/4
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	α. Ράς Τανούρα 12/5
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι Β (π.)	86	15952	στη Ν. 'Υόρκη 21/5
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	πρός 'Αλμέρια 3/5
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	πρ. «Efessos»
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακουίλ 12/5
ΕΣΚΟΥΑ'Ι Ρ. (κ.)	68	11434	ε. 'Αγκόνα 17/5
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I (π.)	84	22629	πρός 'Αμβέρσα 6/5
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	πρός Προβιντένς 8/5
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Βομβάη 22/4
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.)	69	9162	πρός Ν. 'Υόρκη 9/5
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Μπέρτα 20/4
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Αίν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	πρός Πέτρινα 14/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρός Λιβύη 7/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. 'Οζόκα 8/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρός 'Αλγέρι 15/4
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	πρός 'Ισπανία 3/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Γισσού 1/5
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρός Β. Κορέα 11/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	πρός 'Αλγέρι 26/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρός Πόρτ 'Αρθουρ 15/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός 'Ισπανία 13/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΥΡ (π.)	74	6499	πρός Ντάρμπαν 16/5
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΕΜ (π.)	75	6499	πρός Σιγκάγκ 10/5
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Π. Κουεζάλ 2954
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	πρός 'Ιταλία 12/5
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Ρόττερνταμ 13/5
ΕΦΟΚ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βεροκρούζ 21/4
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366	πρός Κόμπο ΗΠΑ 1954
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	πρός Τζουμπάιλ 27/4
ΖΕΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρός Ούσχαν 18/5
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρός Χώρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΥΡΥ (δ.κ.)	68	48058	ε. Πειραιά 15/5
ΖΕΥΡΟΣ II	77	18838	πρός Σαίδη 15/5
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	πρός Κηλόνγκ 3/5
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	πρός Βορκελάντ 15/5
ΗΒΗ	79	16379	πρός Πόρτ 'Αλφοντ 26/4
ΗΡΑ	79	16390	δ. Σαουθ 'Χοι Σόαλ 12/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρός 'Ακαμπα 25/4
ΗΡΩ	76	17129	α. 'Αλεξάνδρεια 3/5
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	ε. Κάλλ 20/5
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Σιγκάγκ 25/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ταϊτσούγκ 8/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	πρός Κίνα 14/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βασάρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρός Τάραντα 15/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	ε. Πόρτ Καρτιέρ 8/5
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρός Μασάν 12/3
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	πρός Τουρκία 4/5
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Πειραιά 14/5
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Σαβόνα 19/5
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	α. Νηιρόνι 14/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Μομπάιλ 28/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρός Κόρινθο 14/5
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	πρός 'Αργεντινή 18/5
ΘΕΟΝΙΚ (κ.7)	68	16616	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 11/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρός Πόρτ Νουάρ 9/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Μομπάιλ 6/5
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κευ.)	72	2934	πρ. «Sofia»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Βόλο 9/5
ΙΒΑΝ (Ονδ.)	69	9333	πρός Ταϊτσούγκ 12/2
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	ε. Βομβάη 15/5
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ε. Τεργέστη 19/5
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός 'Ιταλία 7/5
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. 'Αμβέρσα 19/5
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	πρ. «Pisa»
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Τζένια 3054
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Γιοκχαμά 4/5
ΙΣΑΝΙΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Γένοβα 5/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	πρ. «Allied Pioneer»
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. 'Αλεξάνδρεια 2/5
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	έπωλήθη
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	ε. Καγκοσίμα 2/5
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Σέι 19/5
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Σιγκαπούρη 19/5
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Β. Σίδνευ 7/5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Γάνδη 19/5
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρός Πόρτ Εβεργκλέις 6/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Κασσιούγκ 17/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Μόντρεαλ 10/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	ε. Πειραιά 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	έπωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	πρός Μεξικό 5/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	πρός Καμσάρ 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	πρός Καλλ

Υ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	προς Όδησσό 16/5
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	προς Μπ. Αίρες 3/5
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	προς Χόνκ Κόγκ 13/5
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	προς Μοσταγκανέμ 4/5
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	προς Σαγκάη 23/4
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	προς Έλσινκι 1/5
