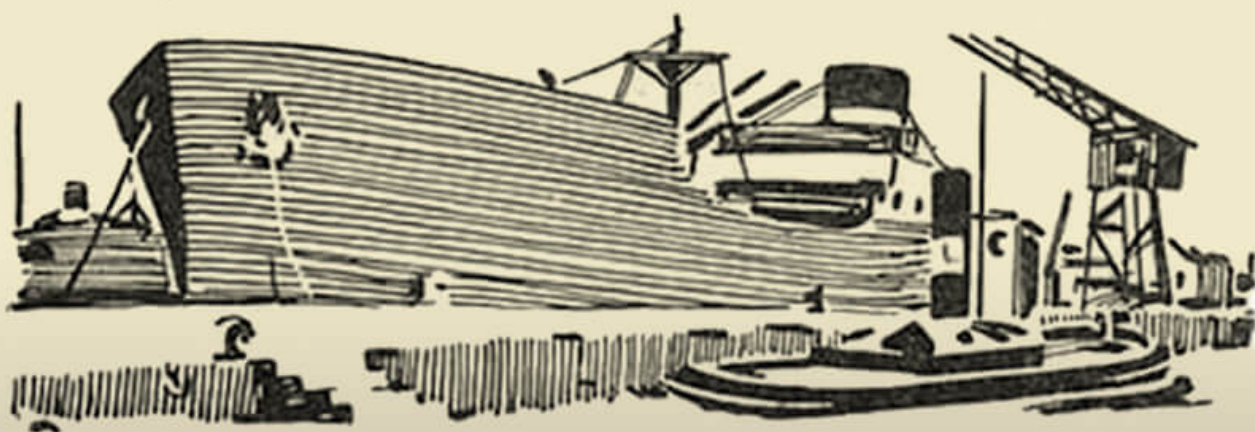


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1279/1037

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1279/1037
15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1988
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 DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFFAHRTSKONTOR 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**



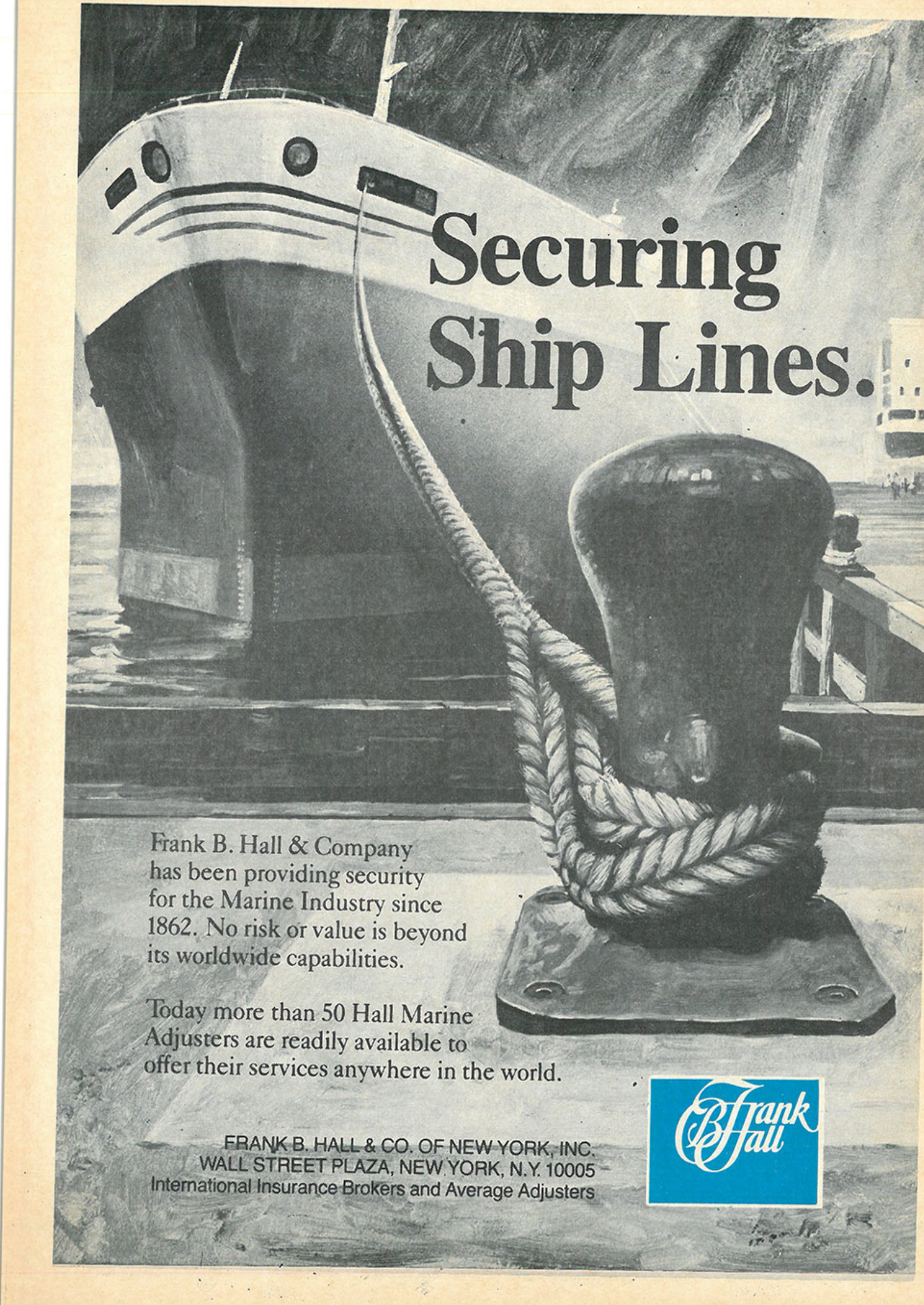
**24 hours
service**



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.

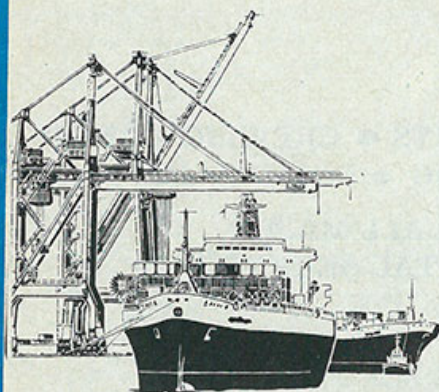
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1279/1037

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00

'Απώ '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. 1279/1037, September 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

8 'Απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου ή οποία
θωρακίζει τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας.

13 'Επιθεωρώντας τόν μεγαλύτερο στόλο του κόσμου.
'Ενα άφιέρωμα του Λούδς Ρέτζιστερ στην ελληνό-
κτητη ναυτιλία.

15 'Ομαδική κλήση πλοίων καί ασφάλεια ναυσιπλοΐας.
'Άρθρο του πλοιάρχου κ. Μιχάλη Φραγκιά.

19 Οί νέοι άγωγοί πετρελαίου καί τά δεξαμενόπλοια,
του συνεργάτη μας πλοιάρχου, κ. 'Αντ. Γρυπαίου.

21 Φορολογικές άπαλλαγές λόγω επισκευών στην 'Ελ-
λάδα καί ό τερματισμός της φορολογικής ύποχρεώ-
σεως σέ περίπτωση πωλήσεως πλοίου σέ άλλοδα-
πούς. Του δικηγόρου κ. 'Αντ. Κουτσοφιοΰ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 37 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 39 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 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

Θλίψη αλλά και αγανάκτηση

Η Έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα δέχθηκε με βαθύτατη θλίψη το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Αναγγελ Γκρέϊν-νες».

Θλίψη για τους ανθρώπους που χάθηκαν.

Θλίψη για αυτό καθαυτό το ατύχημα.

Θλίψη για την καταστροφή μιας ιδιαίτερα αξιόλογης μο-
νάδος του υπό Έλληνική σημαία στόλου.

Θλίψη αλλά και έντονη αγανάκτηση για τους παραλογι-
σμούς που ακολούθησαν και για το μίσος εναντίον του έλλη-
νικού έφοπλισμού που καλλιεργήθηκε τις ημέρες μετά το α-
τύχημα.

Είναι σαφέστατο και δεν επιδέχεται αμφισβήτηση ότι το
ατύχημα οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος.

Είναι επίσης σαφέστατο και επίσης δεν επιδέχεται αμφι-
σβήτηση ότι το ανθρώπινο λάθος δεν προέρχεται από την
πλοιοκτήτρια εταιρία ή οποία έφερε το σκάφος στην Έλλά-
δα για τις επισκευές από τις οποίες θα ωφελούνταν μόνον ο
τόπος.

Είναι τέλος σαφέστατο και ούτε επιδέχεται επίσης αμφι-
σβήτηση ότι το ατύχημα «χρησιμοποιήθηκε» για να καλλιερ-
γηθεί — για πολλοστή φορά — το μίσος και η έχθροτητα εν-
αντίον του ελληνικού έφοπλισμού. «Έφοπλιστές είσατε
ληστές», κραύGAζαν εκείνοι που «χρησιμοποίησαν» το ατύ-
χημα στις πορείες και τις διαδηλώσεις που ακολούθησαν.

Καμμία όμως πορεία δεν έγινε και καμμία διαμαρτυρία

δεν ακούσθηκε για τις δεκάδες τραυματίες και για τα 17 ά-
τομα που έχασαν τη ζωή τους στους ελληνικούς δρόμους το
Σαββατοκύριακο που ακολούθησε μετά το ατύχημα στο Πέ-
ραμα — κανέναν, μά κανέναν, ούτε η κυβέρνηση, ούτε τα
πολιτικά κόμματα, ούτε οι μηχανικοί, ούτε το Τεχνικό Έπι-
μελητήριο, δεν έβγαλε λέξη. Ούτε και οι εφημερίδες έδω-
σαν την έκταση που έδωσαν στο ατύχημα του Περάματος.
Ένα τρίστηλο ή τετράστηλο το πολύ και μία και έξω για
τους 17 νεκρούς και τις δεκάδες τραυματίες από τροχαία
δυστυχήματα στους ελληνικούς δρόμους το Σαββατοκύρια-
κο 10 και 11 Σεπτεμβρίου. Σελίδες ολόκληρες επί ημέρες για
το ατύχημα του Περάματος οι εφημερίδες και συσκέψεις έ-
πί συσκέψεων οι αρμόδιοι με ταυτόχρονη παρέμβαση έ-
παϊόντων αλλά και άδων στο θέμα με ανάλογη δημοσιότη-
τα.

Δέν θέλουμε με όλα αυτά να πούμε ότι έπρεπε να αποσιω-
πηθεί το ατύχημα, κάθε άλλο. Τονίζουμε απλώς την εμφανή
διαφορά για να έπισημάνουμε αυτήν την απολύτως απαρά-
δεκτη κατάσταση σε βάρος της Έλληνικής Ναυτιλίας και
του ελληνικού έφοπλισμού ο οποίος τιμάται διεθνώς αλλά
χαρακτηρίζεται «ληστής» και θεωρείται «έχθρος» στην ίδια
την πατρίδα του, μία κατάσταση που οφείλει να αντιστρέψει
ή Έλληνική Πολιτεία εάν θέλει να έχει στους κόλπους της
την Έλληνική Ναυτιλία και να έπωφελείται ή ίδια και όχι άλ-
λες χώρες από τη δραστηριότητά της.

ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Τά «Ναυτικά Χρονικά», κατά πάγια τακτι-
κή τους, δέν πρόκειται να ασχοληθούν με τά
αίτια του ατυχήματος του Περάματος πρίν
έκδοθούν όλα τά σχετικά πορίσματα. Ά-
πλως, και με άφορμή τις δηλώσεις του Έ-
πουργού κ. Εύάγ. Γιαννόπουλου για «θωρά-
κιση» του καθεστώτος έλέγχου των πλοίων
και για τη συγκρότηση τετραμελούς έπιτρο-
πής (άπό έκπροσώπους του έφοπλισμού,
του Τεχνικού Έπιμελητηρίου, του ΥΕΝ και
των έργαζομένων στην έπισκευαστική βά-
ση) που θά έκδιδει τά πιστοποιητικά «γκάζ-
φρή», ύπογραμμίζουμε ότι όσα άφορούν τά
πλοία καθορίζονται άπό διεθνείς συμβάσεις
και κανονισμούς και όχι άπό διάφορες έπι-
τροπές. Έν προκειμένω, φίλος πλοίαρχος ύ-
ποδεικνύει ότι λόγω του μεγέθους των ση-
μερινών πλοίων δέν άρκει ένας μόνον τεχνι-
κός για τη διενέργεια του σχετικού έλέγ-
χου, συνεπώς, προσθέτει ο έν λόγω πλοίαρ-
χος, ο άριθμός των τεχνικών πρέπει να κα-
θορίζεται άπό τη χωρητικότητα, άπό τό μέ-
γεθος δηλαδή των πλοίων.

ΑΒΑΣΙΜΗ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Πολύ καλά έκανε — άλλωστε έκ των
πραγμάτων ήταν άδύνατο να ύπάρχει διαφο-
ρετική αντίληψη — ο Πρόεδρος του Κορμίτη
κ. Γιάννης Χατζηπατέρας που δέν συμμερί-
σθηκε την αίσιοδοξία την όποία εξέφρασε,
σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες,
ο Έπουργός κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος κα-
τά την πρό 159ημέρου συνάντησή τους για
την πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμά-
των.

«Όλα πάνε καλά και θά πάνε καλύτερα»,
φέρει να είπτε, κατά δημοσιογραφικές
πληροφορίες, ο κ. Γιαννόπουλος στον κ.
Χατζηπατέρα.

Δυστυχώς, όμως, δέν είναι έτσι τά πράγ-
ματα. Η ύπουργική αίσιοδοξία είναι άβάσι-
μη και είναι καιρός να αντίληφθεί ο κ. Γιαν-

νόπουλος ότι χωρίς την έπίλυση των προ-
βλημάτων που σχετίζονται με τη βελτίωση
της ανταγωνιστικότητας του υπό Έλληνική
σημαία πλοίου δέν μπορεί να έπιτευχθεί ο έ-
παναπατρισμός και αυτό άκριβώς του έπισή-
μανε, σύμφωνα με δικές μας πληροφορίες,
γιατί σχετικές ανακοινώσεις δέν ύπήρξαν, ο
κ. Χατζηπατέρας.

Ό κ. Γιαννόπουλος οφείλει να κατανοήσει
χωρίς άλλη καθυστέρηση ότι ή έγγραφή στο
έθνικό νηολόγιο όρισμένων μόνον πλοίων ά-
πό τόν τεράστιο όγκο του ελληνόκτητου
τοννάζ οφείλεται άποκλειστικά στον πα-
τριτισμό των Έλλήνων έφοπιστών και σε
τίποτε άλλο, διότι δέν έχει γίνει τίποτε άπό
έκείνα που πρέπει να γίνουν για να προσελ-
κύσουμε ΟΛΑ τά ελληνόκτητα πλοία στο έ-
θνικό νηολόγιο — τά λόγια πλέον δέν άρ-
κούν.

ΑΝΤΙ ΑΠΟΣΤΡΟΦΩΝ ΝΑ ΔΟΥΜΕ ΤΙ ΚΑΝΟΥΝ ΟΛΟΙ ΟΙ ΑΛΛΟΙ

Παλιός φίλος των «Ναυτικών Χρονικών»
μās πήρε στο τηλέφωνο και μās συνεχάση
για την έπισήμανση ότι οι σημαίες εύκαιρίας
είτε τό θέλουμε, είτε όχι, είναι μία πραγματι-
κότητα που δέν καταπολεμάται με μαντζού-
νι, και με άποστροφές στις όποιες καταφεύ-
γει τακτικά ο κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος, προ-
σθέτοντας ότι επί πλέον είναι αναγκαίες για
τις παραδοσιακές ναυτιλίες όπως ή Έλληνι-
κή — άποτελούν, όπως είπτε — χαρακτηρι-
στικά, άσφαλιστική δικλείδα που έπιτρέπει
να διατηρούνται τά πλοία σε ελληνικά χέρια
στούς δύσκολους καιρούς που αντιμετώπι-
ζει κάθε τόσο ή Ναυτιλία. Άντί, λοιπόν, άπο-
στροφών, ύπογράμμισε ο παλιός φίλος, εί-
ναι προτιμότερο να βλέπουμε τί κάνουν οι
άλλοι, και οι παραδοσιακοί, οι όποιοι προχω-
ρούν στη δημιουργία θυγατρικών νηολογίων
για να διατηρήσουν τη Ναυτιλία τους, αλλά
και οι χώρες που δέν έχουν δική τους Ναυτι-
λία αλλά έπιχειρούν να κερδίσουν άπό τη
ναυτιλιακή δραστηριότητα των άλλων παρέ-

χοντας τη σημαία τους. Ό κ. Γιαννόπουλος,
πρόσθεσε ο συνομιλητής μας, θά έπρεπε,
λόγου χάρι, να έγκύψει με ιδιαίτερη προσο-
χή στα μέτρα που σχεδιάζει ή κυπριακή κυ-
βέρνηση για να αύξησει τόν άριθμό των
πλοίων που φέρουν τη σημαία της και τά ά-
νάλογα έσοδα, τά όποια, προσθέτομε έμεις,
δέν είναι καθόλου εύκαταφρόνητα. Η κυ-
πριακή ή κυβέρνηση, ύπογράμμισε, έξετάζει
φορολογικά και άλλα μέτρα για την προσέλ-
κυση ναυτιλιακών εταιριών στην Κύπρο και
για τη βελτίωση της ναυτιλιακής παρουσίας
της στο διεθνές χώρο — μεταξύ των μέτρων
περιλαμβάνεται ή καθιέρωση μιας άρχής ή
όποια θά άσχολείται με τά πλοία χωρίς να
παρεμβαίνει όποιαδήποτε άλλη, ή πρόσκλη-
ση προς τά συμβούλια της INTERTANKO και
της BIMCO να διοργανώσουν τις έπόμενες
συνόδους τους στο νησί κλπ. Ό κ. Ζήνων Κα-
τσουρίδης, ναυτιλιακός σύμβουλος του Προ-
έδρου Βασιλείου, έχει δηλώσει ότι έπιδώξη
της κυπριακής κυβερνήσεως είναι ή κυπρια-
κή σημαία να καταλάβει την έκτη ή και την
έβδομη άκόμη θέση παγκοσμίως και να δη-
μιουργηθεί στην Κύπρο ένα μεγάλο ναυτι-
λιακό κέντρο τό όποιο θά παρέχει ύψηλού έ-
πιπέδου ύπηρεσίες, κάτι που έπρεπε να έ-
χουμε έπιδώξει και έμεις, κατέληξε ο συνο-
μιλητής μας.

ΤΑ ΠΑΡΑΔΟΞΑ

Η λαϊκής βάσεως ναυτιλιακή έταιρία Δω-
δεκανήσουν άπειλούσε πρίν λίγο καιρό ότι
θά πουλήσει τά πλοία της και θά διαλυθεί έ-
άν τό Έπουργείο δέν σταματήσει τη χορή-
γηση άδειών σκοπιμότητας για τη δρομολό-
γηση και άλλων πλοίων στη γραμμή της Δω-
δεκανήσου! Τώρα διαβάζουμε ότι ύπέγραψε
πρόσφατα — δέν διευκρινίζεται πότε άκρι-
βώς και άπό αυτό είναι δυνατόν να ύποθέσει
κανείς ότι τό «πρόσφατα» μπορεί να άνάγε-
ται και στον χρόνο που διατύπωνε τις άπει-
λές της — προσυμφωνά άγοράς (σε τίμή που
δέν άναφέρεται «για εύνοήτους λόγους», ο-

πως είπε εκπρόσωπός της και τους οποίους βεβαίως δεν μπορούμε να αντιληφθούμε) ένας νέος έπιβατηγός - όχηματαγωγός για τη γραμμή Πειραιώς - Ρόδου!

Όμολογούμε ότι δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε εάν το Υπουργείο σταμάτησε να χορηγεί άδειες σκοπιμότητας για τη γραμμή της Δωδεκανήσου σε άλλους ενδιαφερόμενους.

Αν είναι όμως έτσι, αν δηλαδή το Υπουργείο σταμάτησε να χορηγεί άλλες άδειες σκοπιμότητας, εκείνο που γίνεται σαφές από όλα αυτά είναι ότι εκείνοι που απέκτησαν κάποτε μία, δύο, τρεις ή και τέσσερις άδειες σκοπιμότητας θεωρούν πλέον την Ακτοπλοία σαν πατρική κληρονομιά και δεν δίνουν την παραμικρή σημασία στην εξυπηρέτηση των έπιβατών - το μόνο που τους ενδιαφέρει είναι το κέρδος και τίποτε άλλο το οποίο εξασφαλίζουν με τη συνεχή συμπαράσταση του Κράτους που σπεύδει κάθε χρόνο να αυξάνει τις τιμές των εισιτηρίων χωρίς να λαμβάνει υπ' όψει το γεγονός ότι σε άλλες γραμμές, πολύ μεγαλύτερων αποστάσεων από τις ακτοπλοϊκές, όπου όμως υπάρχει ύγινης ανταγωνισμός, οι ναύλοι είναι σαφέστερα μικρότεροι από τους ναύλους της Ακτοπλοίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» επαναλαμβάνουν ότι η καθιέρωση πλήρους ελευθερίας και ύγιους ανταγωνισμού στην Ακτοπλοία είναι το μοναδικό «φάρμακο» για να αντιμετωπίσουμε το μεγάλο πρόβλημα που θα ανακύψει το 1992 και για να διατηρήσουμε την Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια.

ΑΚΡΙΒΕΣ «ΦΙΛΟΔΟΞΙΕΣ»

Με άφορμή όσα σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος για τον κ. Χρ. Ντούνη όρισμένοι παρατήρησαν ανωνύμως ότι η θέση μας αυτή υπέρ του σημερινού άρχηγού του Λιμενικού Σώματος έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την αντίληψη που έχουν διατυπώσει επανειλημμένως τα «Ναυτικά Χρονικά» ότι κανένας δεν είναι αναντικατάστατος και ότι, εν πάση περιπτώσει, η περαιτέρω παραμονή του στο Σώμα έμποδίζει την εξέλιξη των στελεχών που έχουν φιλοδοξίες να προωθηθούν στις ανώτερες θέσεις.

Ασφαλώς όπως όλοι - και η άψευδής μαρτυρία βρίσκεται στα κοιμητήρια - και ο κ. Ντούνης, ο οποίος κατά την αντίληψή μας είναι ο - ως μας έπιτραπεί ο όρος - ναυτικά καλύτερος άρχηγός του Λιμενικού Σώματος

έδω και αρκετά χρόνια, δεν είναι αναντικατάστατος. Μπορεί όμως να προσφέρει για μεγάλο ακόμη χρονικό διάστημα τις υπηρεσίες του - που κατά την αντίληψή μας είναι ουσιαστικότερες - και προς τη Ναυτιλία αλλά και προς το Λιμενικό Σώμα, το οποίο ειρήσθω εν παρόδω όφείλει σ' αυτόν την υπαρκτή του.

Από την άλλη πλευρά, κοιτώντας γύρω μας και γνωρίζοντας πρόσωπα και πράγματα βλέπουμε ότι η ικανοποίηση των φιλοδοξιών εκείνων που θέλουν να αναρριχηθούν στις ανώτερες θέσεις θα στοιχίσει σημαντικότερα στον ελληνικό λαό. Σεβόμαστε τις φιλοδοξίες των πάντων αλλά όλοι πρέπει να σεβόμαστε περισσότερο από κάθε τί, ακόμη και από τις φιλοδοξίες μας, τον ελληνικό λαό, ο οποίος γογγυίζει από το φορολογικό βάρος, μεγάλο μέρος του οποίου αναλώνεται για ικανοποίηση των φιλοδοξιών των υπαλλήλων του δημοσίου τομέως.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Θέλω με έλπιζομε ότι ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος, μετά την κατάρτιση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Έργασίας που επιτρέπει και την εργασία των συνταξιούχων, θα προχωρήσει χωρίς καθυστέρηση στην κατάργηση της απαγορεύσεως της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών.