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754	ε. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	προς Κάνιλα 19/5
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Πόρτομπερ 28/4
ΚΑΤΙΑ	71	4940	προς Σάο Τομέ 27/4
ΚΑΤΙΑ Κ.Π. (π.)	57	1324	άρχει Σ. Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	ε. Βενετία 17/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	προς Κοράτσι 10/5
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Αλεξάνδρεια 27/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Καλούτα 8/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιουσόν 16/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	προς Πάτα 19/54
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	προς Νάντη 14/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	5896	προς Περού 13/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	9898	προς Ασσόμ 24/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρ. «Μαρκέλλα»
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάν 11/5
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Ρότερνταμ 18/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	προς Μόχι 14/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	προς Πόρτ Σουδάν 29/54
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16882	α. Βανκούβερ 16/5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Γιβραλτάρ 19/5
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Κορέα 2/5
ΚΙΛΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Σιμπενίκ 15/5
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	προς Κιούγκα
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	προς Φουτζέιρα 26/11
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	προς Όλμπανυ 16/5
ΚΙΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Νικόσια 11/5
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	ε. φός 19/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	προς Μπελαγούαν 7/5
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	ε. Ντάρμπαν 15/5
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	προς Κίλαγκ 11/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Γιάμπο 27/4
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	προς Κούβα 17/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	ε. Ντουμπάι 8/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Ειρήνικό 11/5
ΚΟΥΡΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Γκουαγιακούιλ 12/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Σεμόνα Μπ. 6/4
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπλάφ 16/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Γουέλκτον 16/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	προς Ρότερνταμ 12/5
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Κάμπελλ Λίβερ 16/5
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	δ. Κωνσταντή 5/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Άμστερνταμ 18/5
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	προς Κονακρά 18/5
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	προς Αλεξάνδρεια 9/5
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Πειραιά 18/5
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	ε. Ν. Όρλεάν 15/4
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Κολόμπο 16/5
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.)	71	13443	προς Λιβύη 20/4
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	προς Γιβραλτάρ 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Βαλτιμόρη 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Ν. Όρλεάν 20/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Ήμοχαβεν 17/5
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Γένοβα 27/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Άμβέρσα 21/5
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	προς Φλένσμποργκ 19/5
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	ε. Μαδρίδα 5/5
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	προς Βενεζουέλα 23/4
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	προς Λουάντα 9/4
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	ε. Λός Πάλας 18/5
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖΥ (κ.)	73	8558	προς Πόρτ φ Πρίνς 12/5
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	προς Μόντρεαλ 7/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	α. Χιουσόν 7/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Χάμιλτον 4/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	σινό Σάντος 29/4
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	προς Μαρίνα ντι Καράρα 16/5
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Χορμώζ 29/4
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	προς Λισσαβόνα 4/5
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	προς Ταμπόκο 15/4
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Μαπούτο 30/3
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	προς Βιτόρια 15/5
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Λάγος 28/3
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	προς Μανασούς 26/4
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Πειραιά 20/4
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Βανκούβερ 29/54
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	προς Ρίο Τανέιρο 19/5
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	σινό Χορμούζ
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	προς Νορβηγία 4/5
ΛΕΙΞΟΕΣ (μ.)	63	10617	ε. Αλεξάνδρεια 7/5
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	προς Ρότερνταμ 4/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	προς Μπαντάρ Άμπάς 2/2
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	προς Βραζιλία 22/4
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	προς Ζανζιβάρ 3/5
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Σάν Λορένζο 14/5
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	προς Κούβα 10/5
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Φρεντρίγια 9/5
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 8/5
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1205	α. Βενετία 18/5
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Σιγκαπούρη 6/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	μετ. «Sea Mother» (μ.)
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Γιβραλτάρ 13/5
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	προς Λιβύη 22/4
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	προς Άλγερία 26/4
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	προς Μανίλα 26/4
ΛΙΜΠΕΕΛ (π.)	69	17872	ε. Λίβερπουλ 20/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Πειραιά 15/5
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	προς Μονρόβια 18/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Ν. Όρλεάν 11/5
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Ν'ακάρ 8/5
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	πρ. «Λιμπερίτορ Α»
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	προς Χάμπτον 16/5
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρ. «Celtic Sky»
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	προς Βενεζουέλα 16/5
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	προς Τρίπολη 29/4
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	προς Τρίπολη 14/4
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.Ζ.)	68	35987	προς Πουέρτο Ορνίζ 2/5

ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9200	ε. Λίβερπουλ 9/5
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γκουαγιακούιλ 9/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	προς Άγκρα ντιό Ρέις 29/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Χονεϊντα 30/4
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Άμστερνταμ 17/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	προς Άρκα 10/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18804	α. Ν. Όρλεάν 12/5
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκόπ
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	προς Σιγκαπούρη 13/5
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» (Ονδ.)
ΜΑΡΙΛΙΑ (Ονδ.)	61	3942	ε. Πειραιά 17/5
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	προς Άργεντινή 4/5
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Ίνδονησία 7/5
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	προς Κορέα 18/3
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	α. Φιλαδέλφεια 13/5
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	προς Δ. Αφρική 13/4
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	προς Θεσσαλονίκη 15/5
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρ. Μπαθναγκάρ 3/5
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρ. «Mont Fort»
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Αλεξάνδρεια 2/5
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Βομβάη 11/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	προς Μπαγκόκ 1/5
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	προς Κούβα 23/4
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	προς Μαλαισία 10/5
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Πειραιά 9/5
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	προς Δ. Αφρική 12/4
ΜΕΣ (Ονδ.)	64	1096	πρ. «Merba»
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	προς Αυστραλία 17/4
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	προς Ιαπωνία 1/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Ροβέννα 11/5
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	σινό Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	προς Παρανάγουα 5/5
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Πειραιά 9/5
ΜΕΤΩΡΑ (δ.Ζ.)	79	43857	α. Χιουσόν 8/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Νιγηρία 8/4
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Σάντος 7/5
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Θάντερ Μπαϊ 2/5
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σολβαντόρ 1/5
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	προς Γουέιπα 8/5
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Χιουσόν 10/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Λός Άντζελες 1/5
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Άλγερία 26/4
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Τόμπρα 27/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	α. Ν. Όρλεάν 27/4
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	προς Μπουσάν 22/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Μεξικό 16/4
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	προς Περισκόπ 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	ε. Ρίο Τανέιρο 15/5
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. «Montreux»
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	δ. Παναμά 20/4
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Ίντσον 29/4
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	προς Πόρτ Άλφρεντ 21/5
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	ε. Καέν 10/5
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	προς Μασσαλία 12/5
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Μπελλίγκχαμ 14/5
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	σινό Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΜΠΕΛΑΤΑ (κ.)	68	8370	προς Τούρμπο 15/4
ΜΠΕΛΛΙΓΚΑΛΦ	68	9441	μετ. «Nicolai» (Λ.7)
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	προς Βαντί Φεϊρόν 19/5
ΜΠΕΛΛΟ (δ.π.)	65	11541	άρχει Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 15/5
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	προς Σουίνουσκ 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Πειραιά 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Αλεξάνδρεια 5/5
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.Ζ.)	74	126413	προς Σουέζ 11/5
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Μαντράς 6/5
ΜΠΟΥΚΑΟΥΡΑ	73	56273	α. Φιλαδέλφεια 14/5
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	ε. Σέτε 10/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	προς Μιζουσίμα 10/4
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	προς Κλαίπεδα 18/5
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Τσιταγκόκ 4/5
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	σινό Μπαντάρ Χορβί
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Χιουσόν 28/4
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Αιγύπτια 14/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Λός Άντζελες 10/5
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	προς Μπόγιουνι 15/5
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	προς Ιαπωνία 27/4
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	ε. Βηρυτό 6/5
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723	προς Αιγύπτιο 17/5
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Λορέντ 21/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	ε. Μπιζέρτα 6/5
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Βομβάη 1/5
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	α. Φουμπίσινο 16/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Ίντερνκόρντον 15/5