Σχετικά με το θέμα αυτό έπισημαίνουμε στον κ. Γιαννόπουλο ότι στην ευρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια επικρατεί η αντίληψη - και όχι άδικα βέβαια - ότι η απαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων και η ποινικοποίησή της που ακολούθησε υπαγορεύθηκε από άτομα που μισούν τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς μας. Έπισημαίνουμε επίσης στον κ. Γιαννόπουλο - και για του λόγου τό αληθές - ότι ζητήσει στοιχεία από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου - ότι όλες οι θέσεις εργασίας σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν είχαν καμμία σχέση με το ΝΑΤ τις οποίες αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν συνταξιούχοι ναυτικοί μας υπό την άπειλή των συνεπειών του Νόμου 1711 αλλά και των κατά τόπους λιμεναρχών καλύφθηκαν από ξένους ναυτικούς, ακόμη και από Τούρκους συνταξιούχους ναυτικούς! (Έπενθυμίζουμε ότι οι υποστηρικτές της ποινικοποίησης της εργασίας των συνταξιούχων είχαν πείσει τον προηγούμενο Υπουργό κ. Στάθη Αλεξανδρή ότι με το μέτρο αυτό θα εξασφάλιζαν εργασία στους εν ένεργεια άνεργους

ναυτικούς μας, μάλιστα ένας από αυτούς, ο άλεξιπτωτιστής στο χώρο της Ναυτιλίας είχε προσπαθήσει με άνακωνωση με την οποία κατηγορούσε τους συνταξιούχους και σαν φοροφυγάδες, να έμφανισθεί σαν... προστάτης των άνεργων ναυτικών μας).

ΔΕΝ ΞΕΧΝΟΥΜΕ

Έπενθυμίζουμε στον Νομικό Σύμβουλο του Υπουργείου ότι περιμένουμε μερικές διευκρινίσεις για το θέμα της γνωμοδοτήσεως του βάσει της οποίας εξακολουθεί να παραμένει στη θέση του ο προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας του ΝΑΤ, ο οποίος βάσει των νόμων έπρεπε να έχει συνταξιοδοτηθεί από χρόνια. Έπίσης έπενθυμίζουμε στον Υπουργό κ. Γιαννόπουλο ότι όφείλει να γνωστοποιήσει το όνομα του δικηγόρου ο οποίος ταξίδεψε στο Βανκούβερ του Καναδά μαζί με τη Διευθύντρια Πόρων του ΝΑΤ με δαπάνες της πλοιοκτήτριας εταιρίας του πλοίου «Γαλαξίας» ή οποία φυσικά ούτε καν ρωτήθηκε αν συμφωνούσε γι' αυτή τη δαπάνη σε βάρος της. Στον κ. Γιαννόπουλο έπισημαίνουμε ότι οι του ΝΑΤ όχι μόνον άρνούνται να άποκαλύψουν το όνομα του εν λόγω δικηγόρου αλλά έχουν καταβάλει και ειδική προσπάθεια να μην άναγραφεί ούτε στα πρακτικά του ΝΑΤ.

Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Ουσιαστικές προτάσεις που άποβλέπουν στην ουσιαστική εξυπηρέτηση των πλοίων από την Πλοηγική Υπηρεσία υπέβαλε στο Υπουργείο το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς. Συγκεκριμένα:

- Προτείνεται η δημιουργία υποσταθμών της Πλοηγικής Υπηρεσίας στο λιμεναρχείο Έλευσίνας και στην περιοχή του Έκονίου και η ρύθμιση του θέματος της μεταφοράς των πλοηγών (με νέες πιλοτίνες και με αυτοκίνητα και με την επάνδρωση όλων των πλωτών μέσων που διατίθενται) και του θέματος του ώραριου άντικαταστάσεως τους που πρέπει να είναι κλιμακωτό για να μην υπάρχουν κενά.

- Ζητείται να έπιλυθεί το πρόβλημα που άφορά το δέσιμο και το λύσιμο των πλοίων, διότι η σημερινή κατάσταση είναι άπαράδεκτη και έπιφέρει οικονομικές έπιβαρύνσεις στα πλοία που κυμαίνονται μεταξύ 35.000 - 70.000 δραχμών για κάθε λύσιμο και δέσιμο στις προβλήτες. Έπίσης ζητείται τα δελτία πλοηγίων να συμπληρώνονται με καρμπόν από τον πλοηγό και να δίδεται αντίγραφο στον πλοίαρχο.

ΝΑ ΑΝΑΒΛΗΘΕΙ

Έπαναλαμβάνουμε και σήμερα τη σύσταση να άναβληθεί η άπογραφή που έχει προσδιορισθεί για τις 20 Σεπτεμβρίου, διότι, όπως έξηγήσαμε και στο προηγούμενο τεύχος, δεν είναι δυνατόν να έπιτευχθούν οι στόχοι που έπιδιώκονται με αυτήν, δηλαδή, η μέτρηση του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας, η κατάσταση στην οποία βρίσκεται και η συγκέντρωση στοιχείων που άναφέρονται σε χαρακτηριστικά γνωρίσματα των ναυτικών. Έπαναλαμβάνουμε επίσης ότι η άπογραφή πρέπει να ξανασχεδιασθεί ώστε να περιλαμβάνει όλους τους Έλληνες ναυτικούς και έλουμε να έλπιζουμε ότι η σύσταση θα γίνει άποδεκτή, έστω και την τελευταία στιγμή.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ - ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ - ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:

Νοταρά 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838
Τελωνειακές πληροφορίες:
κ. Νίκος Τζαβέλλας - τηλέφ.: 4119239

Δέν πτοούμεθα και έμμενομε

Σέ όσους εξέφρασαν τήν αντίθεσή τους — μέ επιχειρήματα στηριζόμενα περισσότερο στο συναίσθημα παρά στην πραγματικότητα αλλά και μέ έμμεσες και άμεσες απειλές και άμφισβήτηση του πατριωτισμού μας — γιά τήν πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» νά έπιτραπεί ή έλεύθερη προσέγγιση των πλοίων σέ όλα τά λιμάνια τής Κύπρου άπαντούμε ότι έμμενομε στην αντίληψή μας και δηλώνουμε από τίς στήλες αυτές γιά μία άκόμα φορά ότι δέν πτοούμεθα από τίς απειλές και ότι δέν δεχόμαστε μαθήματα πατριωτισμού από κανέναν πολύ δε περισσότερο από εκείνους πού δέν τολμούν νά πούν ή νά γράψουν τό όνομά τους όταν τηλεφωνούν ή όταν στέλνουν έπιστολές.

Έπί τής ούσιας: 'Από τήν ειδική έκδοση Lloyd's Shipping Index διαπιστώνεται ότι τό έμπόριο (είσαγωγές και έξαγωγές) στά λεγόμενα τουρκοκυπριακά λιμάνια έξυπηρετείται άνελλιπώς από πλοία διαφόρων σημαιών, μή εξαίρουμένων και πλοίων χωρών μελών τής ΕΟΚ, και τά μόνα πλοία πού δέν προσεγγίζουν στα έν λόγω λιμάνια είναι εκείνα πού φέρουν 'Ελληνική ή Κυπριακή σημαία λόγω των σχετικών απαγορεύσεων των κυβερνήσεων τής 'Ελλάδος και τής Κύπρου οι όποιες έχουν δημιουργήσει και τά προβλήματα μέ τίς προσεγγίσεις στα τουρκικά λιμάνια. Μέ τήν πρότασή μας δέν άνοίγονται πόρτες, γιατί οι πόρτες είναι άνοιχτές και τίς χρησιμοποιούν όλοι οι άλλοι εκτός από μάς, ένώ ή άρση των περιορισμών θά είναι ένα ούσιαστικό βήμα καλής θελήσεως πού θά διευκολύνει τόν διάλογο των δύο Κοινοτήτων τής Κύπρου, γιά νά υπάξει επί τέλους μία λύση στο Κυπριακό πρόβλημα.

Αυτά γιά εκείνους πού διατύπωσαν επιχειρήματα στηριζόμενα στο συναίσθημα. Γιά εκείνους πού διατύπωσαν απειλές, άμεσες και έμμεσες, καθώς και γιά εκείνους πού επιχείρησαν νά άμφισβητήσουν τόν πατριωτισμό μας αναφέρομε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι τό θαλάσσιο έμπόριο πρέπει νά είναι έλεύθερο σέ 'Ανατολή και σέ Δύση, στο Βορρά και στο Νότο και ότι ή Ναυτιλία και τά πλοία πρέπει νά ένώνουν και όχι νά χωρίζουν τούς λαούς. 'Υπενθυμίζομε δε ότι στα πλαίσια αυτών των αντίληψεων τά «Ναυτικά Χρονικά» ήταν εκείνα πού ζήτησαν και πέτυχαν τήν άπάλειψη έγινε του όρου των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως πού απαγόρευε τήν πώληση των πλοίων μέ 'Ελληνική σημαία σέ όρισμένες χώρες, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνονταν και όλες-οι χώρες του λεγομένου ανατολικού μπλόκ.

Στά πλαίσια των ίδιων αντίληψεων γιά τήν έλευθερία του θαλασσίου εμπορίου τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τήν αντίθεσή τους και γιά τόν ναυτιλιακό άποκλεισμό τής Νοτίου 'Αφρικής μέ άπόφαση μάλιστα των 'Ηνωμένων Έθνών, γιατί μέ τόν άποκλεισμό αυτόν δέν πλήττονται μόνον εκείνοι έναντίον των όποιων ύποτίθεται, έλήφθη τό μέτρο αλλά και εκείνοι των όποιων επιδιώκεται, δηθεν ή προστασία — ό άποκλεισμός. όπως και τά πυρηνικά όπλα δέν κάνουν διακρίσεις, στρέφονται έναντίον όλων, 'πί δικαίων και άδικών.

Τήν όρθότητα των αντίληψεων πού διατυπώνονται άνωτέρω επιβεβαίωσαν μέ τρόπο πού δέν επιδέχεται τήν παραμικρή άμφισβήτηση οι εκπρόσωποι κάποιου Γραφείου Ναυτιλιακής Έρεύνης (Shipping Research

Bureau) πού έδρεύει στο 'Αμστερνταμ και κάποιες από τίς άναρίθμητες επιτροπές γιά όλα τά θέματα, έσωτερικά και έξωτερικά, πού υπάρχουν σ' αυτόν τόν ταλαίπωρο τόπο: Σέ συνέντευξη τύπου πού έδωσαν τήν περασμένη Τετάρτη στην 'Αθήνα τό έν λόγω Γραφείο και ή επιτροπή (ό πλήρης τίτλος τής όποιας είναι «'Ελληνική 'Επιτροπή Διεθνούς Δημοκρατικής 'Αλληλεγγύης») άνέφεραν ότι ή πλήρης έφαρμογή τής απαγορεύσεως των 'Ηνωμένων Έθνών γιά τόν έφοδισμό τής Νοτίου 'Αφρικής μέ πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου «θά οδηγούσε στην οικονομική κατάρρευση του καθεστώτος», θά οδηγούσε, δηλαδή, στην οικονομική κατάρρευση τής χώρας, γιατί κανένα καθεστώς, όποιο και άν είναι αυτό, δέν καταρρέει οικονομικά, οικονομικά καταρρέουν μόνον οι χώρες και εκείνοι πού πληρώνουν τά σπασμένα είναι οι κάτοικοι των χωρών αυτών και όχι βέβαια οι κυβερνήσεις τους.

Γιά τήν ιστορία και μόνον αναφέρομε ότι, όπως ανακοινώθηκε στή συνέντευξη, τό Γραφείο πού προαναφέρθηκε, έρευνά τήν έφαρμογή τής άποφάσεως του ΟΗΕ πού αναφέρειται στη Νότιο 'Αφρική χωρίς όμως νά προσδιορίζεται και γιά ποιόν κάνει αυτή τήν έρευνα.

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Τό ένα τέταρτο τής παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου προέρχεται σήμερα από τίς ύποθαλάσσιες έξορρύξεις. Τό 1987 τό σύνολο τής εξαχθέντος μαύρου χρυσού σ' όλον τόν κόσμο έφθασε τά 2.917 εκατ. τόννων, ένώ στα ίδια περίπου επίπεδα κυμάνθηκε και ή αντίστοιχη παγκόσμια κατανάλωση.

Οι κύριες ζώνες παραγωγής διατηρούν τήν ίδια σειρά κατατάξεως: Βορειοαμερικανική 'Ηπειρος 23,7%, Μέση 'Ανατολή 22,1%, Σοβιετική Ένωση και 'Ανατολική Εύρώπη 22,1%, 'Αφρική 8,5%, Δυτική Εύρώπη 7%, Νότιο 'Αμερική 6,4%, 'Απω 'Ανατολή 5,6% και Κίνα 4,6%. 'Η παραγωγή τής Δυτ. Εύρώπης γιά πρώτη φορά ξεπέρασε τό φράγμα των 200 εκατ. τόννων. 'Εξ αυτών ή Μ. Βρετανία έξώρυξε από τή Βόρ. Θάλασσα

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— "Όταν πρό έτών από των σπηλών αυτών ύπεδεικνύετο ή ανάγκη τής δημιουργίας και όλίγων έστω τακτικών γραμμών δι' έθνικών πλοίων, "Ελλην έφοπλιστής διαμένων εις Λονδίον, μάς άπηύθυνεν έπιστολήν εις τήν όποιαν μέ περισσήν δόσιν περιφρονήσεως κατειρωνεύετο τάς ύποδείξεις εκείνας. Πενταετία όλη παρήλθεν έκτοτε. 'Ιδρύθη έν τώ μεταξύ ή «'Ελληνική» εταιρία τακτικών γραμμών. Μέ τά δύο κατ' άρχάς τά έπτά τώρα σκάφη τής, ένεκαίνιασεν ύπό τά δύσπιστα και αυτών των έφοπλιστών μας βλέμματα τήν πρόσ τό Κόντινεντ γραμμήν και έπιτυχώς συνεχίζει ταύτην.

— 'Η έντατική παρακολούθησις τής πιστής έφαρμογής των πληρωμάτων ήτο πράγματι επιβεβλημένη. 'Η σχετική έγκύκλιος του 'Υφυπουργείου τής Ναυτιλίας προς τάς Λιμενικάς και Προξενικάς άρχάς είχε τήν θέσιν τής.

— Κατά τήν δημοσιευθείσαν γερμανικήν στατιστικήν, από του Δεκεμβρίου 1936 μέχρι του Μαρτίου 1938, έβυθίσθησαν ή ύπέστησαν βλάβας συνεπεία βομβαρδισμού κ.λ.π. εις τά 'Ισπανικά ύδατα, 43 έν όλω σκάφη συνολικής χωρητικότητας 74.162 τόννων.

— 'Εξ άφορμής έπεισοδίου εις έπισκέπτην του φορτηγού «Ευγενία Χανδρή» εις Πόρτλαντ - 'Ορεγκον, τά 'Αμερικανικά δικαστήρια άπεφάνθησαν ότι ή κοινωνική έπίσκεψις άτόμου τίνος εις ένα πλοίο δέν δικαιολογεί άποζημίωσιν εις περίπτωσην τραυματισμού του έπισκέπτου τούτου.

— "Όλοι σχεδόν οι τομείς τής ναυλαγοράς τήν αυτήν γνώρισαν πλέον κατάστασιν τής άπραξίας ή των σποραδικών διαταγών, ένεφάνισαν κατά τό πρώτον δεκαπενθήμερον του Σεπτεμβρίου. («Ναυτικά Χρονικά». τ. 186/15-9-1938)

BORCHARD LINES LTD. LONDON

Τακτικές έβδομαδιαίες 'Αναχωρήσεις
Μέ ΠΛΟΙΑ — CONTAINERS ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ

ΑΠΟ — ΠΡΟΣ:
LONDON — ROTTERDAM — ANTWERP —
LIMASSOL — ALEXANDRIA —
HAIFA — ASHDOD

Προσφέρονται CONTAINERS των 20' και 40'
Γενικοί Πράκτορες έν 'Ελλάδι:

ΑΔΑΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΠΕ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 5-7, ΠΕΙΡΑΙΕΣΥ · ΤΚ 185 36
ΤΗΛ. 4525016 · 4523407 · 4534142
ΤΛΧ: 211988 & 241860 ADAM GR · FAX: 4520363

123 εκατ. τόννους και η Νορβηγία 57 εκατ. τόννους.

Τά αποθέματα της ύδρογειού σε πετρέλαιο υπολογίζονται σε 122.000 εκατ. τόννων, προηγούμενης της Μ. Ανατολής με 76.400 εκατ. και ακολουθούσης της Β. Αμερικής με 12.500 εκατ., της Σοβιετικής Ένωσης με 10.900 εκατ., της Ν. Αμερικής με 9.300 εκατ., της Αφρικής με 7.300 εκατ. και της Ευρώπης με 3.000 εκατ. τόννους. Ριζική αντίθεση εμφανίζεται μεταξύ της Μέσης και της Άπω Ανατολής. Γιατί ενώ η Μ. Ανατολή έχει ελάχιστη κατανάλωση αλλά μεγάλη παραγωγή και τεράστια αποθέματα, η Άπω Ανατολή με μικρή παραγωγή και ελάχιστα αποθέματα παρουσιάζει υπερβολική κατανάλωση.

Ο πετρελαιοφόρος στόλος του κόσμου παρουσιάζει στασιμότητα γύρω στα 2.880 πλοία και στα 240. εκατ. τον. d.w. Αυτό οφείλεται στην επιβράδυνση του ρυθμού των διαλύσεων και στις μειωμένες παραδόσεις νέων πλοίων. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων υπολογίζεται γύρω στα 73 εκατ. τον. d.w., απορροφούμενη από τους παροπλισμούς (9,9 εκατ. τον. d.w.), τη μείωση ταχύτητας (26,2), τις αναμονές και καθυστερήσεις (29,1) και τις πλωτές αποθήκες (8,4). Τέλος οι διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ανήλθαν σε 65 μονάδες, 6,7 εκατομ. d.w. σε ρυθμό μειωμένο κατά το ήμισυ έναντι του περσινού.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ "Η ΥΠΕΡΒΟΛΗ";

Τό παναμαϊκό πλοίο «Reefier Rio» πέτυχε τελικά όπως η εκφόρτωση του φορτίου του μολυσμένου κρέατος, γίνει στο Φλάσινγκ από την έκει εργοληπτική εταιρία στοιβαδωρών. Τό κρέας αυτό προοριζόμενο για τό Ρότερνταμ δέν κατέστη δυνατό νά εκφορτωθεί έκει ύστερα από τίς έντονες διαμαρτυρίες των φορτοεκφορτωτικών συνδικάτων, κατά τήν άποψη των όποιων ό χειρισμός του φορτίου θά έθετε σε κίνδυνο τήν υγεία τόσο των λιμενεργατών όσο και των εργατών των ψυκτικών εγκαταστάσεων των λιμένων. Σημειωτέον ότι οι ειδικοί έμπειρογνώμονες είχαν άποφανθεί ότι τό κρέας αυτό είχε υποστεί έλάχιστη ακτινοβολία ύστερα από τήν καταστροφή του Τσέρνομπιλ και έπομένως δέν άπειλούσε τήν υγεία των λιμενεργατών.

Κατόπιν αύτου οι Ίρλανδοί ιδιοκτήτες του κρέατος άπετάθησαν στην εταιρία Flushing Stevedoring της όποιας οι εργάτες δέν είχαν αντίρρηση νά αναλάβουν τήν εκφόρτωση, άγνοούντες τίς επικρίσεις ότι είναι άνοργάνωτοι και έξασφαλίζουν εργασία στρατολογούμενοι συχνά από διάφορα εύκαιριακά γραφεία. Είναι χαρακτηριστικό πάντως ότι οι σχετικές έπιχειρήσεις του Ρότερνταμ είναι άγανακτισμένες πού βλέπουν νά διαφεύγει πρός τό γειτονικό Φλάσινγκ ένα φορτίο κατά βάση άκίνδυνο. Πιστεύουν δέ ότι ή κινδυνολογία αύτή των συνδικαλιστικών οργανώσεων του λιμένος άποτελεί καθαρή ύπερβολή πού γελοιοποιεί τίς ύπηρεσίες του λιμένος και πλήττει τήν φήμη του στό έξωτερικό.

Μιά σημαντική απόφαση

Τό Διαιτητικό Δικαστήριο μέ μία απόφαση πού χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα σημαντική: Πρώτο άναγνωρίζει ξεκάθαρα ότι ή έγκριτική πράξη νηολογήσεως και οι όροι πού περιλαμβάνει άποτελούν τό θεσμικό πλαίσιο από τό όποιο θά διέπεται τό πλοίο καθ' όλη τή διάρκεια της παραμονής του υπό Έλληνική σημαία και συνεπώς δέν μπορούν νά εφαρμοσθούν σ' αυτό άλλοι νόμοι πέραν των όρισμένων σαφώς στον σχετικό όρο της έγκριτικής πράξεως. Καί, δεύτερο, άνακηρύσσει έαυτό άρμόδιο και έπιλαμβάνεται, κατά τόν σχετικό όρο της έγκριτικής πράξεως, των διαφορών πού άνακύπτουν, δικαίωμα πού θέλησε νά άμφισβητήσει τό Έλληνικό Δημόσιο.

Πρόκειται γιά τήν ύπ' αριθ. 54/1988 άπόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου πού έξεδόθη έπειτα από προσφυγή ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Συγκεκριμένα:

Ναυτιλιακό Γραφείο του Πειραιά βασιζόμενο εις τόν σχετικό όρο των έγκριτικών πράξεων προσέφυγε εις τήν διαιτησίαν, προκειμένου νά έπιλυθούν διάφορα θέματα τά όποια είχαν δημιουργηθεί σχετικά μέ τήν φορολογία των διαφόρων πλοίων. Τά θέματα διά τά όποια έκρινε τό διαιτητικό δικαστήριο ήσαν:

1) Η είσφορά του άρθρου 10 του ν. 27/75.

2) Η αύξηση κατά 4% ετησίως του συντελεστού ό όποιος προβλέπεται εις τήν παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 27/75, ή όποια έπεβλήθη διά της ύπ' αριθμ. Ε. 10075/1078/Πολ. 232 Άποφάσεως του Ύπουργού Οικονομικών και έκυρώθη διά νόμου.

3) Τήν έπιβολή της έκτάκτου έφ' άπαξ είσφοράς σύμφωνα μέ τόν νόμο 1579/85 (άρθρο 30).

Προσφεύγουσαι ήσαν δέκα πλοιοκτήτριαι πλοίων υπό ελληνικήν σημαία τά όποια είχαν νηολογηθή σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του ν.δ. 2687/53 τρία από τά πλοία είχαν νηολογηθή πριν από τήν έκδοση του ν. 27/75, τά δέ υπόλοιπα μετά.

Οί δύο άρχικώς διορισθέντες διαιτητές (σύμφωνα μέ τόν όρο των έγκριτικών πράξεων) διεφώνησαν εις τήν υπό του Δημοσίου ύποβληθείσαν ένσταση, έάν δηλαδή τό Διαιτητικό Δικαστήριο έχει άρμοδιότητα νά έπιληφθεί των θεμάτων. Λόγω της διαφωνίας διορίσθη έπιδιαιτητής έξ άλλου δέ, αί προσφεύ-

γουσαι παραιτήθησαν του θέματος της είσφοράς του άρθρου 10 του ν. 27/75.