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414	προς Τάροντα 16/5
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	πρ. «Lydeis»
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	προς Κωνσταντίνα 27/4
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	προς Όραν 15/5
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	προς Μοντεβιδέο 9/5
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	σινό Σιγκαπούρη 29/53
ΝΙΚΑΣ (Ονδ.)	73	20328	ε. Μπελαγούαν 23/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρ. Καρούρ 30/4
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462	δ. Παναμά 28/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	ε. Άγκρα ντιό Ρέις 3/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	προς Λιβύη 19/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	προς Άλγερία 11/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρ. Ροσιτόκ 16/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	πρ. Κωνσταντίνα 24/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	πρ. Ν. Όρλεάν 4/5
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Παναμά 15/5
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	προς Τρίπολη 24/4
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισ

ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Ντεμεράρα 26/4
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ναυπηγήθηκε Γερμανία
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	προς Μωχάμεντα 17/5
ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (η)	65	16405	ε. ΑΚίνα 16/5
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	προς Σαταχί 11/1
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Κανρίφ 17/5
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Βαλτιμώρη 12/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity»
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Νορφοβορόισα 24/4
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 13/5
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	προς Μανασού 6/5
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Αλεξάνδρεια 1/5
ΝΤΟΥΜΠΑ'Γ' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	πρ. «Ρένιμπου»
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Νόρντενχαμ 19/5
ΞΙΠΟ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	προς Τσμπρούκ 22/4
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Χατ Λόντον 29/5
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	επιπλήθη
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	προς Κολομβία 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μπαγκνολί 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η)	75	138037	προς Γκάλβεστον 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Χορμούζ 6/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τέρμιναλ 5/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	προς Ρότερνταμ 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	προς Πόρτολάντ 8/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φόρ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η)	77	15844	προς Ύμενη 1/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογεικές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	ε. Ν. Όρλεάν 7/5
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρ. «Γκραϊσιαν Σπρίτ»
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	προς Ζαμπόγκ 2/5
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	στη Φουτζέιρα 22/4
ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Λα Σπέζια 22/4
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	προς Γιοκκόχαμ 18/4
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	ε. Σιγκαπούρη 4/5
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Βίγκο 19/5
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Σκίβια 1/5
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ			
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	76	11477	προς Εύρωπη 28/4
ΟΡΛΑΝΤΟ	72	4503	ε. Μαρίνο ντι Καράρα 27/4
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Μόντρεαλ 27/4
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	προς Λας Πάλμας 18/5
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Ντάρμπαν 22/4
ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Ακαμπα (αποθήκη)
ΟΞΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	προς Μπελαγιουάν 20/4
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	προς Τακαμάτσου 7/4
ΟΥΑΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	προς Κισόγκο 8/5/87
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	προς Άρζιου 4/5
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)	74	9712	προς Άδανα 19/5
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	α. Νάπολι 19/3
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στο Χορμούζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	ε. Ταϊνίτζα 14/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	στο Σουίνουσκ 16/5
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Κούβα 8/4
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Τζουμπάιλ 17/4
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	προς Σεπετίμα 22/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Αοσάμπ 19/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	προς Λουάντα 14/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Ντόβαν 8/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	προς Λισαβόνα 11/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Κήλαγκ 3/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	προς ΕΣΣΔ 8/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	προς Σαουδική Αραβία 18/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	προς Γιβραλτάρ 30/5
ΠΑΡΑΔΟΣ (κ.)	72	10410	προς Λουάντα 30/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Κολόμπο 1/5
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	προς Ισπανία 13/5
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	ε. Κοινηχουαγκνίδο 2/5
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Κοινηχουαγκνίδο 29/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	ε. Δαμπίτα 15/5
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περαϊκού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βενετία 9/5
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	προς Λίβερπουλ 13/5
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	προς Βραζιλία 1/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	προς Σταθάνκερ 7/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Χιμεί Μπ. 13/5
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Πειραιά 6/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρ. «Κυρακατρίκω»
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	πρ. «Διδυμοί»
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	προς Γκάνδη 1/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 15/3