Έπομένως τό Διαιτητικό Δικαστήριο διά της ύπ' αριθμ. 54/1988 Άποφάσεως του έκρινε διά τό θέμα της άρμοδιότητος και διά τά υπόλοιπα δύο θέματα πού άναφέρονται άνωτέρω (ύπό στοιχ. 2 και 3).

Αναλυτικώτερα τό Διαιτητικό Δικαστήριο έκρινε:

Α) Κατά πλειοψηφία διαφωνούντος του Διαιτητού του Δημοσίου ότι έχει δικαιοδοσία νά έπιληφθεί της υπό κρίση διαφοράς.

Β) Ώς πρός τό θέμα της έπιβολής της έκτάκτου έφ' άπαξ είσφοράς, τό Διαιτητικό Δικαστήριο έκρινε ότι ή έγκριτική πράξη και οι έν αύτή διαλαμβανόμενοι όροι άποτελούν τήν καταστατική πράξη του καθεστώτος κάθε πλοίου. Είς τό κείμενο των τριών έγκριτικών πράξεων αί όποια είχαν έκδοθή γιά τά πλοία πού είχαν νηολογηθεί πρό του 1975, δηλ. της ένάρξεως της ισχύος του ν. 27, ό σχετικός μέ τίς φορολογικές ύποχρεώσεις του πλοιοκτήτου όρος 12, όρίζει ποίοι θά ήσαν οι έφαρμοστέοι νόμοι, γιά όλη τή διάρκεια της παραμονής του υπό ελληνικήν σημαία καθώς και ότι τυχόν μεταγενέστερες αύξήσεις δέν θά είχαν έφαρμογήν έπι των συγκεκριμένων πλοίων. Έπίσης εις τόν όρο 13 των έγκριτικών αυτών πράξεων προβλέπεται ότι οι πλοιοκτήται άπαλλάσσονται «άπό πάσης έρανικής είσφοράς και παντός έκτάκτου φόρου καθώς».

Είς τά πλοία τά όποια νηολογήθησαν μετά τό 1975 ό όρος 12, προβλέπει ότι ως πρός τήν φορολογία των πλοίων θά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί φορολογίας πλοίων πού ισχύουν κάθε φορά.

Τό Σύνταγμα του 1975 εις τό άρθρο 107 παρ. 1 έδ. β προσέδωσε έμπυξημένη τυπική ισχύ στις διατάξεις 1 έως και 12 του ν. 27/75, έπομένως κατέστησαν άνεπίδεκτες τροποποιήσεως ή καταργήσεως καθ' όλο τό χρονικό διάστημα πού ισχύει και τό Σύνταγμα του 1975.

Συμπερασματικώς τό Δικαστήριο άποδέχεται όμόφωνα μέν γιά τά τρία πλοία πού είχαν νηολογηθεί πρό του 1975 και κατά πλειοψηφία γιά τά πλοία πού έχουν νηολογηθεί μετά τό 1975, ότι δέν έχουν ύποχρέωση καταβολής της έκτάκτου έφ' άπαξ είσφοράς.

Γ) Αί προσφεύγουσαι πλοιοκτήτριαι εταιρία ύποστήριξαν ότι ό κοινός νομοθέτης δέν έπρεπε νά προβεί εις τήν αύξηση των ποσών του φόρου κατά 4% ετησίως σύμφωνα μέ τήν δυνατότητα τήν όποιαν έχει από τήν παρ. 4 και άρθρο 6 του ν. 27/75, αντίθετως θά έπρεπε νά λάβει ύπ' όψιν του τήν φοροδοτικήν ικανότητα του φορολογουμένου. Κατά τήν γνώμη όμως της πλειοψηφίας έγινε δεκτό ότι τό φορολογικό σύστημα των πλοίων βασίζεται σε όρισμένα έξωτερικά τεκμήρια - στοιχεία χωρίς

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

**ΚΤΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΙΣΟΠΕΔΟ 67 ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ
ΣΤΟ ΚΙΑΤΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ ΜΕ ΠΡΟΣΩΠΗ 560 ΜΕΤΡΑ
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΚΑΡΠΟΦΟΡΑ ΔΕΝΔΡΑ ΚΑΙ
ΔΙΚΟ ΤΟΥ ΝΕΡΟ, ΔΕΝ, ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΑΤΟ ΔΙΑ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛ. 4517-203 ΩΡΕΣ 11 πμ. - 5 μμ.**

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ



Εκεί που όλοι... έρχονται και φεύγουν
αυτά τα καθίσματα μένουν πάντα άθικτα,
αναλώσιμα, όμορφα και λειτουργικά!

Η PRODUCTION ABEE με πείρα
και τεράστιες παραγωγικές δυνατότητες
υπογράφει για όλα τα καθίσματά της
αξεπέραστη ποιότητα, αντοχή, συνέπεια
στην παράδοση και φυσικά γραπτή εγγύηση.



Production

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ:

ΠΡΟΝΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ: ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ: 0341/71597, 71729, 71730, FAX: 0341/71586

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΤΗΛ: 031/269335, 284187

ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ: 7244948, 7232575 TLX 410313 PROD GR.

νά εξετάζεται ή πραγματοποίηση ή μη κέρδους από τόν φορολογούμενο.

Η δυνατότης όμως αυτή που παρέχεται εις τόν κοινό νομοθέτη έχει μόνο σκοπό τήν κάλυψη τής απώλειας του εισοδήματος του Κράτους από τόν φορολογία τών πλοίων εκ τής υποτιμήσεως του δολλαρίου.

Επομένως δύναται ο νομοθέτης να προβεί εις τήν σχετικήν αύξισιν και δέν παραβαίνει κάποια συνταγματική επιταγή.

ΝΕΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

— Η Έπιτροπή Μεταφορών της ΕΟΚ σέ ακρόασή της επί του προβλήματος τής πολιτικής τών τηλεπικοινωνιών εντός τής ΕΟΚ, στην οποία πήραν μέρος 12 εμπειρογνώμονες, αντιπροσωπεύοντες τή βιομηχανία του κλάδου, τις κρατικές υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών, τα συνδικάτα και τους ιδιώτες που χρησιμοποιούν τα τηλεπικοινωνιακά μέσα, αποφάσισε βασικά πρώτο μόν να υποστηρίξει τή φιλελευθεροποίηση τών τηλεπικοινωνιών στην Εύρωπη και δεύτερο τήν αντίθεση προς τήν υποχρέωση τών κρατικών αρχών προς παροχή τηλεπικοινωνιών υπηρεσιών προς όλους τούς πολίτες.

— Σέ άλλη συνεδρίασή της η Έπιτροπή Μεταφορών συζήτησε τις εκθέσεις τών εισηγητών επί τών εξής θεμάτων: α) σχέσεις μεταξύ τρίτων χωρών στον τομέα τών μεταφορών, β) δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και γ) κοινή πολιτική μεταφορών για τήν αξιοποίηση τής Μεσογειακής Λεκάνης.

— Μέ εισήγηση του Προέδρου της Γ. Α. ναστασοπούλου, η Έπιτροπή Μεταφορών επέλεξε τήν ουσία τής τρομοκρατικής επιθέσεως κατά του κρουαζιεροπλοίου «City of Potos». Είναι η πρώτη φορά που οι τρομοκράτες θέτουν ως στόχο τούς αθώους επιβάτες ενός κρουαζιεροπλοίου. Η έπιτροπή απεφάσισε να ζητήσει τήν καλύτερη συνεργασία σέ ευρωπαϊκό επίπεδο και τήν ένταξη τών μέτρων καταπολεμήσεως τής τρομοκρατίας για τήν ασφάλεια τών μεταφορών.

— Η Κομισιόν της ΕΟΚ ζήτησε από τόν Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου Μεταφορών που έδρευει στη Ρουέν της Γαλλίας, να προετοιμάσει τή σύγκληση Συνεδρίου στη Ρουέν για τόν Νοέμβριο του 1989 μέ θέμα τήν αεροπορική ναυτιλία.

ΜΑΞΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Ακολουθώντας τόν γενικό κανόνα της συ-

νεχούς μεγεθύνσεως, η καινούργια γενιά τών «εκτός μέτρου» εμποροκιβωτίων, παρουσιάζει ήδη θεαματικό ρυθμό ανάπτυξης. Πράγματι στα ήδη κοινά κιβώτια τών 40' επί 9' 6" που χρησιμοποιεί η Evergreen και άλλες εταιρίες, προσετέθησαν τώρα τα «high cubes» τής Maersk που έχουν μήκος 45'.

Λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού κέρδους παραγωγικότητας που παρουσιάζει τό μαζί - κοντέινερ για τούς φορτωτές, όλες σχεδόν οι εφοπλιστικές εταιρίες, χωρίς να δεσμεύονται προς μία και αποκλειστική μέθοδο, είναι βέβαιο ότι προετοιμάζονται ν' ακολουθήσουν τις τάσεις της αγοράς. Έτσι στην τελευταία της παραγγελία 23.000 κοντέινερς, η Maersk περιέλαβε κατά ποσοστό 25% κιβώτια ύψους 9' 6", η Harpag - Lloyd στα νέα υπό ναυπήγηση πλοία της προβλέπει θέσεις για κοντέινερς τών 45' ή MOL που εργάζεται στην Άπω Ανατολή εισήγαγε ήδη τα κιβώτια τών 45' στον Ειρηνικό, ενώ η Sea Land δήλωσε ότι έτοιμη ν' ακολουθήσει.

Πρέπει να σημειωθεί ότι είναι μέ τα μεγάλα αυτά εμποροκιβώτια οι φορτωταί άφενός μόν μπορούν να μεταφέρουν ογκώδη εμπορεύματα και άφετέρου περιορίζουν τόν αριθμό τών κιβωτίων δεδομένου ότι δύο κοντέινερς τών 45' επί 9' 6" αντικαθιστούν δύο τών 40' και ένα τών 20'. Δέν πρέπει όμως να παραβλέπεται ότι προς τα νέα αυτά μέτρα είναι ανάγκη να προσαρμοσθεί και όλη η υποδομή, όπως π.χ. οι εγκαταστάσεις χειρισμού φορτίων, τό ύψος τών οδικών σηραγγών κλπ.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΣΤΟ ΒΥΘΟ

Η γνωστή Όλλανδική ναυαγοσωστική εταιρία Smit Tak φαίνεται ότι θα πάρει τελικά τό συμβόλαιο ανέλκυσεως του όχηματοφόρου Reijin που βυθίστηκε τόν Άπριλιο ανοικτά τών Πορτογαλικών άκτών, μόλις σχεδόν είχε φύγει από τό λιμάνι του Όπόρτο, μέ φορτίο 5.500 καινούργιων Ιαπωνικών αυτοκινήτων. Στην ουσία η ναυαγοσωστική εταιρία θα αναλάβει να άχρηστεύσει τις χιλιάδες τών αυτοκινήτων που είχε τό πλοίο, δεδομένου ότι οι Ιάπωνες κατασκευασταί έπ' ουδενί λόγω θα ήθελαν να αντιμετώπισουν μία ένδεχόμενη άποκατάσταση και επαναχρησιμοποίηση τών αυτοκινήτων αυτών. Μολοντι οι άρμόδιοι της εταιρίας άπέφυγαν να άπαντήσουν σέ σχετική έρώτηση, φαίνεται ότι η άχρήστευση και καταστροφή τών οχημάτων θα γίνει μέ τήν άπόρριψή τους σέ κάποιο σημείο μεγάλου βάθους στον Άτλαντικό.

Παρατηρείται πάντως ότι τό ναυάγιο του Reijin εξακολουθεί ν' αποτελεί άινιγμα, δεδομένου ότι τό πλοίο είχε τεθεί σέ ύπηρεσία

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Τό Ιαπωνικόν άρχιπέλαγος άποτελείται από 1.042 νησιά και νησάκια από τά όποια τά τέσσαρα μεγαλύτερα (άπό Βορρά προς Νότο: Hokkaido, Honshu, Shikoku, Kyushu) καλύπτουν τό 97% τής επιφανείας τής χώρας και μεταξύ αυτών τό κεντρικό και πολυάνθρωπο Honshu - επί του όποιου τό όρος Φουτζιγιάμα, η πρωτεύουσα Τόκιο και όλες οι μεγάλες γνωστές πόλεις — καλύπτει τό 70% τής όλης επιφανείας.

Αυτά λοιπόν τά τέσσαρα νησιά από τής 10 Άπριλίου φέτος ένώθηκαν μεταξύ τους μέ δύο ακόμα σήραγγες και μία όλοκληρη άλυσίδα γεφυρών, τής όποιας τό έγκαίνιασθέν τώρα τμήμα ένώνει δυό κύριες πόλεις στα νησιά Honshu και Shikoku. Τό όλο έργο περιλαμβάνει έξι κρεμαστές γεφυρες, τρεις όδογέφυρες και μία μόνιμη, συνολικού μήκους 13 χμ. και περνάει από πέντε νησιά στα στενά του Bisan. Άρχισε τό 1978 και κόστισε 1.130 δισεκ. γιέν, όντας τό τρίτο μεγάλο έργο που ένώνει αυτά τά νησιά.

Εξάλλου στις 13 Μαρτίου έγκαίνιασθηκε η σιδηροδρομική σήραγγα του Seikan μεταξύ Hokkaido και Honshu. Πρόκειται για τό μεγαλύτερο τούνελ του κόσμου μέ μήκος 54 χμ., από τά όποια τά 23 υπό τήν θάλασσα. Διαθέτει δύο σιδηροδρομικές γραμμές, ενώ μία τρίτη έχει προβλεφθεί για τις μελλοντικές υπερταχείες άμαξοστοιχίες.

Για λόγους συγκρίσεως σημειώνουμε στό τέλος ότι τό στενό τής Μάγχης που θα γεφυρώσει ύποβρυχίως η περίφημη Eurotunnel έχει πλάτος 43 χμ. Τό δε δικό μας στενό Ρίου - Άντιρρίου του όποιου θρυλείται η σύζευξη έχει πλάτος δύο μόνο χιλιόμετρων!

μόλις τέσσερις μήνες πρό τής βυθίσεώς του. Από τό 24μελές πλήρωμά του, ό ένας έξαφανίστηκε μυστηριωδώς. Τό έξ αυτοκινήτων φορτίο του ήταν ασφαλισμένο για 100 εκατ. φιορινίων, ενώ τό πλοίο για 90 εκατ. φιορινίων. Η Smit Tak δέν θέλησε να άνακοινώσει τό ποσό τής άμοιβής για τήν ένδεχόμενη ανέλκυση του ναυαγίου.

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΑΛΙΟΥ 16

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Θέλω, μ' αυτό τό γράμμα, νά θίξω ένα πρόβλημα, πού διαρκώς δέξνεται καί πι-
στεύω, άπασχολεϊ όλους τούς συναδέλ-
φους καί κυρίως, αυτούς πού ταξιδεύουν
στήν Μεσόγειο. Πρόκειται γιά τή συμφόρη-
ση τού Καναλιού 16, πού παρατηρείται, καί
πού καθιστά προβληματική καί αυτή τήν έκ-
πομπή τού σήματος κινδύνου, πράγμα πού
διεπίστωσα στίς 16/8, όταν προσπαθούσε τό
«ΚΥΠΡΟΣ ΡΑΔΙΟ» νά δώσει μήνυμα κινδύ-
νου γιά κινδυνεύον πλοίο τή στιγμή πού
συγχρόνως, καλούσαν άλλα «ΡΑΔΙΟ» ενώ
κάποιος έβαζε μουσική, μάλιστα μουσική,
στό κανάλι 16 τού V.H.F.

Θά προτείνω λοιπόν στους άρμόδιους,
καί μέσω αυτών, σέ ΡΑΔΙΟ άλλων σταθμών
τής Μεσογείου, νά βοηθήσουν στήν ελά-
φρυνση τού Καναλιού 16, τουλάχιστον από
τήν τηλεφωνία. Προς πληροφoρία τους, πι-
θανόν νά τό ξέρουν τά τελευταία χρόνια
στήν Εύρώπη καί ΗΠΑ, όχι μόνο δέν χρησι-
μοποιείται γιά τηλεφωνικές κλήσεις τό κα-
νάλι 16 αλλά καί τά κανάλια στά όποία «δου-
λεύουν» οί σταθμοί ενεργοποιούνται μέ ά-
πλό πάτημα τού διακόπτη τού τηλεφώνου
καί έτσι καί στά άλλα κανάλια έχει λήξει τό
χάος πού επικρατεί πιά στή Μεσόγειο.

Μένοντας μέ τήν πεποίθηση ότι μεταφέ-
ρω τόν προβληματισμό πολλών συναδέλ-
φων, σχετικά μέ τό άνωτέρω πρόβλημα, ζη-
τώ καί τή δική σας συμπαράσταση άγαπητά
«Ναυτικά Χρονικά» καί σας εύχαριστώ γά τή
φιλοξενία.

Μέ τιμή
ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΠΑΣΤΑΜΑΤΙΟΥ
Πλοίαρχος Μ/Υ FLAG TINA

Πειραιάς 31 Αυγούστου 1988

ΜΝΗΜΗ
ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗ

Κύριε Διευθυντά,

Συμπληρώνονται σέ λίγο 40 μέρες από τό
θάνατο τού έφοπλιστή Σπύρου Μαρκαντω-
νάκη. Ό έκλιπών απέθανε σέ ηλικία 73 ετών
άφήνοντας πίσω του ένα άξιόλογο έργο ά-
ξιο πρoς μίμηση καί θαυμασμό.

Άν καί νεκρός ό προσφιλής Σπύρος δέν

έπαψε νά υπάρχει. Υπάρχει ως γεγονός μέ-
σα στίς συνειδήσεις τών επιζώντων, πού τόν
συζητούμε, τόν θυμούμαστε, έπηρεαζόμα-
στε από αυτόν, προσδιορίζομαστε στίς σκέ-
ψεις μας καί στίς πράξεις μας άπ' αυτόν.

Ό άλησμόνητος Σπύρος εξακολουθεϊ νά
έχει μία ενεργό ύπαρξη ανάμεσα σέ μάς
πού τόν γνωρίσαμε, κάποτε ίσως έντατικό-
τερη από εκείνη πού είχε όταν ζούσε.

Στήν ζωή του πάλεψε κάτω από αντίξοες
συνθήκες γιά νά πετύχει αυτό πού είχε θε-
σει σάν σκοπό του καί αυτή ή πάλη του συνε-
χίστηκε μέχρι τήν τελευταία του στιγμή.

Ό Σπύρος Μαρκαντωνάκης υπήρξε από έ-
κείνους τούς έφοπλιστές πού είχαν ιδανικά
καί όράματα.

Πίστευε στήν ιδιωτική πρωτοβουλία, ποτέ
όμως σέ βάρος τού κοινωνικού συνόλου καί
τού ίδιου τού ανθρώπου.

Πάνω από όλα υπήρξε άνθρωπιστής σέ
μία περίοδο μέ έντονο αντιανθρωπιστικό
πνεύμα.

Άντιμετώπιζε τόν άνθρωπο σάν «σκοπό»
καί ούδέποτε σάν «μέσο», τόν περιέβαλε,
γνωστό ή άγνωστο, μέ αγάπη, σεβασμό καί
φροντίδα. Πολλές φορές συγχωρούσε τά
παράπτωματα τών ανθρώπων πού δούλευαν
γι' αυτόν.

Σάν εργοδότης έκανε αυτό πού τού ύπα-
γόρευε ή θέση του. Δέν ήταν εύκολος καί εί-
χε πολλές άπαιτήσεις από τό προσωπικό
του.

Οί άπαιτήσεις του αυτές όμως τού προσέ-
διδαν καί αύξημένες υποχρεώσεις καί γι'
αυτό ανταπέδιδε τήν εργατικότητα τών άν-
θρώπων πού τού δούλευαν μέ αγάπη καί κα-
τανόηση καί όχι μόνο μέ χρήματα.

Έκανε πολλούς από μάς, άν όχι όλους,
νά τόν αγαπούν καί νά νοιώθουν ότι βρίσκε-
ται πολύ κοντά τους.

Αυτό βοηθούσε στήν αύξηση τής παραγω-
γικότητας άφου τού δουλεύαμε μέ κέφι καί
αγάπη καί ίσως ήταν καί τό μεγαλύτερο μυ-
στικό του πού πρέπει νά τό υιοθετήσουν ό-
λοι οί συνάδελφοί του.

Εμείς πού είχαμε τήν τύχη νά τόν έχουμε
εργοδότη τόν εκτιμούσαμε, γιατί μάς πλη-
σίαζε, μάς ρωτούσε γιά τά προσωπικά μας
προβλήματα, ενδιαφέρονταν γενικά γιά
μάς.

Σάν επαγγελματίας έφοπλιστής υπήρξε
τιμιότατος, υπεύθυνος καί ρεαλιστής. Δέν
προχωρούσε πέρα από τίς δυνατότητές του,
οικονομικές, διοικητικές, οργανωτικές,

γιαυτό μπορεί νά μήν έγινε μεγαλοεφοπι-
στής κατάφερε όμως νά ξεπεράσει τίς οίκο-
νομικές κρίσεις πού πέρασε ή Ναυτιλία καί
νά διατηρήσει καί νά μεγαλώσει τήν εται-
ρία.

Είχε πάντα ψηλά τό κεφάλι καί κανείς πο-
τέ δέν παραπονέθηκε ότι έχασε λεφτά ή ότι
έστω καθυστέρησε νά πληρωθεί πράγμα πολ-
λύ συνηθισμένο γιά τό έπάγγελμα καί τήν έ-
ποχή.

Μέ τόν Σπύρο γνωριστήκαμε έντελως τυ-
χαία τό 1981.

Γιά μένα τότε ήταν μία στιγμή όρόσημο
γιά τήν επαγγελματική μου σταδιοδρομία.
Είχα ξεμπαρκάρει από μία εταιρία στήν ό-
ποία, δυστυχώς έτυχα τής χειρίστης μετα-
χειρήσεως, καθόσον δέν μέ πλήρωνε καί
μού χρωστούσε τούς μισθούς μου. Έτσι,
χωρίς χρήματα καί πάνω άπ' όλα χωρίς ά-
πασχόληση βρισκόμουν σέ μία θέση πολύ ά-
σχημη, πού γινόταν ακόμα χειρότερη μιάς
καί οί πιθανότητες γιά νά βρω άπασχόληση
σέ άλλη εταιρία ήταν ελάχιστες. Γι' αυτό τό
μόνο πράγμα πού παρακαλούσα τή στιγμή
έκείνη ήταν νά βρω μία εταιρία, ανθρώπινη
όμως, καί νά δουλέψω μέ όλες μου τίς δυνά-
μεις.

Δέν μέ ένοιαζε άν θά ήταν δύσκολη ή δου-
λειά ή μικρή ή άμοιβή μου μέ ένδιέφερε πά-
νω άπ' όλα νά εργάζομαι γιά έναν άνθρωπο
πού θά μπορούσε νά μέ δει σάν συνάνθρω-
πό του καί όχι σάν «ΚΟΜΜΑΤΙ». Γιά καλή
μου τύχη ό άνθρωπος αυτός βρέθηκε καί ά-
μέσως ως διά μαγείας τό μίσος καί ή άδια-
φορία πού είχαν ένσταλλάξει στήν ψυχή
μου μετατράπηκαν σέ αγάπη, σεβασμό καί
εκτίμηση.

Από τότε προσπάθησα νά τού ανταποδώ-
σω τήν καλοσύνη του στό πολλαπλάσιο.

Δούλεψα καί θά εξακολουθήσω νά δου-
λεύω γι' αυτόν καί γι' ανθρώπους σάν κι αυ-
τόν μέ όλη τήν ψυχική δύναμη πού διαθέτω,
χωρίς νά νοιώθω κανένα σύμπλεγμα έκμε-
ταλλευσμένου καί άδικημένου.

Ό Σπύρος Μαρκαντωνάκης έφυγε από τή
ζωή άγαπημένος από όλους. Μπορεί νά μήν
έγινε μεγαλοεφοπλιστής, αλλά τό μεγαλείο
τής ψυχής δέν μετριέται μέ τά βαπδρία, με-
τριέται από τίς πράξεις πού παραμένουν
χαραγμένες στήν μνήμη τών ανθρώπων. Σί-
γουρα έχει σημαδεύει τήν ψυχή μας καί τά
σημάδια αυτά θά τήν κεντρίζουν νά τόν σκέ-
φεται καί νά τόν νοσταλγεί. Μπορεί νά έ-
φυγε, τό όνομά του όμως καί τά έργα του θά
ζούν αιώνια.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Άχαρνών 135
Άθήνα

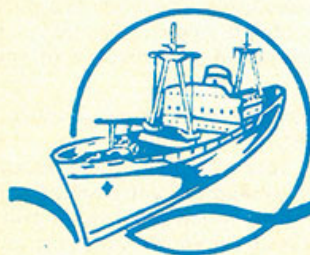
13 Σεπτεμβρίου 1988

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING ΠΟ-ΠΖ ΝΟΤΑΡΑ STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532418-4532451 TELEX: 21070 ΜΚΜΚ GR TELEFAX: (01) 4533169



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

ΕΝΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΤΟΥ ΛΟΎ'ΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

Επιθεωρώντας τόν μεγαλύτερο στόλο του κόσμου

Αφιερωμένο εξ' ολοκλήρου στην Ελληνική Ναυτιλία, τό τεύχος του 'Απριλίου του περιοδικού 100-A-1 του Βρετανικού Νηογνώμονα (Lloyds Register of Shipping) διαθέτει κάτω από τόν έντυπωσιακό τίτλο «Surveying the worlds largest fleet» καί τίς 30 σελίδες του γιά νά δώσει μιά ζωντανή εικόνα της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Αρχίζει μέ τή λεπτομερή στατιστική ανάλυση βάσει στοιχείων του Νηογνώμονα, παραθέτοντας σειρά πινάκων από τούς οποίους προκύπτει ή συνολική δύναμη του ελληνόκτητου στόλου, πού τόν φέρνει στη πρώτη βαθμίδα της παγκόσμιας κλίμακας. Στη συνέχεια δημοσιεύει τίς δηλώσεις του 'Υπουργού Ναυτιλίας, ό οποίος σάν παλιός αγωνιστής της 'Εθνικής 'Αντίστασης αγωνίζεται τώρα νά κρατήσει αθικτό τό 'Υπουργείο του καί νά ξαναφέρει τά ελληνικά πλοία στο έθνικό νηολόγιο. Μέ σειρά χαρακτηριστικών φωτογραφιών δίνει στη συνέχεια τήν εικόνα της ναυπηγικής δραστηριότητας του Περάματος, όπου τά ιδιωτικά καρνάγια καί επισκευαστήρια προσφέρουν πολύτιμες υπηρεσίες. Σέ πολύστηλο άρθρο του ό Πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών μιλάει στο περιοδικό γιά τή ναυτική του σταδιοδρομία καί εκθέτει τίς απόψεις του γιά τό παρόν καί τό μέλλον της 'Ελληνικής ναυτιλίας. Μέ τίτλο παρεμμένο από τόν Θουκυδίδη γιά τήν εμπορική κίνηση του Πειραιά, τό άρθρο γιά τό πρώτο λιμάνι της χώρας σκιαγραφεί τή φυσιογνωμία του Πειραιϊκού λιμένα μέσα από μία συνέντευξη του προέδρου του ΟΛΠ. Στη συνέχεια υπό τόν τίτλο «Συγκρατημένη αίσιοδοξία στην 'Ακτή Μιαούλη» διαπιστώνεται ή κρατούσα εύνοϊκή διάθεση στο ναυτιλιακό κέντρο της χώρας επηρεασμένη από τήν αίσθηση ότι μπορεί επί τέλους νά ξεπεράστηκε ή ναυτιλιακή κρίση. Ακολουθούν τρεις σελίδες μέ τήν περιγραφή της υποβρύχιας δραστηριότητας του Λούδς

Ρέτζιστερ σέ επιθεωρήσεις καί επισκευές, στην οποία συνεργάζεται στενά μέ τέσσερις ελληνικές εταιρίες από τίς 30 πού υπάρχουν σ' όλο τόν κόσμο, ενώ στις επόμενες πέντε σελίδες ζωντανεύει ή ιστορία της αγοράς των Λίμπερτυς καί ή θεαματική παρουσία των 'Ελλήνων στη Νέα 'Υόρκη, από τήν οποία όμως ξαναγύρισαν αργότερα στο Λονδίνο καί τόν Πειραιά, μέ ορισμένες εξαιρέσεις όπως του ναυπηγού - εφοπλιστή Παναγόπουλου καί του πρύτανη της ναυτιλίας μας Μανώλη Κουλουκουντή πού δέν σταμάτησε νά ζωγραφίζει τά αγαπημένα του καράβια. Έπεται μιά σύντομη ενημέρωση γιά τίς εξωναυτιλιακές δραστηριότητες του Βρετανικού Νηογνώμονα στην 'Ελλάδα καί τό τεύχος κλείνει μέ ένα πληρέστατο άρθρο γιά τόν 'Ελληνικό εφοπλισμό του Λονδίνου στο οποίο δίνουν τό παρόν μερικοί από τούς κορυφαίους ναυτικούς επιχειρηματίες μας του Σίτυ.

Θά πρέπει νά τονισθεί ακόμα ή ωραιότητα φωτογραφική πλαίσιωση όλων των άθρων καθώς καί ή έντυπωσιακή εικονογράφηση των εξωφύλλων. Έτσι στο μπροστινό εξώφυλλο ένας επιθεωρητής του LR εργάζεται κάτω από τή γαλανόλευκη πού κυματίζει στο στήλισκο κάππου καραβιού, στο δε πίσω εξώφυλλο τό δεξαμενόπλοιο «Ουρανία Κούλουθρου» ταξιδεύει περήφανα σέ μιά καταγάλανη θάλασσα. Στο έσωτερικό τους τά εξώφυλλα δίνουν φωτογραφικά δυό αντίθετες όψεις της ελληνόκτητης ναυτιλίας, αφενός μέ τήν επιβλητική παρουσία του νεότευκτου κρουαζιεροπλοίου «Κράουν 'Οντισου» καί αφετέρου μέ δυό προπολεμικά φορτηγά ζωγραφισμένα από τό χέρι του αείμνηστου Κουλουκουντή.

Από τό πλούσιο καί διαλεγμένο αυτό υλικό, μεταφέρουμε εδώ χάρη των άγνωστών μας, ορισμένα χαρακτηριστικά άποσπάσματα σέ έλεύθερη μετάφραση, όπως τά δίνει ή πέννα του Βρε-

ταννού άρθρογράφου:

«Η αγάπη των 'Ελλήνων γιά τή θάλασσα είναι πολύ παλιά καί φτάνει ως τά χρόνια της 'Ομηρικής 'Οδύσσειας κι ακόμα πιό πίσω. Η θάλασσα σμίλευσε τά βράχια των νησιών του Αιγαίου καί τίς τραχιές ακτές της Κρήτης, της Πελοποννήσου, της 'Ηπείρου, της Θεσσαλίας καί της Μακεδονίας. Έδώ καί χιλιάδες χρόνια οι 'Ελληνες αναζητήσαν στη θάλασσα τά μέσα της επιβίωσης κι' απόκτησαν εμπορική παράδοση, ξεκινώντας απ' τό μικρό κωπήλατο σκάφος της προϊστορίας γιά νά φτάσουν στο γιγάντιο ULCC της σύγχρονης εποχής. Στά 1890 οι 'Ελληνες καραβοκύρηδες στράφηκαν απ' τό πανί στον άιμό, αγοράζοντας τά παλιά πλοία του Βρετανικού εμπορικού στόλου. Καθώς οι Βρεταννοί πλοιοκτήτες συνήθιζαν νά ανανεώνουν τά πλοία τους πρίν φτάσουν στη τρίτη γενική επιθεώρηση, δηλαδή στά 12 χρόνια απ' τή ναυπήγησή τους, τά άρπαζαν οι 'Ελληνες καί τά δούλευαν σκληρά μέχρι τή διάλυση. Πάντως ή κρίσιμη καμπή της 'Ελληνικής ναυτιλίας στάθηκε τό τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου, όποτε οι ΗΠΑ πούλησαν στους 'Ελληνες τά πλοία Λίμπερτυς, πού αποτέλεσαν τό θεμέλιο του σύγχρονου ελληνικού εμπορικού στόλου, ό οποίος σήμερα βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας. Μολονότι υπάρχουν πολλές στατιστικές οι ακριβείς αριθμοί δέν είναι πάντα προσιτοί. Γιατί άλλες δίνουν τήν χωρητικότητα των τον. dw άλλες τούς τόννους γκρός, άλλες περιλαμβάνουν τά από 100 κοχ. καί άνω, άλλες τά από 1.000 κοχ. καί ούτω καθεξής. Στο τελευταίο έτήσιο στατιστικό δελτίο του Βρετανικού Νηογνώμονα ή 'Ελλάδα φέρεται τέταρτη μέ 23.559.852 τον. γκρός καί 42.775.945 τον.dw. Αλλά οι αριθμοί αυτοί δέν περικλείουν όλη τήν ελληνική πλοιοκτησία. Τώρα τελευταία ή UNCTAD βασιζόμενη στην πραγματι-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-930 7561

κή πλοιοκτησία των πλοίων που είναι γραμμένα στα πέντε μεγάλα ανοικτά νηολόγια (Λιβερία, Παναμάς, Κύπρος, Μπαχάμας, Βερμούδες) φέρει την Έλλάδα και την Ιαπωνία στην πρώτη θέση με περίπου 88 εκατ. τον. d.w. Παρόμοια είναι και η στατιστική που δημοσίευσε τον Μάιο το Lloyd's Shipping Economist που υπολογίζει την Έλλάδα κατέχουσα το 13,7% του παγκόσμιου στόλου.

Σπουδαία στατιστικά στοιχεία παρέχει και η στατιστική των «Ναυτικών Χρονικών», στην οποία περιλαμβάνονται τα άνω των 1.000 κόρων πλοία και κατά την οποία ο ελληνικός στόλος έφθασε το μέγιστο το 1983 (53 εκατ. τον. γκρός) κατέβηκε το 1985 στα 43,9 εκατ. τον. γκρός και σήμερα εμφανίζεται με 47,5 εκατ. τον. γκρός. Με τον συνδυασμό όλων αυτών των στοιχείων το Λόυδς Ρέτζιστερ υπολογίζει ότι ο ελληνόκτητος στόλος (άνω των 1.000 κοχ) περιλαμβάνει 2.487 πλοία 85.047.436 τον. d.w. ή 47.269.018 τον. γκρός. Από το σύνολο αυτό ποσοστό 30,9% είναι έγγεγραμμένο στον Βρετανικό Νηογνώμονα, στον οποίο η Έλληνική ναυτιλία καλύπτει ποσοστό 31,9% κατέχουσα στη δύναμή του την πρώτη θέση σε αριθμό πλοίων, μεταφορική ικανότητα και γκρός τόνναζ.

Επισημαίνοντας τις απόψεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας το 100-A-1 παραθέτει σχετική συνέντευξη του στην οποία τονίζει ότι είναι έντελως αντίθετος με την κοντόφθαλμη πρόταση κατασποράς των αρμοδιοτήτων του υπουργείου και ένταξης του στην πολιτική μηχανή, πράγμα που θα είναι καταστροφικό για την Έλληνική ναυτιλία. Υπάρχουν βέβαια προβλήματα στο Υπουργείο Ναυτιλίας και το κυριότερο είναι η διαρροή από το έθνικό νηολόγιο. Η ναυτιλιακή κρίση ανάγκασε πολλά πλοία να μεταφερθούν υπό ξένες σημαίες, γεγονός που επέφερε μείωση των θέσεων απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και επομένως ανεργία, μείωση των εισφορών προς το ΝΑΤ και μείωση της εισαγωγής συναλλάγματος. Όλα αυτά όμως μπορούν να διορθωθούν με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων ούτως ώστε τα ελληνικά πλοία να επανέλθουν υπό την κυανόλευκο.

Σύμφωνος με τα παραπάνω τάχθηκε και ο Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης, ο οποίος δήλωσε στο περιοδικό ότι η πρόσφατη νομοθεσία θα βοηθήσει

τους Έλληνες εφοπλιστές να επιστρέψουν στην εθνική σημαία. «Ο τύπος μάλιστα της νομοθεσίας αυτής, υπογράμμισε ο κ. Γουρδομιχάλης, θα πρέπει να εφαρμοσθεί και στις άλλες σημαίες υψηλού κόστους ώστε να μπορέσει ο Ευρωπαϊκός εφοπλισμός να ξαναπάρει τη πρωτεύουσα θέση του. Η προσφυγή στα θυγατρικά νηολόγια την οποία εφαρμόσαν οι Γάλλοι, οι Βρεταννοί, οι Νορβηγοί κ.λ.π. δεν αποτελεί σωστή λύση. Αν οι κυβερνήσεις των χωρών αυτών δείξουν κατανόηση και έχουν το πολιτικό θάρρος να πούν «ναί» στη χρησιμοποίηση φθηνότερης εργασίας, τα παράλληλα «θυγατρικά» νηολόγια δεν θα έχουν κανένα λόγο ύπαρξης. Μια άποψη στην οποία πιστεύω απόλυτα είναι η συνεργασία Ελλήνων και μη Ελλήνων εφοπλιστών. Η ναυτιλία είναι διεθνής υπόθεση και είναι καιρός να γίνει πολυεθνική. Δεν υπάρχει κανένα εμπόδιο για τη συνεργασία Ελλήνων, Βρεταννών, εφοπλιστών του Χόγκ Κόγκ και άλλων που θα μπορούσαν να σχηματίσουν διμερείς, τριμερείς ή και πενταμερείς κοινές επιχειρήσεις.

Αυτό αποτελεί μία ανοικτή πρόσκληση την οποία πιστεύω ότι συμμερίζονται όλοι οι συνάδελφοί μου».

Στην Άκτι Μιαούλη, συνεχίζει ο Βρεταννός σχολιαστής, πολλοί εφοπλιστές έχουν την αίσθηση ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία ξεπέρασε την κρίσιμη καμπή. Οι δύο δεκαετίες που πέρασαν ήταν δύσκολες ακόμα και για τους θρυλικούς μεγαλοεφοπλιστές. Τώρα όμως όλοι προσβλέπουν με έλπίδες στο μέλλον. Υπήρξαν βασικές αλλαγές στην προσφορά πλοίων στον τομέα των ξηρών φορτίων, καθώς οι πολλές διαλύσεις και η άνοδος των ναύλων επέφεραν σημαντική βελτίωση. Στα κρουαζιερόπλοια, τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας και η καλή διαφήμιση ξανάφεραν πίσω τους Αμερικανούς πελάτες. Έξαίρεση αποτελούν ακόμα τα πετρελαιοφόρα όπου ο τομέας εξακολουθεί να υποφέρει από την υπερπροσφορά του τοννάζ. Ωστόσο η διάθεση αίσιοδοξίας ενισχύεται από τον περιορισμό των νέων ναυπηγήσεων. Στην Άκτι Μιαούλη, ίσως σήμερα να είναι λιγότεροι οι διάσημοι Έλληνες εφοπλιστές που συχνάζουν στη Ναυτιλιακή Λέσχη, αλλά αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι αρκετοί από αυτούς προτιμούν τα ιδιόκτητα γραφεία τους στα πολυτελή προάστια των Αθηνών, όπως π.χ. έκαμε η εταιρία «Θε-

ναμάρης» των αδελφών Μαρτίνου με τα 20 τάνκερς και τα 30 μπάλκερς, που εγκαταστάθηκε στο Καβούρι. Στόν Πειρακά πάντως εξακολουθούν να έχουν την έδρα τους ή «Ηπειρωτική» του κ. Ποταμιάνου που είναι μία απ' τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις κρουαζιερών καθώς και η Royal Cruise Line του κ. Παναγόπουλου της οποίας το νεότευκτο «Κράουν Όντισσιν» των 40.000 τόννων αποτελεί το κόσμημα της περιγηγνητικής ναυτιλίας. Τέλος παρά την υπερπροσφορά του τοννάζ που πιέζει τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων, η πρωτοπόρος στον τομέα εταιρία «Τρόδος» με τα 6 εκατ. τών τάνκερς της, δεν χάνει την αίσιοδοξία της. Όπως λέει ο κ. Χατζηϊωάννου προς το παρόν είμαστε στο στάδιο του wait and see, αλλά ως προς το μέλλον η Έλληνική ναυτιλία θα συνεχίσει να προοδεύει γιατί βασίζεται στην πατρογονική παράδοση που αποτελεί το μεγαλύτερο χέγγυλο επιτυχίας.

Αναφερόμενο τέλος στους Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου το 100-A-1 ανατρέπει στην αρχή, στην εποχή των πρώτων ατμοπλοίων που οι Έλληνες αγόραζαν στην Αγγλία, ανοίγοντας δειλά - δειλά ένα μικρό γραφείο. Η διαμονή τους εκεί τους πρόσφερε τις πολύτιμες υπηρεσίες του Baltic, των Clubs, των ασφαλειών, του νομικού και τραπεζικού συστήματος, των νηογνώμωνων κλπ. και η μαθητεία τους στο μεγάλο αυτό ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου τους έδωσε ανεκτίμητες ευκαιρίες που συνέβαλαν στην πρόοδο και την ανάπτυξη τους. Σήμερα υπάρχουν στο Λονδίνο 135 ναυτιλιακές εταιρίες που αποτελούν μέλη της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, της γνωστής κυρίως ως Committee, της οποίας ο Πρόεδρος είναι ο πέμπτης γενιάς Οίνουσιος εφοπλιστής κ. Γιάννης Χατζηπατέρας.

Αλλά μέλη της Επιτροπής, όπως ο Ανδριώτης Έμπειρικός που αντιπροσωπεύει 25 ναυτικές εταιρίες, ο Παπαχρηστίδης από τον Καναδά, πρόεδρος της Hellefront που διαχειρίζεται ένα σημαντικό στόλο και ο κάπταιν Παπαδάκης της Antares Shipping, εκθέτουν τις απόψεις τους για τη ζωή στο Λονδίνο, για τις πολύμορφες ναυτιλιακές τους δραστηριότητες και για το μέλλον της Έλληνικής ναυτιλίας. Είναι μερικοί μόνο από τους πολλούς Έλληνες του Λονδίνου που εργάζονται για λογαριασμό των μητρικών εταιριών τους του Πειραιά, του Μοντρέ ή και της Νέας Υόρκης. Αποτελούν μία φιλόπονη και ζωντανή κοινότητα που προσφέρει μία λάμψη ή οποία λείπει κάποτε απ' το Λονδίνο. Η επιχειρηματική τους ικανότητα και η μακρά οικογενειακή θαλασσινή τους παράδοση πλουτίζει σημαντικά τη ναυτική ζωή του Λονδίνου. Και με τη δράση τους αυτή έκαναν την Έλληνική ναυτιλία την πρώτη ναυτιλία του κόσμου.

Ε.Σ.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEAEAN, PIRAEUS

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

‘Ομαδική κλήση πλοίων καί ασφάλεια ναυσιπλοΐας

Του πλοιάρχου κ. ΜΙΧΑΛΗ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑ

Είναι γεγονός ότι ανάμεσα στις σημαντικές εξελίξεις που συμβαίνουν τελευταία στον ναυτιλιακό χώρο, περίοπτη θέση κατέχει το Σύστημα ‘Ομαδικής Κλήσης Πλοίων (Enhanced Group Call — σέ συντομία EGC), που θα βασίζεται σε μεθόδους προηγμένης τεχνολογίας.

Τό σύστημα που αναπτύχθηκε και ολοκληρώθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Δορυφορικό ‘Οργανισμό (INMARSAT), έχει την ικανότητα να κατευθύνει μέσω δορυφορικού δικτύου, σήματα κινδύνου, ασφάλειας ή ακόμα επιχειρησιακού ενδιαφέροντος, σέ επιλεγμένες ομάδες πλοίων, ή σέ πλοία που βρίσκονται μέσα σέ μία προκαθορισμένη γεωγραφική περιοχή. Αυτό θα γίνεται αυτόματα και σέ παγκόσμια κάλυψη, μέσα στα όρια έμβελειας των γεωστατικών δορυφόρων επικοινωνίας του INMARSAT.

‘Η δυνατότητα αυτή θα παρέχεται μέσω των δύο βασικών λειτουργιών του EGC, τό Safetynet που περιλαμβάνει θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας και τό Fleetnet που έχει σχέση μέ εμπορικές δραστηριότητες και θέματα που αποσκοπούν στην βελτίωση της εκμετάλλευσης ομάδας πλοίων.

Τό σκέλος Safetynet έρχεται να συμπληρώσει την πληροφόρηση που παρέχει τό σύστημα Navtex, τό οποίο λόγω της μικρής του έμβελειας περιορίζεται σέ τοπικές γεωγραφικές περιοχές.

‘Ο IMO πρόσφατα υιοθέτησε τό EGC και τό δέχτηκε σάν ένα από τά βασικά στοιχεία του νέου Παγκόσμιου Συστήματος Κινδύνου και ‘Ασφάλειας (GMDSS), δίνοντας έτσι λύσεις σέ πολλά προβλήματα που έχουν σχέση μέ την έρευνα και διάσωση.

Γιά να κατανοηθεί ή άμεση σχέση του EGC μέ τό GMDSS πρέπει να ανατρέξουμε στις βασικές αρχές του μελλοντικού συστήματος κινδύνου και ασφάλειας.

Σύμφωνα λοιπόν μέ τις προδιαγραφές του GMDSS, κάθε πλοίο πάνω από 300 κ.ο.χ., ανεξάρτητα από την περιοχή

δραστηριότητάς του και διαθέτοντας συγκεκριμένο τεχνικό εξοπλισμό, θα μπορεί να εκτελέσει λειτουργίες άμεσης επικοινωνίας και αναγκαίες τόσο για την ασφάλειά του, όσο και για την ασφάλεια πλοίων που βρίσκονται στην ίδια περιοχή. ‘Η βασική ιδέα πίσω από τό GMDSS είναι να ενεργοποιούνται οι ‘Αρχές Έρευνας και Διάσωσης γρήγορα και αποτελεσματικά, σέ οποιοδήποτε σήμα πλοίου που κινδυνεύει και παράλληλα να δραστηριοποιούνται τά πλοία στην γύρω περιοχή, όχι πιά απαραίτητα από τό πλοίο που αντιμετωπίζει την έκτακτη κατάσταση. ‘Ακόμα τό GMDSS προβλέπει την μετάδοση σέ παγκόσμια κάλυψη σημάτων, που θα έχουν σχέση μέ την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων προαγγελιών πρὸς τούς Ναυτιλλόμενους και προειδοποιήσεις θυέλλης.