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	προς Ρίτσαρντ Μπή 18/5
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	προς Ίταλνι 17/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	προς Ντουάλα 5/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Αοσάμπ 4/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Όδησσό 3/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	προς Π. Νουάρ 20/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Τσερνοβίλ 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Μαπούτο 1/5
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Ρίο Τανέιρο 11/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	στη Σιγκαπούρη 10/5
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Τζέντα 26/3
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Καέν 19/5
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	προς Μπ. Άμπας 11/5
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	δ. Παναμά 4/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	προς Ντάς Άιλιαν 16/4
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	ε. Γιβραλτάρ 20/5
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	πρ. «Jade Glorios»
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στη Φουτζέιρα 30/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς Σάντος 22/4
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Λας Πάλμας 18/5
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	προς Ακαμπα 21/5
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	προς Ίταλνι 4/5
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεί Κίμωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Περαϊκό
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	στη Σύρο 5/5
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Λιανουογκάνκ 27/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (μ.)	72	9481	προς Βιτόρια 10/5
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ταρραγκίνα 10/5
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Τής 19/5
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σάν Λορέντζο 10/5
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ντάρμπαν 16/5
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Βανκούβερ 7/5
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	προς Τζέντα 19/5
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Βανκούβερ 4/5
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5846	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	προς Ν. Αμερική 2/5
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 28/4
ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ε. Τζέντα 5/5
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Φόρ 10/5
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	προς Βεζάχι 22/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	προς Κοτονού 5/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	ε. Κακινάνα 16/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Υόρκη 15/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Μανίλα 26/4
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Λειψός 11/5
ΠΡΟΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ε. Τζέντα 26/4
ΠΡΟΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	προς Χοντίντα 18/5
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	προς Σάφι 26/4
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	προς Μομπάσα 22/5
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	68	18525	προς Άλγερία 2/5
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	74	16126	προς Πόρτ Άλφρεντ 30/5
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	προς Ίντσον 10/5
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Άλγερία 12/5
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Υόρκη 12/5
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	στο Λάγος 12/5
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Γιάμπου 12/5
ΠΡΟΤΟΚΑΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	ε. Ρίγυ 2/5
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	προς Άλγερί 25/3
ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	προς Γιβραλτάρ 14/5
ΠΡΩΝΤΟΥ II (κ.)	73	9059	α. Σαλαβαντόρ 17/5
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Κρίσπι 18/4
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (η)	60	4820	προς Φακκάντς 1/4
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11203	μετ. «Margarit» (κ.7)
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Λάγος 7/5
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573	προς Λάγος 13/5
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	προς Λά Γκουέρα 22/4
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Πειραιά 15/5
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9645	προς Πόρτο Ρίκο 11/5
ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	α. Ν. Όρλεάν 8/5
ΡΙΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Σιγκαπούρη 17/4
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	ε. Ταϊαγκόνκ 16/5
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	προς Μπαχραϊν 12/5
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Σάν Λορέντζο 13/5
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1593	προς Γκιζάν 1/5
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	προς Βουβάν 17/5
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Αίν Σούκνα 21/4
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	προς Γκάντα 17/5
ΡΟΥΜΠΙΝ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» (ΌΝΔ.)
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	ε. Ταϊβιταβέκτοια 13/5
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Μόντρεαλ 7/5
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. Όρλεάν 22/4
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	ε. Μπιλμπάο 18/5
ΣΑ'Ι'ΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	πρ. Τιμς Σταυρός
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	προς Γιοκκόχαμ 8/5
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	προς Βεζέζουέλα 29/3
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς ΕΣΣΔ 11/5
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Άμβέρσα 18/5
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Δουκνέκρη 19/5
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. Φόρ 18/5
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	προς Σκίβια 13/5
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	προς Άνναμπα 27/4
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Όνδ.)	76	2144	ε. Όριανό 9/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	προς Μομπάσα 19/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Τρινκομάλη 10/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	προς Μομπάσα 18/5
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Μπορνβί 14/5