Τό GMDSS λοιπόν μέ προηγμένης τεχνολογίας συσκευές επικοινωνίας, θα εξασφαλίζει την σύνδεση κάθε πλοίου άπευθείας μέ τό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Rescue Coordination Centre). Αυτά μέ την σειρά τους θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα να ενεργοποιήσουν άμέσως τά πλοία που βρίσκονται στην γύρω περιοχή. ‘Εδῶ μέχρι σήμερα υπάρχουν κενά τά οποία υπόσχεται να συμπληρώσει τό σύστημα EGC. ‘Αλλά πιά είναι αυτά τά κενά;

‘Ας υποθέσουμε ότι κάποιο σήμα κινδύνου φθάνει στό αρμόδιο κέντρο έρευνας και διάσωσης. ‘Αν τό πλοίο βρίσκεται σέ πολυσύχναστη περιοχή, π.χ. στην Βόρεια Θάλασσα ή στις άκτές των ΗΠΑ, τότε οι πιθανότητες προσφοράς αποτελεσματικής βοήθειας είναι μεγάλες. Αυτό όμως δεν συμβαίνει στις περισσότερες περιοχές της γης. Τό Κέντρο Διάσωσης που ανέλαβε την διεκπεραίωση του σήματος κινδύνου, πρέπει να είναι σέ θέση να τό μεταδώσει στά πλοία που βρίσκονται στην συγκεκριμένη περιοχή και στή συνέχεια να συνδεθεί μέ αυτά, για τόν συντονισμό των έ-

νεργειών. ‘Η συνδιάσκεψη για την Έρευνα και Διάσωση (SAR) του 1979 απέδειξε τις τεράστιες έλλείψεις που υπάρχουν. ‘Η συνεργασία μεταξύ των χωρών είναι ύποτυπώδης. Τά διάφορα συστήματα αναφοράς θέσης πλοίων (Ship’s Reporting Systems), έθελοντικά ή ύποχρεωτικά, παρουσιάζουν μεγάλες ατέλειες. ‘Ενα από τά γνωστότερα συστήματα είναι τό Amver που λειτουργεί κάτω από την αιγίδα της ‘Ακτοφυλακής των ‘Ηνωμένων Πολιτειών. Είναι παγκόσμιας κάλυψης και όμολογουμένως ή προσφορά του είναι μεγάλη. Κι αυτό όμως παρουσιάζει αδυναμίες και όπωσδήποτε δεν είναι άρκετό για τούς στόχους που έθεσε ή νέα Διεθνής Σύμβαση Sar (search and Rescue) και της οποίας παιδί είναι τό GMDSS. ‘Ο κίνδυνος και ή ασφάλεια ναυσιπλοΐας πάνε χέρι χέρι μέ την έρευνα και διάσωση. ‘Ο IMO και ή νέα Σύμβαση SAR υπόσχονται να καλύψουν τά κενά και να προσφέρουν στον κόσμο ένα Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και ‘Ασφάλειας, που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του 21ου αιώνα. ‘Ενας βασικός κρίκος στην άλυσίδα του GMDSS είναι τό Σύστημα ‘Ομαδικής Κλήσης Πλοίων.

‘Η μεγάλη σπουδαιότητα του EGC συνίσταται στην ικανότητα, να κατευθύνει ένα σήμα σέ πλοία που βρίσκονται μέσα σέ μία όρισμένη γεωγραφική περιοχή. Αυτή μπορεί να είναι όποιοδήποτε σχήματος και έκτασης. Π.χ. μπορεί να είναι μία περιοχή Navarea, ή προαγγελίας δελτίου καιρού. ‘Ακόμα να είναι ένας κύκλος ή άλλο γεωμετρικό σχήμα που να έχει κέντρο κάποιο πλοίο που κινδυνεύει κ.λ.π. Αυτό θα επιτυγχάνεται μέ την έκπομπή γενικού σήματος από τούς δορυφόρους του INMARSAT πρὸς τά πλοία που θα είναι ανάλογα εξοπλισμένα. ‘Επιπρόσθετα, μηνύματα προερχόμενα από εξουσιοδοτημένους συνδρομητές θα μεταδίδονται σέ ομάδες πλοίων της έπιλογής του συνδρομητού, μέ εξασφαλισμένο άπόρρητο του σήματος.

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

Δέν είναι δύσκολο νά αντιληφθούμε τὰ πλεονεκτήματα στους τομείς ασφάλειας καί λειτουργικότητας πού παρέχονται στά πλοία μέσω του EGC. Καί τὸ σπουδαιότερο εἶναι πρὸς τὴν κατεύθυνση τῆς λήψης ναυτιλιακῶν σημάτων ἀσφάλειας (Maritime Safety Information, σέ συντομία MSI).

Ναυτιλιακά Σήματα Ἀσφάλειας παρέχονται ἀπὸ μερικές χώρες στά πλοία πού βρίσκονται στίς περιοχές ἐπιρροῆς των. Αὐτὸ γίνεται μέσω τῆς ὑπηρεσίας NAVTEX πού ἐκπέμπει στους 518 KHZ, σήματα MSI χρησιμοποιώντας τοπικούς παρακτίους σταθμούς. Ἡ Βαλτική καί Βόρεια Θάλασσα εἶναι πλήρως καλυμμένες μέ σταθμούς NAVTEX. Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς Μεσογείου καί τῶν Ἀκτῶν τῶν Η.Π.Α. θά ἐξυπηρετοῦνται κανονικά σέ λίγο καιρό. Στίς περισσότερες ὅμως ἀκτές τοῦ κόσμου εἶναι πρακτικά ἀδύνατη ἡ ἐγκατάσταση σταθμῶν NAVTEX. Ἡ περιορισμένη ἐμβέλεια τοῦ συστήματος NAVTEX ἀφήνει ἔξω τὴν δυνατότητα λήψης MSI στήν ἀνοιχτή θάλασσα. Αὐτὸ τὸ μεγάλο χάσμα ἐρχεται νά ἀναπληρώσει τὸ EGC. Μέ τὴν ἐφαρμογή του, ὅλα τὰ πλοία θά μποροῦν νά λάβουν τὰ ζωτικὰ ἐνδιαφέροντος σήματα ἀσφάλειας, σέ ὅποιοδήποτε μέρος τῆς γῆς μέσα στά ὅρια κάλυψης τῶν γεωστατικῶν δορυφόρων τοῦ INMARSAT. Τότε οἱ χώρες δέν θά χρειάζεται νά παρέχουν τίς δικές τους ἀνεξάρτητες ἐκπομπές, ἀλλά θά συντονίζονται τίς πληροφορίες καί θά τίς διοχετεύουν μέσω τῶν ἐπίγειων δορυφορικῶν σταθμῶν. Ἡ αὐτόματη λήψη θά μειώσει στο ἐλάχιστο τὸν χρόνο ἐκπομπῆς τῶν σημάτων καί τὰ ἔξοδα θά εἶναι ἀσήμαντα. Ἀκόμα χώρες πού δέν διαθέτουν τὰ μέσα θά μποροῦν τώρα νά μεταδώσουν τὰ δικά τους MSI.

Εἶναι σημαντικό ὅτι τὰ σήματα ἀσφάλειας πού θά ἐκπέμπει τὸ EGC θά μεταδίδονται παράλληλα μέ τὰ Ἀγγλικά καί σέ ἄλλες γλώσσες, μέ τὸ πλοῖο νά ἔχει τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς. Πρέπει ὅμως ἐδῶ νά ἀναφερθεῖ ὅτι ὁ IMO σέ μιά προσπάθεια νά ἀντιπαρέλθει τὰ προβλήματα τῆς Βαβέλ, υιοθέτησε ἐπίσημα τὸ «Standard Marine Navigational Vocabulary», τὸ ὁποῖο περιέχει τίς ἀπαραίτητες λέξεις καί φράσεις πού ἐγγυῶνται

σωστή ἐπικοινωνία στήν Ἀγγλική γλώσσα. Πρόσφατα ἐκδόθηκε τὸ «Seaspeak Reference Manual» πού ἐξυπηρετεῖ τὸν ἴδιο σκοπὸ, σέ εὐρύτερη ὅμως καί πῶς ἐξελιγμένη μορφή.

Σήμερα ἡ διανομή τῆς παγκόσμιας πληροφορίας γιὰ τὴν ναυτιλία συντονίζεται μέσω τοῦ συστήματος Navareas καί ὁ Διεθνὴς Ὁργανισμὸς Μετεωρολογίας παρακολουθεῖ πάνω ἀπὸ 100 περιοχές. Τὸ νά πάρει ὅμως ἕνα πλοῖο τίς κατάλληλες πληροφορίες, ὅταν καί ὅπου τίς χρειάζεται εἶναι στήν πράξη δύσκολο. Αὐτὸ θά ἐπιτευχθεῖ ὅταν λειτουργήσει τὸ σύστημα EGC παρέχοντας σχεδὸν παγκόσμια κάλυψη, πού τὸσο τὴν ἔχει ἀνάγκη τὸ πλοῖο. Γιὰ τίς περιοχές (πολικές) πού εἶναι ἔξω ἀπὸ τὴν ἐμβέλεια τῶν δορυφόρων τοῦ INMARSAT, ἀλλά καί σὺν ἐναλλακτικὴ λύση, ἔχει προβλεφθεῖ ἀπὸ τὸ GMDS ἡ ἐκπομπή MSI σέ 8 εἰδικές συχνότητες στά βραχέα κύματα καί ἡ λήψη θά γίνεται μέσω τῶν ἐκτυπωτῶν «Narrow - Band Direct Printing», καταργούμενου τοῦ κώδικα Μόρς.

SAFETYNET — FLEETNET

Δύο ξεχωριστές ὑπηρεσίες θά προσφέρονται ἀπὸ τὸ EGC. Μέσω τοῦ SAFETYNET θά παρέχονται ὅλες οἱ διεργασίες πού θά ἐξασφαλίζουν τὴν αὐτόματη μετάδοση σημάτων κινδύνου, ἀσφάλειας, NAVAREAS, σημαντικοῦ ἐνδιαφέροντος δελτία καιροῦ κ.α., ἀπὸ τοὺς δορυφορικούς σταθμούς ξηρᾶς πρὸς τὰ πλοία.

Ἡ γεωγραφικὴ ἐπιλογή τῆς περιοχῆς ἐκπομπῆς τοῦ σήματος εἶναι ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα χαρακτηριστικά τοῦ συστήματος. Γιὰ παράδειγμα μιά προειδοποίηση κυκλῶνα μπορεῖ νά μεταδοθεῖ σέ ὀρισμένη παραλληλόγραμμη περιοχή πού θά περιέχει τὸ φαινόμενο. Σέ λίγη ὥρα ἕνα νέο σήμα μπορεῖ νά διορθώσει τὸ προηγούμενο μέ τὰ νέα στοιχεία ἢ μεταβολές. Μόνο τὰ πλοία πού βρίσκονται σ' αὐτὴ τὴν περιοχή θά παίρνουν τὸ σήμα στήν συσκευή τους. Τὰ πλοία πού βρίσκονται στήν εὐρύτερη θαλάσσια περιοχή θά παίρνουν μετεωρολογικά δελτία ρουτίνας, στά ὁποῖα βέβαια θά ἀναφέρεται τὸ φαινόμενο

στίς γενικές του γραμμές. Πλοία πού ταξιδεύουν μακριὰ ἀπὸ κάποιο κίνδυνο δέν χρειάζεται νά ἐνοχλοῦνται μέ τὴν λήψη σημάτων χωρίς οὐσιαστικὴ σημασία γι' αὐτά. Παρομοίως ἕνα Κέντρο Συντονισμοῦ Διάσωσης πού πῆρε κάποιο σήμα κινδύνου, θά μπορεῖ νά τὸ μεταδώσει καί νά ζητάει βοήθεια ἀπὸ πλοία πού βρίσκονται μέσα σέ ἕνα κύκλο ὀρισμένης ἀκτίνας, γύρω ἀπὸ τὸ ἐκτακτὸ περιστατικό. Ἐπίσης θά μεταδίδονται MSI στίς περιοχές πού δέν καλύπτονται ἀπὸ σταθμούς NAVTEX.

Ὁ δέκτης EGC θά ἀνταποκρίνεται αὐτόματα στίς ἐκπομπές SafetyNet δίνοντας προτεραιότητα μέ βάση τὴν ἀξιολόγηση τῶν σημάτων καί φυσικά τὰ σήματα κινδύνου θά εἶναι πρωτεύοντα, ἐνεργοποιώντας καί σχετικὸ Alarm.

Ἡ δευτέρη ὑπηρεσία τοῦ EGC μέ τὴν ἐπωνυμία Fleetnet εἶναι ἐμπορικῆς φύσης καί θά παρέχεται σέ ἰδιώτες μέ τὴν μορφή συνδρομῆς. Γιὰ παράδειγμα Ναυτιλιακές Ἑταιρίες πού ἐπιθυμοῦν νά ἐρθουν σέ ἐπαφή καί νά μεταδώσουν ταυτόχρονα καί σέ ὅλα τους τὰ πλοία μηνύματα γενικοῦ ἐνδιαφέροντος.

Τὰ πλεονεκτήματα ἀπὸ τὴν χρησιμοποίηση τοῦ Fleetnet εἶναι πολλὰ καί ποικίλα γιὰ τὴν οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων, εἰδικά σέ περιπτώσεις πού τὸ ἀπόρρητο ἔχει μεγάλη σημασία. Τὸ Fleetnet προσφέρει τὴν δυνατότητα νά ἀποστέλλονται πολὺτιμης ἀξίας μηνύματα στά πλοία. Οἱ ἐπιπτώσεις ἀπὸ τίς ἀλλαγές σέ τιμές ἀγαθῶν, εἶναι καθοριστικές στήν λειτουργικότητα τοῦ πλοίου. Ἡ ἄμεση προσαρμογὴ τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τῆς Ἑταιρίας καί ἡ σύνδεσή της μέ τὰ πλοία τοῦ στόλου της γίνεται προαγματικότητα μέσω τοῦ EGC.

Γιὰ μηνύματα Fleetnet ὁ δέκτης EGC θά ἐνεργοποιεῖται αὐτόματα, βάση κωδικῶν στοιχείων πού θά ἔχει ἀποκλειστικά ὁ συνδρομητής. Ἡ μυστικότητα θεωρεῖται ἐξασφαλισμένη καί ἐγγυημένη.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ EGC

Τὰ σήματα EGC θά διοχετεύονται μέσω μονοῦ καναλιοῦ σέ ὅλα τὰ πλοία, ἢ σέ ὁμάδες πλοίων σέ ὀρισμένη περιοχή, μέ ρυθμὸ 600 BITS τὸ δευτερόλεπτο. Οἱ

GREEK PRESENCE TO PROTECT YOUR SHIPPING INTEREST IN SINGAPORE



HELLENIC SHIPPING PTE LTD.



* SHIPPING AGENCY IN SINGAPORE * STEVADORES * SURVEYS *

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

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

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



ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24, 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΕΛΕΞ: 211862 TUGS GR

PIRAEUS TUGS M.C.

ΤΗΛΕΦ.: 4111113 - 16

24, ΒΟΥΒΟΥΛΙΝΑΣ ST. PIRAEUS 18535 TELEX: 211862 TUGS GR

PHONE: 4111113 - 16

επίγειοι δορυφορικοί σταθμοί (Coast Earth Station) θα λαβαίνουν και θα επεξεργάζονται τα σήματα ομαδικής κλίσης. Στην συνέχεια θα τμα μεταδίδουν αυτόματα, ανάλογα με την σημασία του μηνύματος.

Στό πλοίο ή λήψη σημάτων EGC θα μπορεί να γίνει είτε με ανεξάρτητο δέκτη που είναι παρόμοιος με τις συσκευές NAVTEX, ή μέσω του δορυφορικού σταθμού Standard - C που θα κυκλοφορήσει σύντομα στο εμπόριο. Επίσης μελετάται η χρήση των δορυφορικών σταθμών Standard-A μετά από κάποια μετατροπή.

Οι δοκιμές του συστήματος ομαδικής κλίσης άρχισαν τον Ιούνιο του 1987 και τελείωσαν στο τέλος του ίδιου χρόνου με μεγάλη επιτυχία. Περίπου 35 πλοία πήραν μέρος στις δοκιμές που έγιναν στον Βόρειο Ατλαντικό. Οι πειραματικές εκπομπές περιλάμβαναν την μετάδοση πληροφοριών και σημάτων ασφάλειας, προαγγελίες για τους ναυτιλλόμενους, δελτία καιρού/ θυέλλης και μετάδοση σημάτων κινδύνου.

Τελευταία η Υπο-επιτροπή Ραδιοεπικοινωνιών του Διεθνούς Οργανισμού για την Ναυτιλιακή Ασφάλεια, με σύμφωνη απόδοχή από τον IMO, υιοθέτησε το EGC σαν ένα από τα δύο συστήματα του GMDSS για την μετάδοση σημάτων ασφάλειας. Αυτό επιπρόσθετα από την υποχρεωτική χρήση του NAVTEX που θεσπίζεται από 1.8.93.

Από τον Νοέμβριο 1988 η λειτουργία του EGC θα αρχίσει στον Βόρειο Ατλαντικό και αναμένεται να γενικευθεί προς το τέλος του 1989.

Με την διάθεση στο εμπόριο του νέου επαναστατικού δορυφορικού σταθμού πλοίων Standard-C από τις αρχές του 1989, ο INMARSAT προσφέρει την δυνατότητα ακόμα και σε μικρά πλοία να έχουν πρόσβαση στο σύστημα EGC. Ο Standard - C εκτός από το μικρό του μέγεθος είναι και οικονομικά προσιτός, εύκολος στην εγκατάσταση λόγω της μικρής του κεραίας και το σπουδαιότερο εκτός των ποικίλων άλλων λειτουργιών του, θα είναι και δέκτης EGC. Δηλαδή με ένα έξοδο το πλοίο θα έχει και δορυφορικό σταθμό για λειτουργίες επικοινωνίας (εκτός από τηλεφωνία) και

δέκτη EGC, με τον οποίο θα είναι αναγκασμένο να εξοπλισθεί σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του GMDSS.

Τα πλεονεκτήματα που υπόσχεται να προσφέρει το EGC είναι μεγάλα και ζωτικά σε ότι αφορά την ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

— Τα Κέντρα Συντονισμού Διάσωσης με τα οποία θα καλυφθεί όλη η Ύδρoγειος, θα έχουν την δυνατότητα δραστηριοποίησης πλοίων γύρω από συμβάν κινδύνου σε ελάχιστο χρονικό διάστημα.

— Σήματα κινδύνου, ασφάλειας ή ρουτίνας θα λαμβάνονται αυτόματα από τα πλοία άμεσου ενδιαφέροντος, ανεξάρτητα από τον ανθρώπινο παράγοντα.

— Σήματα ασφαλείας που μέχρι σήμερα δεν έφθαναν στο πλοίο ή έφθαναν αναχρονισμένα θα τυπώνονται αυτόματα στον δέκτη EGC. Ειδικότερα εξασφαλίζεται η λήψη Navarea Warnings, των προαγγελιών δηλαδή που καλύπτουν περιοχές ανοιχτής θάλασσας.

— Έξασφαλίζεται η λήψη και Coastal ή Local Warnings σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνται από NAVTEX ή κατάλληλους παράκτιους σταθμούς.

— Προσφέρεται η δυνατότητα στενής παρακολούθησης σοβαρών καιρικών συνθηκών.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Πρίν κλείσει η ενημέρωση ως θυμηθούμε με λίγα λόγια το καθεστώς που επικρατεί στην μετάδοση Πληροφοριών και Ναυτιλιακών Σημάτων Ασφάλειας (MSI). Όπως έχει καθορισθεί από την World - Wide Navigational Warning Service (WWNWS), οι προαγγελίες είναι τριών τύπων. NAVAREA, COASTAL και LOCAL WARNINGS.

Όλοι ξέρουμε και είναι αποδεκτό ότι οι προαγγελίες έχουν σκοπό να δίνουν στον Ναυτίλο έγκαιρα, πληροφορίες και προειδοποιήσεις για περιστατικά που μπορεί να αποτελέσουν κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα. Μερικές προαγγελίες έχουν προσωρινό χαρακτήρα, ενώ άλλες μπορεί να είναι διαρκείς.

Σύμφωνα πάντα με την WWNWS, ο

κόσμος έχει χωρισθεί σε 16 μεγάλες περιοχές που ονομάζονται NAVAREAS και προσδιορίζονται με λατινικούς αριθμούς. Σε κάθε περιοχή Navarea μία χώρα έχει αναλάβει την ευθύνη και ονομάζεται συντονιστής. Τα Navareas είναι προαγγελίες μακράς εμβέλειας (Long Range Warnings) και μεταδίδουν πληροφορίες: Βλάβες οι αλλαγές σε κύρια βοηθήματα ναυσιπλοΐας, επικίνδυνα ναυάγια, φυσικοί κίνδυνοι κοντά στις γραμμές πλεύσης, ενέργειες έρευνας και διάσωσης, εργασίες κατά της ρύπανσης, τοποθέτηση καλωδίων ή άλλες υποβρύχιες δραστηριότητες, εγκαταστάσεις έρευνας ή άντλησης πετρελαίου, ναυτικές ασκήσεις, δοκιμές πυραύλων και πολλά άλλα.

Εκτός των Navareas άλλα σήματα Long Ranges εκδίδονται από τις Ήνωμένες Πολιτείες (επιπρόσθετα από τα Navarea IV και XII που είναι στη δικαιοδοσία τους). Αυτά είναι τα Hydrolant που καλύπτουν περιοχές του Ατλαντικού Ωκεανού και τα Hydopac για περιοχές του Ινδικού και Ειρηνικού. Όλες οι προαγγελίες Navarea I και επιλογές από όλα τα άλλα Navareas, Hydrolants και Hydopacs δημοσιεύονται στην εβδομαδιαία έκδοση notice to Mariners, μεταδίδονται δε δύο φορές την ημέρα με τηλεγραφία έτσι, που να λαμβάνονται σε μία από τις βάρδιες ασυρμάτου στις εργάσιμες ώρες.

Συνήθως στα πλοία τα notice to Mariners έρχονται καθυστερημένα και αν ακόμα δοθεί ή ανάλογη σημασία στις προαγγελίες, τις περισσότερες φορές είναι εκπρόθεσμες. Είναι γεγονός ότι μπορεί να λαβαίνουμε MSI τοπικού ενδιαφέροντος, αλλά πολύ σπάνια ή καθόλου προειδοποιήσεις Long Range.

Η καθιέρωση του NAVTEX σε πρώτη φάση, του συστήματος EGC και των δορυφορικών EPIRB στο άμεσο μέλλον και στη συνέχεια η ολοκλήρωση του προγράμματος και των στόχων του GMDSS, θα κάνουν πραγματικότητα ένα όνειρο. Νά ταξιδεύουν οι Ναυτικοί με μεγαλύτερη σιγουριά και ασφάλεια στις Θάλασσες όλης της γης. Κάτι που όλοι μας το ευχόμαστε.

ΜΙΧΑΗΛ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑΣ

GEORGE DAHDAL SHIPPING AGENCY

AQABA, JORDAN

IF ONE OF YOUR VESSELS WILL CALL AQABA PORT IN COMING FUTURE
AND YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE AGENT WITH GOOD EXPERIENCE IN SHIPPING
BUSINESS YOU JUST CONTACT US FOR THE BEST SERVICE AS YR FULL AGENT OR
PROTECTING AGENT.

TLX No. 62238 DAHDAL JO -, CABLE: DAHDAL, TEL: 313455, P.O.BOX 159

Οί νέοι αγωγοί πετρελαίου καί τά δεξαμενόπλοια

Τού πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Στό άρθρο πού ακολουθεῖ ἀποτολμᾶται ἡ παρουσίαση τῶν ὑπὸ κατασκευή ἢ ὑπὸ σχεδιασμό νέων πετρελαιοαγωγῶν στόν χώρο τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καί οἱ ἐπιπτώσεις πού θά δημιουργήσουν στήν ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων τήν ἐπόμενη πενταετία.

Σύμφωνα μέ στοιχεῖα τῆς Ἰντερτάνκο, οἱ μεταφορές ἀργοῦ καί προϊόντων πετρελαίου διά θαλάσσης ὑπολογιζόμενες σέ τονομῖλια ἔφθασαν κατά τό 1987 στό ὕψος τῶν 5.905 δισεκατομμυρίων.

Ἀπό τό ποσό αὐτό ἡ Μέση Ἀνατολή ὑπολογίζεται νά καλύπτει ἀνάγκες πλεόν τοῦ 50%. Ἀλλά δύο νέοι αγωγοί μεταφορᾶς ἀργοῦ πού τώρα κατασκευάζονται στή Μέση Ἀνατολή, θά ὀδηγήσουν σέ ἐλάττωση στή ζήτηση δεξαμενοπλοίων κατά 136 δισεκατομμύρια τονομῖλια ἐτησίως, πράγμα τό ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ σέ 46 περίπου φορτία πλοίων VLCC ἀπό τή Ράς Τανούρα στό Ρόττερταμ διά τοῦ Ἀκρωτηρίου τῆς Ἀφρικῆς.

Οἱ δύο αὐτοί ὑπὸ κατασκευή αγωγοί εἶναι:

Ἄραβας ἀπό τῆς πηγῆς τοῦ Ἰράκ στό Γιαμπού τῆς Σ. Ἀραβίας μέσα στήν Ἐρυθρά Θάλασσα, πού διασχίζει ὅλη τή Σ. Ἀραβία ἀπό ΒΑ πρὸς ΝΔ καί

— Ὁ Περσικός αγωγός ἀπό τό Ταχερί τῆς Περσίας πού κεῖται βαθιά μέσα στόν Περσικό Κόλπο, πρὸς τό Ζάσκ

στόν Κόλπο τοῦ Ὁμάν.

Ἡ πλέον σημαντική πρόταση, εἶναι τό σχέδιο Περσίας καί Τουρκίας, πού τώρα περιμένει τή τελική ἀπόφαση ἀπό τίς ἀντίστοιχες Κυβερνήσεις.

Σύμφωνα μέ τό σχέδιο αὐτό, ὁ προτεινόμενος αγωγός μήκους 1.860 χιλιομέτρων θά μεταφέρει ἓνα ἑκατομμύριο βαρέλια ἀργοῦ πετρελαίου ἡμερησίως πρὸς τό Τουρκικό λιμάνι Κεῦχαν τῆς Μεσογείου, μέ κόστος κατασκευῆς περί τά 4 δισεκ. δολάρια.

Ὁ αγωγός αὐτός θά ἔχει μεγάλο ἀντίκτυπο στή ζήτηση τῶν δεξαμενοπλοίων, καθώς ἡ ἐξαγωγή ἑνός ἑκατομμυρίου βαρελίων τήν ἡμέρα ἀπό τό Κεῦχαν πρὸς τό Ρόττερταμ καί τό Φόρ τῆς Γαλλίας, ἀντὶ τῆς γραμμῆς Κάργκ — Ρόττερταμ διά τῆς ὁδοῦ τοῦ Ἀκρωτηρίου, καί Κάργκ — Φόρ διαμέσου τοῦ καναλιοῦ τοῦ Σουέζ, θά ἐλαττώσουν τίς μεταφερόμενες ποσότητες πετρελαίου κατά 279 δισεκατομμύρια τονομῖλια ἐτησίως ἢ κατά 5% τῆς σημερινῆς κινήσεως.

Ἡ κατασκευή τοῦ αγωγοῦ τοῦ Ἰράκ, γνωστοῦ μέ τό ὄνομα IPSA-2, εἶναι ἐπισης, σημαντική γιά τήν ἀγορά τῶν τάνκερς. Ὁ αγωγός αὐτός μήκους 778 χιλιομέτρων ἀπό τή περιοχή τῆς Μπάσσα στό Γιαμπού στήν Ἐρυθρά Θάλασσα, ἔχει προγραμματισθεῖ νά τελειώσει τό 1990 καί θά αὐξήσει τήν ἐξαγωγική ικανότητα τοῦ Ἰράκ διά τοῦ ἐδάφους τῆς Σ.

Ἀραβίας, ἀπό 0,5 ἑκατομμύρια βαρέλια σήμερα σέ 1,6 ἑκατομμύρια βαρέλια τήν ἡμέρα.

Κατά τή διάρκεια τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1987, περίπου τό 33% τῶν ἐξαγωγῶν ἀργοῦ τῆς Σ. Ἀραβίας καί ὅλη ἡ παραγωγή τοῦ Ἰράκ, μεταφέρθηκαν διά τῶν αγωγῶν. Χάριν συγκρίσεως ἀναφέρονται ὅτι κατά τό 1986 οἱ ποσότητες τῶν ἐξαγωγῶν καί ἡ μεταφορά τους ἀνέρχονταν σέ 2,5 ἑκατομ. βαρέλια τήν ἡμέρα διά τῶν αγωγῶν καί σέ 6,5 ἑκατομ. βαρέλια διά θαλάσσης, διαμέσου τῶν Στενῶν τοῦ Ὁρμοῦζ μέ πετρελαιοφόρα.

Ἀντίθετα, τό 1980 ἡ ἐξαγωγή μέ αγωγούς σέ παγκόσμια κλίμακα ἦταν μόνο 900.000 βαρέλια ἡμερησίως, ἐνῶ οἱ ἐξαγωγές καί μεταφορές πετρελαίου μέ δεξαμενόπλοια διαμέσου τῶν Στενῶν τοῦ Ὁρμοῦζ ἔφθασαν τά 16,1 ἑκατομμύρια βαρέλια τήν ἡμέρα.

Ὁ αγωγός πού διασχίζει τή Σαουδική Ἀραβία ἀπό Ράς Τανούρα μέχρι τό Γιαμπού εἶναι διεθνῶς γνωστός μέ τό ὄνομα PETROLINE καί ἀντιπροσωπεύει οἰκονομία περίπου 2.600 μιλίων ἢ 8-12 ἡμερῶν ταξίδι μέ δεξαμενόπλοια, συγκρίνοντας τήν ἀπόσταση ἀπό Ράς Τανούρα μέχρι τό Σουέζ.

Ἐνα ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως διακινούμενα μέσω Γιαμπού — Σουέζ — Εὐρώπη ἀντὶ μέσω Ράς Τανούρα — Σουέζ σημαίνει ἐλαττωμένη ζήτηση 134 δι-

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.)

σεκατομμυρίων τοννομικών, ή ελάττωση κατά ποσοστό 2,3% στην παγκόσμια ζήτηση δεξαμενοπλοίων.

Η PETROLINE μαζί με τη χωρητικότητα του Ιρακινού αγωγού προς την Ερυθρά Θάλασσα και προς τη Μεσόγειο, συνολικά μεταφέρουν 4,8 εκατομ. βαρέλια ήμερησίως.

Εάν μία τέτοια ποσότητα πετρελαίου μεταφερόταν διά θαλάσσης, διαμέσου των Στενών του Ορμούζ, θα αντιπροσώπευε επιπλέον ζήτηση τουλάχιστον 413 δισεκ. τοννομικών ή περίπου 7% επιπλέον της σημερινής ζήτησης.

Υποθέτοντας ένα ενεργό στόλο δεξαμενοπλοίων περίπου 222 εκατομ. τον. d.w. μία αύξηση της ζήτησης κατά 7% σημαίνει επιπλέον απασχόληση 16 εκατομ. τόννων d.w. δεξαμενοπλοίων.

Τό 1987 μία φόρτωση από τον Περσικό / Αραβικό Κόλπο προς τη Μεσόγειο, κόστιζε σε μεταφορικά 1.30 δολάρια ανά βαρέλι διαμέσου του καναλιού του Σουέζ και 1.05 δολάρια διά του αγωγού SUMED (Σουέζ — Μεσόγειος), έναντι 1.10 δολάρια διά του Ακρωτηρίου της Αφρικής.

Ενα ταξίδι από τον Περσικό Κόλπο διαμέσου του Σουέζ, χρειάζεται 10 μέχρη 23 ημέρες ανάλογα το προορισμό, έναντι 50 ημερών για τον διάπλου του Ακρωτηρίου της Αφρικής.

Θεωρώντας ένα πλοίο χωρητικότητας ενός εκατομ. βαρελίων, κάποιος ναυλωτής θα εξοικονομούσε 250.000 δολάρια χρησιμοποιώντας τον αγωγό SUMED σε σύγκριση με τη διέλευση του καναλιού του Σουέζ, και 50.000 δολάρια σε σύγκριση με το διάπλου της Αφρικής.

Αφού ο αγωγός SUMED είναι μία μεγάλη πηγή εσόδων για την Αίγυπτο, πρέπει να αναμένεται ότι το κόστος μεταφόρτωσης και μεταφοράς διά του αγωγού SUMED θα συνεχίσει να διατηρείται σε συναγωνίσιμες τιμές σε σύγκριση με τον διάπλου του Ακρωτηρίου της Αφρικής.

Ο αγωγός της Περσίας από το Γκουρέχ στο Ταχερί αναμένεται να ενεργοποιηθεί το Νοέμβριο του 1988 και θα έχει μία άρχική χωρητικότητα 600.000

βαρελίων ήμερησίως. Ο αγωγός αυτός θα είναι μικρότερης σημασίας για την αγορά δεξαμενοπλοίων, διότι θα ελαττώσει την απόσταση από το Κάργκ κατά 120 μίλια μόνο, θα παρέχει όμως μεγαλύτερη ασφάλεια στις εξαγωγές πετρελαίου της Περσίας εάν συνεχισθεί ή σύρραξη με το Ιράκ.

Ακόμη, ολοκληρώθηκαν οι μελέτες αναφορικά με τη κατασκευή ενός νέου αγωγού μεταξύ Περσίας και Τουρκίας, ο οποίος αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία στις αρχές του 1992.

Τό σχέδιο αυτό προβλέπει τη κατασκευή αγωγού μήκους 1.860 χιλιομέτρων, μεταφορικής ικανότητας ενός εκατομμυρίου βαρελίων ήμερησίως, του οποίου τὰ 1.020 χιλιόμετρα θα είναι στο Ιρανικό έδαφος, αρχίζοντας από τὰ πετρελαιοφόρα πεδία του νοτίου Ahwaz μέχρι τὰ Τουρκικά σύνορα, καταλήγοντας στο λιμάνι Ισκεντερούν στη Μεσόγειο.

Διαπραγματεύσεις έχουν αρχίσει για τη δυνατότητα μετατροπής ενός αγωγού μεταφοράς φυσικού αερίου, γνωστού με τὸ όνομα Igat-I, σε αγωγό μεταφοράς αργού, από τη Περσία διαμέσου της Ρωσίας προς την Μαύρη Θάλασσα.

Ενας τέτοιος αγωγός, ικανός να εξαγάγει μεγάλες ποσότητες Περσικού αργού, θα έχει άμεσο αντίκτυπο στη Ναυτιλία και στὰ πετρελαιοφόρα που απασχολούνται στη περιοχή του Περσικού Κόλπου, καθώς θα ελαττώσει σημαντικά την απόσταση προς τη Δύση (Εύρωπη — ΗΠΑ) μειώνοντας τὰ φορτία που σήμερα καλύπτονται από τὰ VLCC.

Ενας άλλος αγωγός γνωστός με τὸ όνομα GCC, από τὴς Αραβικές χώρες του Νοτίου Περσικού / Αραβικού Κόλπου (Εμιράτα — Μπαχρέιν — Κατάρ) προς τὸν Κόλπο του Όμάν στη Φουτζέιρα βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης και η έναρξη της κατασκευής του θα εξαρτηθεί από την εξέλιξη τῶν ειρηνευτικών προσπαθειῶν μεταξύ Περσίας και Ιράκ.

Η Βαγδάτη έχει συνομιλίες και διαπραγματεύσεις με τη Τουρκία, για ένα τρίτο αγωγό, ο οποίος θα υποστηρίξει την εξαγωγική της ικανότητα προς τη

Μεσόγειο, δυναμικότητας 1,8 εκατομ. βαρελίων ήμερησίως.

Ο αγωγός αυτός θα ξεκινάει από τὸ Κιρκούκ προς τὰ διυλιστήρια Μπατμάν της Νοτιανατολικής Τουρκίας.

Η Σαουδική Αραβία υπολογίζει σε μία αύξηση 50% περίπου της ποσότητας που μεταφέρει ο αγωγός PETROLINE στο Γιαμπού, ανεβάζοντας έτσι τη δυναμικότητά του από 3,2 στὰ 4,8 εκατομ. βαρέλια ήμερησίως.

Αναφορικά με τὰ πετρελαιοφόρα πεδία του Κουζιστάν της Περσίας, η απόφαση μέχρι τὸ Ζάσκ στὸν Κόλπο του Όμάν είναι 560 μίλια. Ο αγωγός που κατασκευάζεται τώρα, εκεί θα έχει χωρητικότητα ενός εκατομμυρίου βαρελίων ήμερησίως.

Τό έργο αυτό σημαίνει μία ελάττωση απόσταση για τὰ δεξαμενόπλοια περίπου 470 μιλίων, γεγονός που θα ελαττώσει τὴς προς μεταφορά με δεξαμενόπλοια ποσότητες κατά 23 δισεκ. τοννομικά τὸν χρόνο.

Τέλος, αναφορικά με διαπραγματεύσεις που γίνονται στο Κουβέιτ, κυοφορείται η κατασκευή πετρελαιοαγωγού από τὸ λιμάνι Μίνα Άλ Άχμάντι στο Γιαμπού, η κατασκευή του οποίου προγραμματίζεται για τὸ επόμενο έτος.

Για τὴν ιστορία θα αναφέρουμε ότι τὸ 1986 τὸ 67% περίπου του παραγομένου αργού στὸν χώρο της Μέσης Ανατολής ἐξήχθηκε προς τὴν Δύση μέσω της διώρυγας του Σουέζ και μέσω του αγωγού SUMED, από τὴν Αἴν Σούκχνα προς τὸ Σίντι Κερύρ της Μεσογείου, και από ἐκεῖ με τάνκερς προς τὸν τελικὸ του προορισμό.

Όταν ὅλοι οἱ παραπάνω πετρελαιοφόροι αγωγοὶ περατωθῶν και τεθοῦν σε λειτουργία, τότε η ἐτήσια ζήτηση δεξαμενοπλοίων θα ελαττωθεῖ κατά περισσότερο από 400 δισεκατομμύρια τοννομικά. Η ποσότης αὐτὴ της μείωσης ισοδυναμεί με περίπου 143 φορτία VLCC, δηλαδή ἰσόποσα φορτία τῶν 250.000 τόννων που σήμερα μεταφέρονται από τὴν Ράς Τανούρα στο Ρότερνταμ.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

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

Φορολογικές απαλλαγές λόγω επίσκευών πλοίου στην Ελλάδα και τερματισμός της φορολογικής του υποχρέωσης σε περίπτωση πωλήσεως προς αλλοδαπούς

Του κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ε. ΚΟΥΤΣΟΦΙΟΥ, δικηγόρος Πειραιώς

Στις 5.6.88 δημοσιεύθηκε στον οικονομικό τύπο (έφημερίδα ΚΕΡΔΟΣ) ή υπ' αριθ. 189/88 γνωμοδότηση του νομικού συμβούλου του Υπ. Οικονομικών κ. Διαμαντόπουλου που αφορά το πλοίο Trade Resolve. Τα θέματα όμως που θίγει έχουν γενικότερη σημασία, γιατί παρόμοια περιστατικά εμφανίζονται με σημαντική — και θα έλεγε κανείς αυξανόμενη — συχνότητα. Η γνωμοδότηση αυτή, με την οποία δίνονται λύσεις παράλογες και αρνητικές για την εξέλιξη και τις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας, είναι κατά την γνώμη μου και από καθαρά νομική άποψη τελείως πεπλεγμένη για τους εξής κυρίως λόγους:

Α. Φορολογικές απαλλαγές λόγω επίσκευών

Όσον αφορά την εκφραζόμενη στην γνωμοδότηση αυτή άποψη ότι «η προβλεπόμενη εις τον Ν. 27/75 απαλλαγή εκ φόρου βάσει του ποσού της δαπάνης δι' επίσκευών του πλοίου» παρέχεται μόνο σε πλοία εγγεγραμμένα για πρώτη φορά στα ελληνικά νηολόγια μετά την έναρξη της ισχύος του Ν. 27, η γνωμοδότηση δεν δύναται να διεκδικήσει καν νομική πληρότητα και τούτο διότι αποσιωπά πλήρως ότι κατά τον Ν. 27 η φορολογική απαλλαγή λόγω πραγματοποιούμενων στην Ελλάδα επίσκευών δεν παρέχεται μόνο κατά τις διατάξεις του άρθρου 7 του Νόμου — στο οποίο αποκλειστικά αναφέρεται η γνωμοδότηση — αλλά και κατά τις διατάξεις του άρθρου 9, το οποίο τάσει τελείως διαφορετικές προϋποθέσεις για την παροχή της απαλλαγής.

Κατά το άρθρο 9 παρ. 5 λοιπόν σε συνδυασμό με το άρθρο 8 παρ. 1 του Νόμου πλοία νηολογηθέντα ως ελληνικά πρό της ισχύος του Ν. 27 πραγματοποιούν επίσκευες στην Ελλάδα, το τίμημα των οποίων καταβάλλεται σε ελεύθερο συνάλλαγμα δικαιούνται απαλλαγής ύψους έως 100.000 δολλα-

ρίων ΗΠΑ ετησίως μέχρι να καλυφθεί το καταβληθέν για τις επίσκευες συνάλλαγμα ή να παρέλθει δεκαετία από το πέρας του έτους κατά το οποίο συντελέσθηκαν οι επίσκευαστικές εργασίες, αρκεί μόνο να έχουν ηλικία κάτω των 20 ετών και χωρίς να τάσσεται από τον Νόμο οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση για την παροχή της απαλλαγής αυτής.

Εν προκειμένω το πλοίο Trade Resolve: (α) είχε ναυπηγηθεί το έτος 1965, (β) πραγματοποίησε τις επίσκευες για τις οποίες ζητήθηκε η απαλλαγή το 1979 (ένω δηλ. είχε ηλικία κάτω των 20 ετών) και (γ) νηολογήθηκε ως ελληνικό πλοίο ήδη το 1973, τ.ε. πολύ πριν ισχύσει ο Ν. 27.

Κατά συνέπεια πληρούνται όλα τα προαπαιτούμενα που τάσσει το άρθρο 9 του Νόμου για την παροχή της απαλλαγής που προβλέπει η παρ. 5 αυτού και είναι επομένως τελείως άβασιμη η άποψη της γνωμοδότησεως ότι δήθεν ο Ν. 27 δεν παρέχει απαλλαγή στο εν λόγω πλοίο.

Σημειώνεται ότι το γεγονός ότι για τυπικούς λόγους το πλοίο διαγράφηκε στις 27.2.1979 και επανεγγράφηκε στα ελληνικά νηολόγια μετά 13 μόλις ημέρες (στις 12.3.1979) δεν άσκει καμμία επιρροή επί του δικαιώματος του πλοίου (δηλ. των πλοιοκτητών του) να τύχει της απαλλαγής του άρθρου 9 και τούτο διότι ο νόμος δεν προβλέπει απώλεια της απαλλαγής στην περίπτωση αυτή, όπως έχει δέ ορθά κρίνει το Διοικητικό Έφετείο Πειραιώς στην υπ' αριθ. 39/1985 απόφασή του, όλες οι προβλεπόμενες από τα άρθρα 8 και 9 του Ν. 27 απαλλαγές εφαρμόζονται και στην περίπτωση που τα νηολογηθέντα μέχρις ισχύος του Νόμου αυτού πλοία διαγραφούν κατά τη διάρκεια της ισχύος του Νόμου από τα ελληνικά νηολόγια και εγγραφούν εκ νέου σ' αυτά και δη μέσα σε σύντομο χρόνο και χωρίς στο μεταξύ να ύψώσουν την σημαία άλλης χώρας, διότι α-

κριβώς ο Νόμος δεν θέτει ως προϋπόθεση εφαρμογής των μειώσεων και απαλλαγών που προβλέπει την αδιάκοπη παραμονή των πλοίων τούτων υπό ελληνική σημαία.

Προσθέτω χωρίς να επεκταθώ πάρα πολύ σ' αυτό ότι και η ερμηνεία του άρθρου 7 του Ν. 27 που επιχειρείται στην γνωμοδότηση είναι εσφαλμένη και τούτο διότι το προαπαιτούμενο της «τό πρώτον» νηολογήσεως του πλοίου μετά την έναρξη της ισχύος του Νόμου που τίθεται από την διάταξη δεν αποσκοπεί παρά μόνο στην αποφυγή της εφαρμογής διπλής απαλλαγής (δηλ. και κατά το άρθρο 9 και κατά το άρθρο 7) και όχι στο να διακρίνει τα πλοία ανάλογα με τόσες φορές έχουν ύψώσει την ελληνική σημαία, όπως φαίνεται να πιστεύει ο γνωμοδοτήσας. Με άλλα λόγια η έννοια της διατάξεως αυτής είναι ότι, αν πρόκειται για πλοία νηολογημένα για πρώτη φορά ήδη πρό του Νόμου ισχύουν αποκλειστικά οι απαλλαγές του άρθρου 7 και δεν αποσκοπεί βέβαια στο να δημιουργηθεί μία κατάσταση όπου ένα ελληνικό πλοίο δεν θα υπάγεται ούτε στο άρθρο 9 (δηθεν έπειδή για τυπικούς λόγους διαγράφηκε και επανεγγράφηκε στα νηολόγια μετά την ισχύ του νόμου), αλλά ούτε και στο άρθρο 7 (λόγω της προϋπάρχουσας νηολογήσεως). Η σαφής πρόθεση του νομοθέτου υπαγορεύει (αλλά και η κοινή λογική απαιτεί) ότι ένα ελληνικό εμπορικό πλοίο είτε θα υπάγεται στο άρθρο 9, είτε στο άρθρο 7. Τρίτον τί δεν δίδεται, εκτός και αν θελήσουμε να αποδώσουμε στον νομοθέτη την περιέργη πρόθεση (που δεν βρίσκει κανένα έρεισμα στον Νόμο) να αποκλείσει τελείως αυθαίρετα και χωρίς συγκεκριμένο λόγο ολόκληρη κατηγορία ή και κατηγορίες ελληνικών πλοίων από τις παρεχόμενες απαλλαγές με βάση τυχαία περιστατικά όπως αυτό της βραχυχρόνιας διαγραφής τους.