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογεικές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	71	9084	υπέστειλε ελληνική
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	προς Ναγκόγια 10/5
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Μορμουγκά 14/5
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	προς Μουδανιά 3/5
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	προς Νταμράμ 14/5
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	προς Άμπιζάν 4/5
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	προς Βαρί 29/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Κοτονού 12/5
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Γιβραλτάρ 15/5
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Ταϊβάν 14/4
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	α. Λάγος 14/4
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Μομπά 15/5
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	προς Γιάμπου 14/5
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	προς Νόβια Σκότσια 16/5
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Τζέντα 24/4
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μπαβναγκάρ 24/3
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	α. Ν. Όρλεάν 14/5
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	προς Ελλάδα 18/5
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	στο Κοτονού 9/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Σιλικάτ 7/5
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	α. Ν. Γουέσμινατ 16/5
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Γκάλβεστον 1/5
ΣΕΜΠΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	ε. Σέτε 19/5
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	προς Σουέζα 28/2
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077	προς Σιγκαπούρη 16/5
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	στο Ντάρμπαν 29/4
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	προς ΗΠΑ 13/5
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	ε. Μανίλα 28/4
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Φουτζέιρα 21/4
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ν. Όρλεάν 2/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Ν. Αφρική 13/5
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κων/πολη 9/5
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Λάγος 16/4
ΣΗ ΧΑ			

ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Γκουαγιαμάλ 4/4	TITAN (κ.)	76	15356	πρός 'Αλεξάνδρεια 17/5
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	πρός Κωνσταντινά 6/5	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρός Λε Χόβρι 13/5
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	στό 'Ασάμτ 28/4	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	πρός Ακαμά 3/5
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Άνστονι 2/4	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρός Ρίο Πλαί 14/5
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963	ε. Γούντα 17/5	ΤΡΑΝΣΚΕ΄Π (κ.)	70	5538	ε. Βαλνιμόρη 11/5
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρουέν 3/5	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΙΝ (κ.)	71	4881	πρός Τζενεράλ Σ. Μαρτίν 26/4
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό 'Ασάμτ	ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρός Κριστομπαλ 24/4
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.Μ.)	80	32995	α. Χιοσάτον 5/5	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρός Κίνα 21/4
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	ε. Βαλνιμόρη 13/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. 'Ιαλίο 29/4
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ν. 'Ορλεάν 12/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΓΟΥ΄ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	πρός Ρεσίφ 14/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρ. «Σημάστερ II»	ΤΡΕ΄ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Κόρπους Κρίσι 20/4
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κομά Μπαί 1/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Φουζέιρα 2852
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Ροζάριο 16/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Μπρισμπούιν 15/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Παρανάγου 29/4	ΤΡΕ΄ΝΤ ΜΠΛΑΝΕΡ	76	18953	πρός Ντάρμπαν 2954
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	πρός 'Αλγκεθίρας 14/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Ποχάγκ 12/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Σάν Λορέντζο 16/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Σαλβανόρ 2854
ΣΗΜΠΡΕ΄ΙΒΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός Βοστώνη 17/5	ΤΡΕ΄ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	στό Ν.οισμπά 3/5
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Φροντερίσια 6/5	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. 'Ορλεάν 6/5
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	πρός Λέντινγκρατ 9/5	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Ν.οισμπαν 9/5
ΣΗΝΤΡΑ΄ΓΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπ. 'Αμπάς 12/1	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Κίνα 14/5
ΣΗΠΡΑ΄ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Ομοσλί 7/5	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	ε. Ωλάνι 17/5
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	α. Ν. 'Ορλεάν 12/5	ΤΡΟ΄Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Ροσάοκ 18/5
ΣΗΡΑ΄ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ντεμεράρα 1052	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Βενετία 4/5
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Ραβέννα 9/5	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζένια 3/5
ΣΗΡΕ΄ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Κόρπους Κρίσι 31/3	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Παλαιή Ελληνες
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	πρός Ροσάοκ 8/5	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Παναμά 27/4
ΣΗΣΚΟΥΟΥ (δ.μ.)	75	42619	πρός Σίντ Κερρί 16/5	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Σάντα Μάρια 28/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Κίνα 3/5				
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Ν. 'Ορλεάν 14/5				
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Κούβα 10/5				
ΣΗΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρός Πειραιά 6/5				
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Λατιτάκια 4/3				
ΣΗΦΑ΄ΙΝΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ν. 'Ορλεάν 15/4	ΦΑΙΡΓΟΥ΄ΙΝΤΣ	74	8915	πρός Σιγκαπούρη 1/5
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στη Βουβιά	ΦΑ΄ΙΝΤΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Βομβά 20/5
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Νοβοροσκόκ 29/4	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρός Ιαπωνία 30/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Σάντας 13/5	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20688	πρός Κάνιλα 2/5
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Λορένι 18/5	ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	ε. Σμύρνη 13/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	στό Μπ. 'Αμπάς 30/1	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. Παλαιή Ελληνες	ΦΕ΄ΙΘ	70	15216	πρός 'Αλεξάνδρεια 6/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Κίνα 17/5	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Βενεζόζα 7/5
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. 'Εσμεράλντας 12/4	ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Λ (δ.)	87	25000	δ. Παναμά 15/5
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Λά Γκουαίρα 9/5	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός 'Αλεξάνδρεια 27/4
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	πρός Τσουκούμι 14/5	ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	στό Γιαντί
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. «Οχάιό»	ΦΙΛΙΑ	71	7201	ἀργελ Πειραιά
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Βρέμη 17/5	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Νόρμπορ 14/5
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Λάγας 17/4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειοακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Ραβέννα 7/5	ΦΙΛΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	πρός Κάνιλα 15/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ΄ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Μανίλα 20/4	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ντάρμπαν 27/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	πρός Σμύρνη 14/5	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	προς Θεσσαλονίκη 19/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρός Σαζόρ Γκαρντένας 10/5	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	πρός Βόλο 9/5
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)*	73	9645	πρός Κίνα 3/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	πρός Πειραιά 7/5
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπ. Χομενί	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	επισκευές Πειραιά 7/4
ΣΚΑ΄Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	πρός Κίνα 17/3	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΑΗ (π.)	70	37310	ε. Ν. 'Ορλεάν 5/5
ΣΚΑ΄Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Κουσίρο 23/4	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπειζάνια (ἀποθήκη)
ΣΚΑ΄Υ ΡΕ΄ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Θεσσαλονίκη 13/4	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Χάμπτον 10/5
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Ταϊβάν 23/4	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Πανζόγκ 30/4
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)*	74	75049	α. Σάν Φραντζίσκο 27/4	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Πειραιά 14/5
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Σαλέεφ 17/4	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρός 'Αλγερία 18/5
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρός Γιβραλτάρ 26/4	ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	α. Ν. 'Ορλεάν 12/5
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Ν. 'Ορλεάν 8/5	ΦΛΕ΄ΙΜ (κ.)	72	16398	α. Χιοσάτον 5/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Ρίο Γκράντε 15/5	ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	πρός Καβάλλα 2/5
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Θέουτα 13/3	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Σιγκαγκ 30/7
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στόν Πειραιά 23/3	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	πρός 'Αλβέρτι 30/4
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός δ. 'Αφρική 22/4	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	δ. Νόρβερ 18/5
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	στό 'Ασάμτ 12/4	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ΄ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Ν. 'Ορλεάν 13/5
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Ν. Κορέα 11/55	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ΄ΙΟΝΗΡ (π.)	78	16885	πρός Ρίο Γκράντε 28/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός Ρίνα 16/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ΄ΙΤ (π.)	63	10736	πρός Λεζόες 3/5
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	προς Χάρ Φοκάν 27/4	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρός Μπόιαν Μπαί 28/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιοσάτον 29/2	ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	πρός Λός Ανιζέλε 15/5
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ρουέν 17/5	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ (δ.)	87	25000	ε. Σέιε 18/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός ηΠΑ 11/5	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	πρός Βενεζουέλα 16/5
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Λάρνακα 16/5	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	70	12077	ε. Ρίο Τεντίρο 5/5
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	προς Ρόττερταμ 8/5	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρός 'Ιαλία 19/4
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός 'Ινδονησία 24/4*	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	πρός Μπουσάν 11/5
ΣΤΑΡΛΑ΄ΙΤ (κ.)	77	22893	πρός ΕΣΣΔ 9/5	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρ. «Condor»
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Βραζιλία 22/4	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Μονεβιδέο 11/5
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Ν. 'Ορλεάν 25/4	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	στη Χονολούλου 12/5
ΣΤΑΡ ΡΕ΄Ι (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμυζ 25/9	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λός Πάμπος 6/5
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	επισκευές Σ. Βίνσεντ	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	61	1652	πρός Μπουσάν 26/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	πρ. «Αϊομπεργκ»	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	προς Μαϊσουργιόρα 1/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργελ Πειραιά	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρ. «Antarctic Star»
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Ρουέν 20/5	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	προς Νουαντμπου 284
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Φιλίππιν 5/5	ΦΡΙΟ ΜΕΙΚΟ (π.)	68	5537	με: «Frio Bahia» (κ.)