Β. Πώληση και παράδοση σέ άλλοδα-πούς

Ός πρὸς τὸ δεύτερο σημαντικότερο θέμα πού τίγεται ἡ ἐν λόγω γνωμοδότηση, δηλ. τοῦ δρόνου ἀπὸ τὸν ὁποῖο καὶ μετὰ τερματίζεται κατὰ τὸν Ν. 27 ἡ φορολογικὴ ὑποχρέωση τοῦ πλοίου σέ περίπτωση πωλησέως του σέ άλλοδα-πούς, φρονῶ ὅτι ἡ ἀποψη τῆς γνωμοδοτήσεως ὅτι ὁ τερματισμός αὐτός ἐπέρχεται μόνο γιὰ καὶ ἀπὸ τῆς καταχωρήσεως τῆς μεταβιβαστικῆς συμβάσεως στὰ ἑλληνικά νηολόγια (καίτοι περίπου συμπίπτει μέ τὴν ἀποψη τῆς πλειοψηφίας τοῦ Β' Τμήματος τοῦ Συμβ. Ἐπικρατείας π.χ. στήν 2484/1986 ἀπόφασή του) κατὰ κανένα τρόπο δέν εὐσταθεῖ καὶ θά ἐπιχειρήσω κατωτέρω μία σύντομη παράθεση τῶν κυριότερων λόγων πού ἀντιστρατεύονται κάθε τέτοια ἐρμηνεία, ἐνῶ ἀντίθετα θεμελιώνουν τὴν ἀντίθετη ὁρθή ἀποψη, ὅτι δηλ. ἡ πώληση καὶ παράδοση τοῦ πλοίου σέ άλλοδα-πούς ἀγοραστὴς ἀποτελεῖ ἀφεαυτῆς γεγονόσ τερματίζον ἐφεξῆς κάθε περαιτέρω φορολογικὴ ὑποχρέωση τοῦ πλοίου:

1. Κατὰ τὸ κρίσιμο ἄρθρο 1 παρ. 2 τοῦ Ν. 27/75 ἡ φορολογικὴ ὑποχρέωση ἑνὸς πλοίου διατηρεῖται «μέχρι τοῦ χρόνου καθ' ὃν λαμβάνει χώραν τὸ ἐπιβάλλον τὴν διαγραφὴν του ἐκ τοῦ νηολογίου

γεγονός».

2. Κατ' ἄρθρον 14 ἐδ. 1 τοῦ ΝΔ 187/73 περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΔΝΔ) ὁ Νηολόγος δέν δικαιούται νὰ καταχωρήσῃ στὸ Νηολόγιο μεταβίβαση πλοίου εἰμὴ μόνο ἂν προκύπτει ὅτι τὸ πλοῖο αὐτὸ μεταβιβάστηκε σέ ἡμεδαπούς καὶ μάλιστα πρέπει πρὸς τὸν σκοπὸ αὐτὸ ὁ αἰτούμενος τὴν μεταβίβαση νὰ προσκομίσει ἀπαραιτήτως πιστοποιητικὸ ἢ ἄλλη βεβαίωση περὶ τῆς ἐθνικότητος του πρὸς ὃν ἡ μεταβίβαση γιὰ νὰ γίνῃ ἡ καταχώρηση.

Συνεπῶς ἡ ἀποψη τῆς γνωμοδοτήσεως ὅτι γεγονός ἐπιβάλλον τὴν διαγραφὴ ἀποτελεῖ μόνο ἡ καταχώρηση στὰ νηολόγια τῆς μεταβίβασεως τοῦ πλοίου σέ άλλοδα-πούς ἐπιτάσσει τὰ ἀδύνατα γιὰ τέτοια καταχώρηση δέν μπορεῖ νὰ πραγματοποιηθεῖ ποτέ κατὰ τὴν ἐλληνικὴ νομοθεσία.

3. Τὸ μόνο πού ἐπιτρέπει ὁ Νόμος νὰ γίνῃ σέ τέτοια περίπτωση εἶναι ὅχι ἡ καταχώρηση τῆς μεταβίβασεως ἀλλ' αὐτὴ καθαυτὴ ἡ διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἀπὸ τὰ νηολόγια (ἄρθρο 18 παρ. 1 ΚΔΝΔ). Προφανῶς ὅμως δέν μπορεῖ νὰ εἶναι αὐτὴ ἡ ἐννοια τοῦ Ν. 27 ὅταν ὁμιλεῖ περὶ γεγονότος ἐπιβάλλοντος τὴν διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἀπὸ τὰ νηολόγια, γιὰτί — ἂν εἶχε ἐστὶ τὸ θέμα — γεγονός ἐπιβάλλον τὴν διαγραφὴ τοῦ πλοίου θά ἦταν ἡ ἴδια ἡ διαγραφὴ του, πράγμα ἀλλοπρόσαλλο καὶ παράλογο, ἀποτελοῦν δέ σαφῶς

contra legem ἐρμηνεία τοῦ Νόμου, γιὰτί λογικά δέν εἶναι δυνατό ἕνα γεγονός (ὅπως ἐδῶ ἡ διαγραφὴ τοῦ πλοίου) νὰ ἐπιβάλλεται ἀπὸ τὸν ἴδιο τὸν ἑαυτὸ του, ἀλλὰ μόνο ἀπὸ κάποιο ἄλλο γεγονός καὶ τέτοιο δέν μπορεῖ σ' αὐτὴν τὴν περίπτωσιν παρὰ νὰ εἶναι ἡ πώληση καὶ παράδοση του σέ άλλοδα-πούς, ἐφόσον — ὅπως προαναφέρθηκε — οὔτε ἡ καταχώρηση τῆς μεταβιβαστικῆς συμβάσεως, οὔτε ἡ ἴδια ἡ διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἀποτελοῦν τέτοια γεγονότα.

4. Πῶς εἶναι περαιτέρω λογικά καὶ νομοθετικά δυνατό ὁ Ν. 27 νὰ προβλέπει πλήρη ἀπαλλαγὴ τοῦ πλοιοκτῆτῆ ἀπὸ τὴν φορολογία γιὰ ὅσο διάστημα τὸ πλοῖο βρίσκεται σέ ἀργία (ἄρθρο 5), ὁπότε δηλ. ὁ πλοιοκτῆτης διατηρεῖ τὴν νομὴ καὶ τὴν κατοχὴ τοῦ πλοίου του ἀλλ' αὐτὸ ἀπλῶς δέν τοῦ ἀποφέρει εἰσόδημα καὶ ἀντίθετα νὰ προβλέπει διατήρηση τῆς φορολογικῆς ὑποχρεώσεως σέ περιπτώσεις ὅπως τοῦ Trade Resolvent, ὅπου ὁ πλοιοκτῆτης ἔχει ὀριστικά ἀποβάλῃ τὴν νομὴ καὶ τὴν κατοχὴ τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν στιγμή τῆς φυσικῆς (corpore) παραδόσεώς του στὸν άλλοδα-πό ἀγοραστή;

5. Περαιτέρω, σύμφωνα μέ τὴν ἀποκρουσμένη ἀποψη, καὶ ἂν τὸ συγκεκριμένο πλοῖο λ.χ. καταληφθεῖ ἀπὸ πειρατές ἢ συλληφθεῖ καὶ χρησιμοποιηθεῖ παράνομα ἀπὸ κάποια ἐμπόλεμη δύναμις, θά συνεχίσει νὰ ὀφείλεται φόρος ἐπ'

NO COMPROMISE!

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED

«TRADEWINDS»

190 VAUXHALL Bridge Road

London SW1V 1DX

Telephone: (01) 8289911

Fax: (01) 8289179

Telex: 895-6714 FRIXOS G.



αυτού (διότι βέβαια η νόμιμη κυριότητα του πλοίου δεν μετατίθενται σ' αυτήν την περίπτωση, ούτε βέβαια υπάρχει καν πράξη μεταβίβασης για να έγγραφει σ' τα νηολόγια).

6. Τά παραπάνω αποτελούν όρισμένα μόνο από τα βάσιμα επιχειρήματα τά όποια μπορεί κανείς να επικαλεσθεί κατά της απόψεως που εκφράζει η γνωμοδότηση. Προς αποφυγή καταχρήσεως του χώρου του περιοδικού αναφέρω άκροθιγώς δύο από τα επιχειρήματα αυτά, και συγκεκριμένα:

(α) τό ότι η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου **δέν αποτελεί κατά νόμο συνέπεια αλλά προϋπόθεση της διαγραφής του** και ότι η απώλεια αυτή αποτελεί πραγματικό γεγονός επιβάλλον στη Διοίκηση να διαγράψει αυτεπάγγελτα τό πλοίο, τό όποιο γεγονός επέρχεται μόλις ό ουσιαστικός έλεγχος του πλοίου (και όχι ή τυπική κυριότητά του) περιέλθει κατά πλειοψηφία σέ άλλοδαπούς (συνδ. άρθρων 5, 16 και 18 ΚΑΝΔ).

(β) Τό ότι ή άποψη αυτή που προσβλέπει μόνο στό ποιός φέρεται καταχωρημένος ως κύριος του πλοίου σ' τα νηολόγια επιτρέπει σέ άλλοδαπούς — ακόμη και σέ έχθρους της χώρας έν καιρώ πολέμου — νά αποκτήσουν (π.χ. χρησιμοποιώντας παρένθετα πρόσωπα ή αποκτώντας τίς μετοχές ελληνικών πλοιο-

κτητριών εταιριών) τόν έλεγχο ελληνικών πλοίων χωρίς τά πλοία αυτά νά είναι δυνατό νά διαγραφούν έστω και αυτεπάγγελτα μέ διαπιστωτική πράξη της Διοικήσεως, δεδομένου ότι σ' τα νηολόγια θά εξακολουθούν νά είναι καταχωρημένα ως ανήκοντα σέ ελληνικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

7. Όρθη έπομένως είναι έν κατακλείδι μόνο ή άποψη της μειοψηφίας της άνω αποφάσεως του Συμβ. Έπικρατείας, κατά την όποία ή συμβατική έκποίηση του πλοίου αποτελεί άφραυτής γεγονός που επιβάλλει την διαγραφή του, άποψη που έχει κατ' επανάληψη γίνει δεκτή από τά Διοικητικά Δικαστήρια (λ.χ. ΦΕΠ 375/73 ΕΝΔ 2 σελ. 165 επ. και 732/74 ΕΝΔ 2 σελ. 437 επ., ΦΠΠ 766/75 ΕΝΔ 4 σελ. 137 επ., ΔΕΠ 1370/77 ΕΝΔ 7 σελ. 265, 156/78 ΕΝΔ 6 σελ. 200 επ., 55/78 ΕΝΔ 7 σελ. 88 επ. και 547/79 ΕΝΔ. 8 σελ. 143 επ., ΔΠΠ 2532/82 ΕΝΔ 11 σελ. 195 επ. και 1103/82 ΕΝΔ 11 σελ. 197), αλλά και από την ίδια την Διοίκηση σέ περιπτώσεις πλειστηριασμών πλοίων που κατακυρώνονται σέ άλλοδαπούς υπερθεματιστές (Έγκύκλιοι Ε. 1766/824/ΠΟΛ. 52/9.2.76 και Ε. 15989/4319/ ΠΟΛ. 361/28.12.1976 του Έπ. Οικονομικών δημοσιευμένες είν ΕΝΔ 4 σελ. 94 και ΕΝΔ 5 σελ. 35 επ. αντίστοιχα).

Άξίζει ίσως νά σημειωθεί ότι κατά πλη-

ροφορίες μου ό Νομικός Σύμβουλος του ΥΕΝ σέ όλως πρόσφατη γνωμοδότησή του — μέ άφορμή σχετικό ύπόμνημα της άλλοτε πλοιοκτητρίας του Trade Resolve — άπορρίπτει την άποψη του νομικού συμβούλου του Έπουργού Οικονομικών και τάσσεται υπέρ της όρθης άπόψεως ότι ή πώληση του πλοίου σέ άλλοδαπούς αποτελεί άφραυτής γεγονός επιβάλλον την διαγραφή του από τά ελληνικά νηολόγια, χωρίς νά προσαπαιτείται ή — άδύνατη άλλωστε κατά τά προαναφερθέντα — μεταγραφή της μεταβιβαστικής συμβάσεως σ' τα νηολόγια.

Άγεται λοιπόν κανείς βάσει των προαναφερομένων στό συμπέρασμα ότι οι άπόψεις που εκφράζονται στην γνωμοδότηση του κ. Διαμαντόπουλου δέν είναι σύμφωνες μέ τούς ελληνικούς νόμους και συνεπώς δέν εϋσταθούν. Άλλά και καθαρά από πλευράς κρατικής σκοπιμότητας έν δεί κανείς τό θέμα, είναι προφανές ότι περιστατικά όπως αυτά του Trade Resolve καταλήγουν νά είναι πολύ ζημιογόνα διότι συμβάλλουν στό νά μένουν τά ελληνόκτητα πλοία μακριά από τά ελληνικά νηολόγια προς μεγάλη συναλλαγματική και δημοσιονομική ζημία της πολιτείας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΦΙΟΣ
δικηγόρος

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

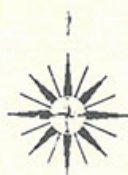
Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

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

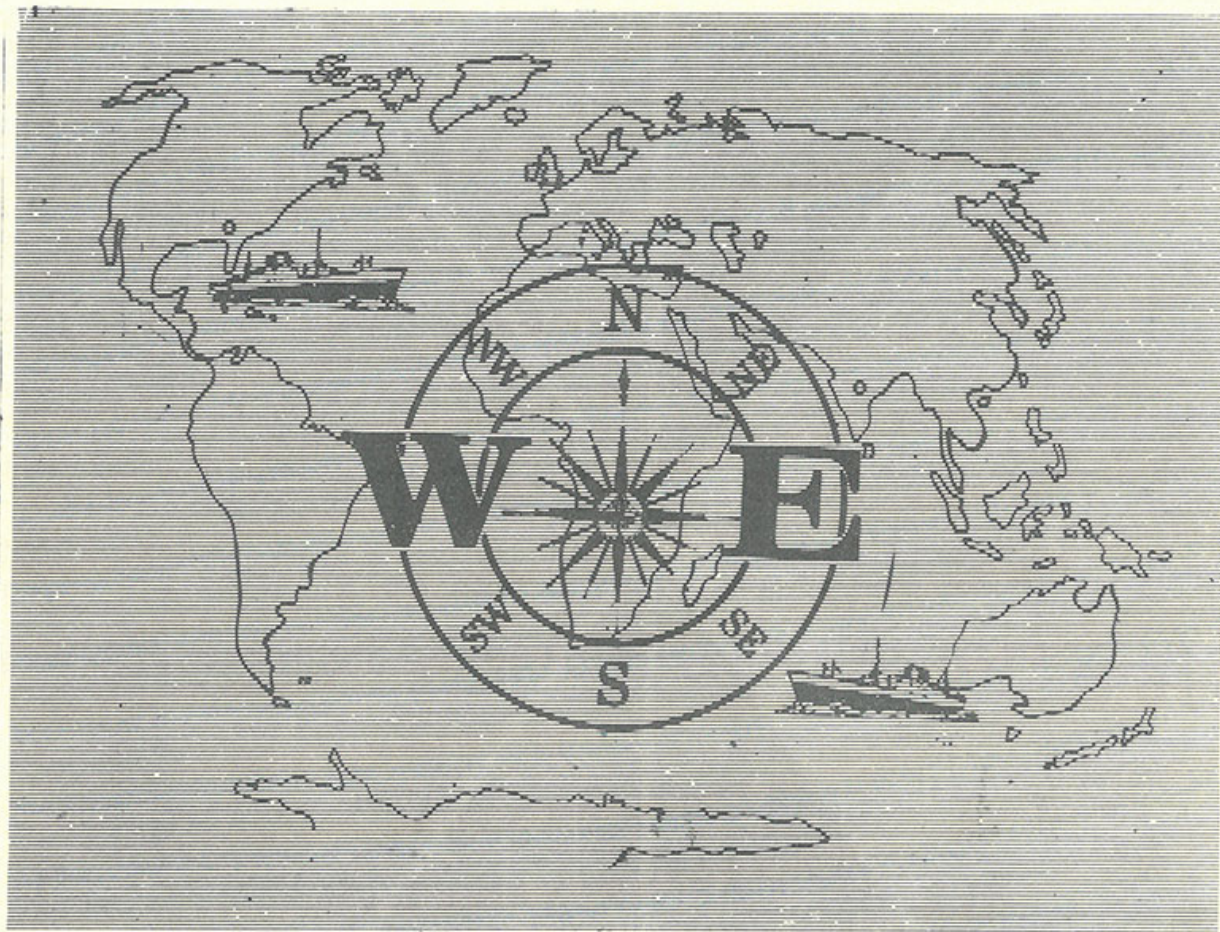
AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Οι επισκευές του Σοβιετικού Στόλου

Καθώς τα πολιτικά φράγματα πέφτουν και η διεθνής ναυτιλιακή οικονομία γίνεται παγκόσμια υπόθεση αυξάνεται και ό ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων για τις κερδοφόρες αναλήψεις επισκευών των πλοίων του Σοβιετικού στόλου καθώς και αυτών του Κινεζικού στόλου. Ίδιαίτερα τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής προσπαθούν να αναλάβουν συμβόλαια επισκευών για τα 600 πλοία που δρομολογούν οι διάφορες Σοβιετικές εταιρίες στην περιοχή καθώς και για τον τεράστιο κρατικό στόλο της Κίνας. Ήδη έχει σημειωθεί μεταβολή στην στάση των χωρών του Ανατολικού μπλόκ προς την Νότιο Κορέα καθώς η μεγάλη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της Hyundai Wipro Dockyard εξασφάλισε παραγγελίες για την γενική επισκευή πέντε πλοίων ναυτιλιακής εταιρίας του Βιετνάμ καθώς και τον ύδροδεξαμενισμό του πολωνικού μπάλκερ «Huta Lenina», 64.344 τόν. d.w., ναυπηγήσεως του 1976. Ήδη εμπορικές αντιπροσωπείες από την Σοβιετική Ένωση και την Κίνα επισκέφθηκαν τα ναυπηγεία για να εξετάσουν τις δυνατότητες συνεργασίας.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Μεγάλες ναυπηγήσεις

Δυναμική είσοδο στην παγκόσμια αγορά ναυπηγέσεων παρουσιάζει το ναυπηγείο Veroilme do Brasil στο Άγκρα ντός Ρέις, κοντά στο Ρίο Ιανέιρο, με την εξασφάλιση της ναυπηγέσεως σειράς τεσσάρων μπάλκ κάρριερς των 68.000 τόν. d.w., συνολικής αξίας 135 εκατ. δολλαρίων. Τα πλοία που θα έχουν δυνατότητα εκφόρτωσης διά ιδίων μέσων θα ναυπηγηθούν για τις εταιρίες Canada Steamship Lines και Vulica Inc. με έδρα στις Μπαχάμες. Ήδη τα βραζιλιανά ναυπηγεία περιλαμβάνουν στο καρνέ των παραγγελιών τους 15 πλοία συνολικής αξίας 480,5 εκατ. δολλαρίων.

Η ναυπήγηση χρηματοδοτείται από την Έθνική Τράπεζα της Βραζιλίας, κατά το 90% με επιτόκιο 6,5% για διάστημα 12 ετών. Επίσης χρηματοδότηση παρέχει και η Βραζιλιανή Τράπεζα Αναπτύξεως με κεφάλαια από το Ταμείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η CSL έχει ήδη συνομιλίες με τα βραζιλιανά ναυπηγεία για παραγγελίες και άλλων πλοίων χωρητικότητας 84.000 τόν. d.w.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οι επιχορηγήσεις

Όπως δήλωσε ο γερουσιαστής Adams, μέλος της Υποεπιτροπής του Κογκρέσσου επί της εμπορικής ναυτιλίας, το νέο Κογκρέσσο θα πρέπει να αποφασίσει εάν τα εμπορικά πλοία που ναυπηγούνται στο εξωτερικό θα μπορούν να επωφεληθούν των επιχορηγήσεων έκμεταλλεύσεως (operating differential subsidies), δεδομένου ότι κατά την γνώμη του, εάν αυτό επιτραπεί, θα διευκολύνει τους Αμερικανούς εφοπλιστές που διατηρούν πλοία υπό ξένες σημαίες, να επανδρώνουν τα πλοία τους με Αμερικανικά πληρώματα.

Εξάλλου άφησε να εννοηθεί ότι οι επιχορηγήσεις ναυπηγέσεως (construction differential subsidies) που αποσκοπούσαν στη μείωση του κόστους κατασκευής στα Αμερικανικά ναυπηγεία και οι οποίες καταργήθηκαν το 1981 από την κυβέρνηση Ρήγκαν, δεν πρόκειται να επανέλθουν σε ισχύ. Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε: δεν είναι γνωστό αν η ναυπηγοβιομηχανία θα επιχορηγηθεί και επομένως εάν θα επιζήσει.

Οι άνωτέρω δηλώσεις έγιναν στην άκρως

ση της υποεπιτροπής για το θέμα της παροχής επιχορηγήσεως έκμεταλλεύσεως σε 12 πλοία της Sea Land τα οποία έχουν ναυπηγηθεί στην Άπω Ανατολή.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μειώσεις προσωπικού στα ναυπηγεία

Σε σημαντικές μειώσεις προσωπικού προχωρεί η μεγαλύτερη ναυπηγική εταιρία της Ιαπωνίας Mitsubishi Heavy Industries με βάση πρόγραμμα ορθολογικοποίησης που περιλαμβάνει επίσης το κλείσιμο των ναυπηγείων της εταιρίας στο Κόμπε και στο Σιμονοέκι. Η εταιρία σχεδιάζει να ολοκληρώσει τις μειώσεις του προσωπικού μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1989. Σύμφωνα με το σχέδιο από τους 1.900 απασχολούμενους εργάτες, οι 450 θα μεταφερθούν σε άλλους τομείς εργασίας της MHI, 800 θα προσληφθούν σε συνεργαζόμενες εταιρίες, σε 350 θα προταθεί εναλλακτική εργασία και 300 θα συνταξιοδοτηθούν. Συγχρόνως προγραμματίζεται και το κλείσιμο ενός εργοστασίου κατασκευής ναυτιλιακού υλικού στην Χιροσίμα.

Στο προηγούμενο οικονομικό έτος η MHI παρουσίασε αυξήσεις στον κύκλο εργασιών της και στα κέρδη σε όλες τις δραστηριότητες της εκτός από τις ναυπηγικές όπου οι πωλήσεις έπεσαν από 171,2 δισεκ. γιέν σε 128 δισεκ. γιέν. Σήμερα στο καρνέ των παραγγελιών της περιλαμβάνονται δύο ύγγραφοφόρα των 62.510 τόν. d.w., μεταφορικής ικανότητας 125.000 κυβ. μέτρων καθώς και η ναυπήγηση ενός κρουαζιεροπλοίου της Nippon Yusen Kaisha αξίας 20 δισεκ. γιέν.

Σύμφωνα με τις εργατικές ενώσεις η μείωση του κύκλου εργασιών της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας έχει κοστίσει μέχρι σήμερα 30.000 θέσεις εργασίας.



για ναυτικούς
και ομογενείς

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

TAX FREE CARS

κλείνετε το
αυτοκίνητό σας πριν τον
ερχομό σας στην πατρίδα!

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

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

Γραφεία Πειραιώς:
Capt. NICOLAOS DOULAKIS
Γούναρη 2, 6ος όρ. Τηλ. 4173932, 4129034
τηλ. οικίας: 5739724, 5723336
telex: 213981 GIAS GR.

ΙΡΑΚ

Εμπορικό πλοίο του Ιράκ διαπλέει τόν Περσικό

Με σκοπό να δοκιμάσει την πιστή εφαρμογή της συμφωνίας ανακωχής μεταξύ των δύο εμπολέμων, το πρώτο εμπορικό πλοίο του Ιράκ εισήλθε στον Περσικό Κόλπο και κατέπλευσε στο Ιρακινό λιμάνι Ούμ Κουάσρ. Το φορτηγό «Khawla», χωρητικότητας 3.861 τόν. γκρός, φόρτωσε λιπάσματα με προορισμό την Μεσόγειο και πέρασε από τα Στενά του Ορμούζ χωρίς να υποστεί νηοψία από τα Περσικά πολεμικά.