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	10	15265	πρός Σουγκέι Ραζάγκ 28/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	με: «Frio Venezuela» (κ.7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Μπουσάν 4/5	ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Σάντας 9/5
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	πρός Φιλίππιν 11/5	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	πρός Βίγκο 1/5
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρός Περού 27/4	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	πρ. Πόρ Κέλαγκ 17/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Ρουέν 14/5	ΧΑΒΑ΄ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Κασσιόγκ 11/5
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Χιοσάτον 26/4	ΧΑΒΑ΄ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	74	44698	πρ. Τζακάρτα 5/5
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Βανκούβερ 26/4	ΧΑΒΑ΄ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	στη Φουζέιρα 11/5
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Βανκούβερ 28/4	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	πρός Λά Σπεζία 14/5
TAMA II (Ον.)	73	6254	πρός Άνναμπα 27/4	ΧΑΛΑΚΩΝ (κ.)	72	13689	πρός 'Αρμόνα 4/5
TARGKA (κ.)	81	11462	α. Μόντρεαλ 10/5	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρ. Ν. 'Ορλεάν 18/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Σαγκάη 12/5	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Ρουέν 18/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ΄ΙΝ (κ.)	73	19420	πρός ηΠΑ 26/3	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. Πέσσαρ 5/5
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρός Σάντα Μάρτα 20/5	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	στόν Πειραιά 21/5
ΤΕΛΑΜΟΝ*	78	11781	πρός Λά Γκουαίρα 30/4	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρ. Ρίο Πλαί 9/5
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Ντάρμπαν 28/4	ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Αλγερία 15/5
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	α. Σιγκαπούρη 18/4	ΧΑΡΜΟΝΥ I. (π.)	71	8825	πρ. Βελγία 6/5
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρός Ιαπωνία 8/5	ΧΕΓΚ (δ.)	79	5266	πρ. Ρίσορντ Μπαί 11/5
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	69	8812	ε. Βαλλέτια 14/5	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρ. «Ybroux»
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	ε. Ρουέν 16/5	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρ. Μπαγκόγκ 4/5
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρός Χάμπτον 12/5	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Μουσαλία 29/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρ. Μομπάσα 22/5	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Γέλα 6/5
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	35371	ε. Πόρτ Σουδάν 22/4	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	ε. Ν. 'Ορλεάν 9/5
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762	πρός Κολούμπια Ρίβερ 2/5	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	δ. Παναμά 8/5
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρ. 'Αλγέρ 5/4	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	ε. Τυλκαχουάν 15/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Σπλίτι 10/5	ΧΟΥΟΥ II (π.)	64	15404	πρ. 'Ελλάδα 15/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Νταμρά 30/4	ΧΟΥΟΥ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	ε. Κομά Μπαί 9/5
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	πρ. Ντάρμπαν 14/5	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Βομβά 9/5
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Ν. 'Ορλεάν 10/5	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Πειραιά 17/5
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρ. Μομπάσα 5/5				
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρ. Κασσιόγκ 18/4				
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Φελίξτου 10/5				
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρ. Βιτόρια 30/4				
ΤΗΝΟΣ Α΄ΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρ. «Chibbet Cross»				
				ΦΑΙΡΓΟΥ΄ΙΝΤΣ	74	8915	πρ. Σιγκαπούρη 1/5
				ΦΑ΄ΙΝΤΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Βομβά 20/5
				ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	πρ. Ιαπωνία 30/4
				ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρ. Κάνιλα 2/5
				ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20688	ε. Σμύρνη 13/5
				ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	ε. Σιγκαπούρη 19/5
				ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	πρ. 'Αλεξάνδρεια 6/5
				ΦΕ΄ΙΘ	70	15216	πρ. Βενεζόζα 7/5
				ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	δ. Παναμά 15/5
				ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Λ (δ.)	87	25000	πρ. 'Αλεξάνδρεια 27/4

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

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