Η εκκαθάριση του λιμανιού του Ούμ Κουάσρ από τα ναυάγια και τα άλλα εμπόδια που άφησε ο οκταετής πόλεμος συνεχίζεται με γρήγορα βήματα και η Βαγδάτη σχεδιάζει να αναπτύξει ταχύτητα σε μεγάλο βαθμό το εμπόριο λιπασμάτων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η ανασυγκρότηση του στόλου

Από τις άρχες του έτους η Ισπανική εμπορική ναυτιλία έχασε 37 πλοία 739.000 τόν. γκρός. Με σκοπό να βοηθηθεί τόν έφοπλισμό της χώρας στην ανασυγκρότηση του στόλου του, εν όψει της Ηνωμένης Εύρωπης του 1992, η Ισπανική κυβέρνηση ενέκρι-

νε τη δημιουργία μιας κρατικής εταιρείας εφοπλισμένης με τη χορήγηση προς τους εφοπλιστές των οικονομικών μέσων ανανέωσης και ανάπτυξης των επιχειρήσεών τους. Ο οργανισμός αυτός θα ονομασθεί Κρατική Εταιρεία Προγραμμάτων Ανάπτυξης της Ναυτιλίας και θα προεδρεύεται από τόν Υφυπουργό του Υπουργείου Μεταφορών.

Γιά την ανασυγκρότηση του εμπορικού στόλου θα διατεθούν πιστώσεις 420 εκατ. δολλαρίων με συμμετοχή κατά ίσα μέρη του Κράτους και της Τράπεζας Βιομηχανικής Πίστωσης.

Από του παρελθόντος φθινοπώρου οι διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ύστερα από σχετική ειδοποίηση της Κυβερνήσεως είχαν υποβάλει τις αιτήσεις τους για οικονομική ενίσχυση. Ήδη η εξέταση των αιτήσεων έχει αρχίσει κατά περίπτωση και οι πρώτες επιχορηγήσεις ενδέχεται να καταβληθούν πριν τό τέλος του έτους.

ΙΤΑΛΙΑ

Ο στόλος του Ιράκ

Τήν ενώπιον του δικαστηρίου της Ρώμης εμφάνιση τεσσάρων συναρμόδιων Υπουργών ζήτησαν τά ναυπηγεία Φινκαντιέρι εξ αιτίας της υποθέσεως ενός πολεμικού σπολίσκου του Ιράκ, γιά την οποία υπόθεση α-

παιτούν τώρα αποζημίωση 137 δισεκ. λιρετών. Πρόκειται γιά τούς Υπουργούς Έξωτερικού Έμπορίου, Έθνικής Οικονομίας, Έσωτερικών και Οικονομικών, οι οποίοι έχουν την ευθύνη της μη παραδόσεως στό Ιράκ ενός στόλου πολεμικών πλοίων αποτελούμενου από τέσσερις φρεγάτες, έξι κορβέτες και ένα βοηθητικό, μέ ολόκληρο τόν έξοπλισμό τους, συνολικής αξίας 3.000 δισεκ. λιρετών.

Η κυβέρνηση απαγόρευσε την παράδοση του παραπάνω στόλου μέσα στό πλαίσιο της γενικώτερης απαγορεύσεως παροχής πολεμικού υλικού στους δύο εμπολέμους του Κόλπου. Τό αποτέλεσμα ήταν ότι από τά 11 σκάφη, τά μέν έπτά, ήδη έτοιμα, παραμένουν στή ράδα, τά δέ άλλα τέσσερα είναι δεμένα στή Σπέτσια, δημιουργώντας στό ναυπηγεία τεράστια οικονομικά προβλήματα τόσο λόγω της καθυστέρησεως παραδόσεως όσο και λόγω της συντηρήσεώς τους.

Σημειώνεται ότι, κατά τούς ισχυρισμούς της Φινκαντιέρι, η απαγόρευση αποφασίσθηκε άφου ήδη πρό πολλού η Κυβέρνηση είχε υπογράψει και είχε έγγραψει τά ναυπηγικά συμβόλαια.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Νέες παραγγελίες στό Γκντάνσκ

Παρά τό πρόσφατα κύμα άπεργιών και έργατικών άναταραχών οι παραγγελίες συνεχίζουν νά συσσωρεύονται στό επιτυχημένο ναυπηγείο του Γκντάνσκ. Η νορβηγική εταιρία Reksten (Overseas) ανέθεσε πρόσφατα στό πολωνικό ναυπηγείο την κατασκευή δύο πλοίων - ψυγείων χωρητικότητας 490.000 κυβικών ποδών μέ παράδοση τόν Δεκέμβριο του 1991 και τόν Ιούλιο του 1992 αντίστοιχα, ενώ υπάρχουν και όψιόν γιά την ναυπήγηση ακόμα τεσσάρων παρομοίων σκαφών μέ παράδοση στό τέλος του 1993. Τό κόστος ναυπηγήσεως έκάστου κυμαίνεται περί τά 20-22 εκατ. δολάρια. Τά σκάφη χωρητικότητας 10.000 τόν. d.w. θά εφοδιασθούν μέ μηχανές Cegielski Sulzer πού θά τούς προσδίδουν υπηρεσιακή ταχύτητα 21,8 κόμβων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Κάτω τών δύο έκ.τ. τόννων

Ο εμπορικός στόλος της χώρας στίς άρχες του έτους μειώθηκε κάτω τών δύο έκ.ατομ. τόν. d.w. ενώ σέ τόννους γκρός μόλις υπερέβαινε τά δύο εκατομμύρια. Αυτό σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του 1987 ο στόλος έχασε περίπου 624.000 τόννους. Τό μεγαλύτερο μέρος αυτού του τοννάξ πουλήθηκε στό έξωτερικό, αλλά διατηρεί ακόμα τη Σουηδική διαχείριση ή τά σουηδικά πληρώματα ή ακόμα έχει ναυλωθεί από Σουηδούς. Έτσι υπολογίζεται ότι τό σύνολο του υπό σουηδικό έλεγχο στόλου μπορεί νά φτάνει τά 8 έκ.ατομ. τόν. d.w. ή ακόμα νά φτάνει και τούς 10-12 έκ.ατ. τόννους αν συμπεριληφθούν και τά υπό χρονοναύλωση τελούντα πλοία.

Έναντι τών 675.000 τόν. d.w. πού πουλήθηκαν ή άλλαξαν νηολόγιο, τό έγγραφέν στό έθνικό νηολόγιο τοννάξ δέν υπερέβη τούς 50.000 τόννους. Σημειώνεται ότι τό μισό και πλέον του πωληθέντος τοννάξ αντιπροσωπεύει ένα και μόνο πλοίο, τό πετρελαιοφόρο «Sea Song».

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) AOH.2208682



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

ΑΛΦΑ - ΒΗΤΑ

ΧΡΗΣΤΟΣ Δ. ΓΕΜΙΤΖΟΓΛΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΕ 24ΩΡΗ ΒΑΣΗ

Ύπό έμπειρο έπιτελείο μέ τά σκάφη:

1) Ν/Γ «ΑΛΦΑ 1»	GRT 470 IHP 6000
2) Ρ/Κ «ΑΝΤΑΜΣ»	GRT 460 IHP 3000
3) Ρ/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»	GRT 177 IHP 2500
4) Ρ/Κ «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»	GRT 218 IHP 1600
5) Ρ/Κ «ΚΡΙΣ»	GRT 150 IHP 1600
6) Ρ/Κ «ΧΙΟΣ 1»	GRT 97 IHP 1000

Κολοκοτρώνη 99, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4132.111 - 4131.259 - 4132.724 TELEX: 21 3364 ADAM GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Πραγματοποιήθηκε η κοινή σύνοδος

Στις 5 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε η φθινοπωρινή κοινή σύνοδος των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στην οποία συζητήθηκαν τα καυτά θέματα της Έλληνικής Ναυτιλίας και του ελληνικού πλοίου. Για την κοινή σύνοδο εκδόθηκε από την Ε.Ε.Ε. η ακόλουθη ανακοίνωση:

«Τήν Δευτέρα 5.9.1988 στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. στον Πειραιά έλαβε χώρα η δεύτερη κατά σειρά για το έτος 1988 Κοινή Συνάντηση των Μελών των Διοικητικών Συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (Greek Shipping Cooperation Committee).

Τα Μέλη των δύο Συμβουλίων ενημερώθηκαν διεξοδικά και αντήλλαξαν απόψεις επί των εξελίξεων των διαφόρων θεμάτων άμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Συζητήθηκαν θέματα ως η ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου, η διαμορφούμενη ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ, θέματα ναυτικής εργασίας και εκπαιδευσεως και ο συντονισμός των προσπαθειών για την Κοινωνική προσφορά του Έλληνικού έφοπλισμού.

Με ικανοποίησην διεπιστώθη η ευόδωση των έως σήμερα προσπαθειών διά την αύξηση εισροής Ναυτιλιακού Συναλλάγματος εις την χώραν μας και άπεφασίσθη όπως ένταθουν οι προσπάθειες με στόχον την περαιτέρω αύξησην αυτού.

Τέλος, τα παριστάμενα μέλη των δύο Συμβουλίων εξέφρασαν την εύχη νά διατηρηθή η καλή συνεργασία των τριών παραγόντων της ναυτιλίας (Κράτους, Έφοπλισμού και Ναυτεργασίας) με σκοπό την προαγωγή των συμφερόντων της Έλληνικής Ναυτιλίας και την προάσπισιν της έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού».

Συνάντηση με τον Υπουργό

Ο πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας κατά την παραμονή του στην Ελλάδα πραγματοποίησε έθιμοτυπική επίσκεψη στον Υπουργό κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλο στη διάρκεια της οποίας ο κ. Χατζηπατέρας εξέφρασε, σύμφωνα με πληροφορίες, τις ανησυχίες του έφοπλισμού για τη στασιμότητα που παρατηρείται στα θέματα τα οποία άπασχολούν το ελληνικό πλοίο αλλά και τη δυσάρεσκειν για τη μη καθιέρωση του συστήματος της επάλληλης εκπαιδευσεως (Sandwich Courses). Κατά τις ίδιες πληροφορίες, ο κ. Γιαννόπουλος εμφανίσθηκε κατά τη συζήτηση αισιόδοξος — λέγεται ότι είπε ότι «δ-

λα πάνε καλά και θά πάνε καλύτερα», την αισιοδοξία όμως αυτή λέγεται ότι δεν τη συμμερίσθηκε ο κ. Χατζηπατέρας ο οποίος υπογράμμισε ότι η μη επίλυση των προβλημάτων που έχουν έπισημανθεί έμποδίζει την έπιστροφή των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

● Ο Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιάλης θά δώσει αύριο Παρασκευή και ώρα 11 π.μ. συνέντευξη τύπου στα γραφεία της Ε.Ε.Ε.

Σύνοδος για τή επικίνδυνα φορτία

Από 12-16 Σεπτεμβρίου πραγματοποιείται στο Λονδίνο η 41η σύνοδος της Υποεπιτροπής Έπικινδύνων Φορτίων του ΙΜΟ στην οποία έπρόκειτο νά συζητηθούν θέματα που άναφέρονται στις τροποποιήσεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικος Έπικινδύνων Φορτίων, την έπανεξέταση του Ιατρικού Όδηγου Πρώτων Βοηθειών και του Όδηγου Έκτακτης Ανάγκης, τή έμπορευματοκιβώτια ένδιάμεσων μεταφορών, τις φορητές δεξαμενές και βυτιοφόρα όχηματα που μεταφέρουν έπικίνδυνες ουσίες, την ένταξη των θαλασσίων ρυπαντών στον Κώδικα, την άναθεώρηση του καταλόγου των ουσιών που είναι προσαρτημένες στο πρωτόκολλο περί έπεμβάσεως στις άνοιχτές θάλασσες σέ περίπτωση ρυπάνσεως από χημικά έκτός πετρελαίου, τό έγχειρίδιο για τον έντοπισμό και έπανάκτηση συσκευασμένων έπικινδύνων ειδών, που άπωλέστηκαν στην θάλασσα και στις άπαιτήσεις για τή μεταφορά ραδιενεργών πυρηνικών καυσίμων με ειδικά πλοία.

Η BIMCO με έγγραφο του προέδρου της Δρ. Σόχμεν, τό όποίο έστάλη στην γεν. γραμματεία του Όργανισμού κ. Στριβάσταβα, έπισημαίνει τις θέσεις της και τούς προβληματισμούς των έφοπλιστών για τούς κινδύνους που έπιφέρουν ή μεταφορές έπικινδύνων ουσιών με πλοία.

Τό Ναυτιλιακό Σανάλλαγμα

Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος κατά τό πρώτο έξάμηνο του 1988 τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνήλθε σέ 677 έκατ. δολάρια έναντι 540,1 έκατ. δολλαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1987 σημειώνοντας αύξηση 25,3%, ενώ τόν τελευταίο μήνα του έξαμήνου, δηλαδή τόν

Ιούνιο, τό συνάλλαγμα άνήλθε σέ 142 έκατ. δολάρια έναντι 119,6 έκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1987, ή αύξηση δηλαδή περιορίσθηκε για τόν Ιούνιο σέ 18,5%.

Γιά τήν ιστορία άναφέρομε ότι τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφθασε στο νανίρ τό 1986, όποτε περιορίσθηκε σέ 988 έκατ. δολάρια έναντι 1.037 έκατ. δολλαρίων του 1985, 1.100 έκατ. του 1984, 1.305 έκατ. του 1983, 1.655 έκατ. του 1982 και 1.826 έκατ. του 1981, όποτε έφθασε στο άνώτερο μέχρι τότε επίπεδο, ενώ ή άνάκαμψη μετά τό κατώτατο επίπεδο, του 1986 άρχισε τό 1987, όποτε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνήλθε σέ 1.114 έκατ. δολάρια, ξεπέρασε δηλαδή κατά 14 έκατ. δολάρια τό συνάλλαγμα του 1984.

Υπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό πρώτο δεκαπενθέμερο του Σεπτεμβρίου έζητήθη ή έγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Ολύμπικ Φοίνιξ», μπάλκερ που υπέστειλε παναμαϊκή, 14.638 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που άνηκει στην έταιρία «Portland Maritime Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

— «Αννίτσα Λ.», μπάλκερ, πρώην «Fort Dufferin» υπό άγγλική σημαία, 35.808 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που άνηκει στην έταιρία «La Fontana Blanca Ltd», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Αργώ», έπιβατηγό, πρώην «Antonio Lazaro» υπό ισπανική σημαία 4.037 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που άνηκει στην έταιρία «ΑΛΦΑ ΚΡΟΥΙΖΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Γεώργ. Πριόβολος).

— «Νικόλαος Α.», μπάλκερ, πρώην «Νικόλαος Α.» με σημαία Μάλτας, 16.387 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που άνηκει στην έταιρία «Sea Mountain Maritime S.A.» (κ. Ιωάν. Καλεώδης).

— «Ροδάνθη», μπάλκερ, που υπέστειλε σημαία Μάλτας, 16.588 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που άνηκει στην έταιρία «Level Shipping S.A.» (κ. Ιωάν. Καλεώδης).

— «Δημητρώλα», μπάλκερ, που υπέστειλε σημαία Μάλτας, 15.090 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που άνηκει στην έταιρία «Sea Giant Maritime S.A.» (κ. Ιωάν. Καλεώδης).

— «Γκούντ Στάρ», μπάλκερ, πρώην «Juliana 1», υπό σημαία Φιλιππίνων, 34.890 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που άνηκει στον Όμιλο Σουμγιουτζόγλου.

Άγοραπωλήσεις

Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Σάν Τζών» 16.200 τόν. d.w. 10.600 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1979, έναντι τιμής περί των 5,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Γλυκοφιλούσα» 28.042 τόν. d.w. 17.203 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Επίσης σέ Νορβηγούς περιήλθε τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πολλαπλής

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΑΡΙΣΤΟΥΧΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ 30-40 ΕΤΩΝ ΓΙΑ ΘΕΣΗ
ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΕ ΓΡΑΦΕΙΟ. ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΠΕΙΡΑ ΣΕ
TANKERΣ.
ΓΡΑΨΑΤΕ: ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Τ.Θ. 80127 ΠΕΙΡΑΙΑ.

χρήσεως «Βούλκαν» 16.271 τόν. d.w. 9.989 τόν. γκρό, γερμανικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί των 5,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νοτιοκορεάτες επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Ράμπλα Τζούνιορ» 8.136 τόν. d.w., 5.802 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ «Ελληνες περιήλθε τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Pita» 60.907 τόν. d.w., 14.064 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— «Ελληνες επίσης είναι οί αγοραστές του πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Pampa» 26.901 τόν. d.w. 13.550 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976 έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ «Ελληνες τέλος, περιήλθε τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Pampa» 26.901 τόν. d.w. 13.550 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976 έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

Ο Θάλαμος Έπιχειρήσεων

Μέ μόνιμο προσωπικό της Διεύθυνσης Έλέγχου Ναυσιπλοΐας (ΔΕΝ) λειτουργεί από την 1 Σεπτεμβρίου τό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας καί Διάσωσης (Θάλαμος Έπιχειρήσεων) του ΥΕΝ. Έτσι υλοποιήθηκε ή απόφαση πού είχε ληφθεί γιά τήν εκτέλεση φυλάκων στόν ευαίσθητο τομέα του Θάλαμου Έπιχειρήσεων από άτομα πού έχουν υποστεί τήν κατάλληλη εκπαίδευση καί διαθέτουν τήν ανάλογη εμπειρία.

Έκτιμάται ότι, μέ τό νέο τρόπο επάνδρωσης, τό προσωπικό του Θάλαμου Έπιχειρήσεων θά είναι σέ θέση νά προσφέρει ουσιαστικές καί σέ μόνιμη βάση υπηρεσίες σέ όσους κινδυνεύουν στή θάλασσα καί γενικότερα νά αντιμετωπίζει μέ μεγαλύτερη εύχρηστια περιστατικά πού εξελίσσονται στόν θαλάσσιο χώρο.

Μέ τό νέο τρόπο λειτουργίας πού καθιερώθηκε, ό υπεύθυνος αξιωματικός γιά θέματα θαλάσσιας έρευνας καί διάσωσης θά εκτελεί τά καθήκοντά του σέ 24ωρη βάση, ώστε νά υπάρχει συνεχής καί ενιαία αντιμετώπιση των περιστατικών γιά τά όποια επιλαμβάνεται ό Θάλαμος Έπιχειρήσεων.

Παράλληλα, στό ΥΕΝ θά εκτελείται υπηρεσία από άνωτερο αξιωματικό (αξιωματικός επιφυλακής), από κατώτερο αξιωματικό (α-

ξιωματικός γενικών καθηκόντων), καί από άξιωματικό ειδικών υπηρεσιών (αξιωματικός φυλακής) των όποιων τά καθήκοντά έχουν καθοριστεί καί καλύπτουν όλα τά θέματα αρμοδιότητας του ΥΕΝ, εκτός των θεμάτων της θαλάσσιας έρευνας καί διάσωσης.

Η Παγκόσμια Ναυτική Ήμέρα

Η Παγκόσμια Ναυτική Ήμέρα θά έορτασθεί, φέτος, στις 22 Σεπτεμβρίου καί έχει ως θέμα «Διεύθυνση του πλοίου γιά ναυτική ασφάλεια καί πρόληψη ρύπανσης».

Στά πλαίσια του έορτασμού έχουν προγραμματισθεί διάφορες εκδηλώσεις καί ή σφράγιση, από 19-23 Σεπτεμβρίου, της άλλης λογαφίας του Κέντρου Διαλογής Αθηνών μέ τήν ένδειξη «ΙΜΟ- ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΗΜΕΡΑ».

Σχέδιο συμφωνητικού γιά τή διαχείριση πλοίων

Η Έπιτροπή Τεκμηρίωσης της BIMCO κυκλοφόρησε πρό ήμερών σέ τελική μορφή τό σχέδιο συμφωνητικού μέ τίτλο «SHIPMAN» (Standard Ship Management Agreement), τό όποιο αποτελεί τό προϊόν έπεξεργασίας των ενδιαφερομένων φορέων.- μελών γιά τή διαχείριση πλοίων από τρίτους, πρόσωπα ή εταιρίες πού δέν έχουν σχέση πλοιοκτησίας μέ τό υπό διαχείριση πλοίο.

Αντίτυπα του SHIPMAN διατίθενται από τήν εκδοτική εταιρία Fr. Knudtson, 55 Tolbodgade, DK-1253 Copenhagen ή από τήν γραμματεία της BIMCO.

Η εισαγωγή σπουδαστών στις Δημόσιες Σχολές

Τό ΥΕΝ προκήρυξε διαγωνισμό γιά τήν εισαγωγή στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού γιά τό εκπαιδευτικό έτος 1988-89 700 σπουδαστών (300 στις σχολές πλοιάρχων, 350 στις σχολές μηχανικών καί 50 στις σχολές ραδιοτηλεγραφιών). Οί υποψήφιοι πού πρέπει νά καταθέσουν στις ΑΔΣΕΝ τά άπαραίτητα δικαιολογητικά μέχρι τις 7 Οκτωβρίου 1988.

Πρέπει νά είναι άπόφοιτοι γενικού ή τεχνικού ή επαγγελματικού Λυκείου ή άλλου ισότιμου Σχολείου, νά μήν έχουν συμπληρώσει τό 24ο έτος της ηλικίας (γεννηθέντες από 1.1.1964 καί μετέπειτα), νά είναι υγιείς καί νά μήν έχουν καταδικαστεί γιά αξιόποινες πρά-

ξεις.

Ειδικά γιά τούς υποψήφιους πού επιλέγονται κατά προτεραιότητα, λόγω συμπλήρωσης, έξάμηνιας θαλάσσιας προϋπηρεσίας, θά πρέπει νά μήν έχουν συμπληρώσει τό 30ο έτος της ηλικίας (γεννηθέντες από 1.1.1958).

Γιά περισσότερες πληροφορίες οί ενδιαφερόμενοι μπορούν νά απευθύνονται στις κατά τόπους νομαρχιακές, δημοτικές καί λιμενικές αρχές καί στις οικείες σχολές.

Σέ νέα γραφεία μεταφέρθηκε ό Όμιλος Παπαχρηστίδη

Ο Όμιλος ναυτιλιακών εταιριών του κ. Β. Παπαχρηστίδη μεταφέρθηκε σέ νέα μεγαλύτερα γραφεία στό Λονδίνο, γιά τήν αντιμετώπιση των αναγκών έν όψει της άναπτύξεως των δραστηριοτήτων του όμίλου.

Τά νέα γραφεία βρίσκονται στό μέγαρο «Tradewinds», 190 Vauxhall Bridge, London SW1V 1DX καί εκεί εγκαταστάθηκαν οί εταιρίες «Papachristidis Ltd.», «Papachristidiew Ship Management Services», «Probulk (UK)» καί «Seatrap (UK)», τηλέφωνο: 01-8289998, τέλεξ: 928643, φάξ: 01-8289122.

Νέα εταιρία ρυμουλκών καί ναυαγοσωστικών

Μετά από μία μακροχρόνια καί δυναμική πορεία στόν τομέα των ρυμουλκών καί ναυαγοσωστικών, ό κ. Χρήστος Γεμιτζόγλου πού διηύθυνε επί 23 χρόνια τόν τομέα ρυμουλκών των εταιριών Τσαβλίρη, προχώρησε στήν ίδρυση δικής του εταιρίας ή όποια ονομάστηκε «ΑΛΦΑ-ΒΗΤΑ» καί στεγάζεται στήν οδό Κολοκοτρώνη 99.

Η νέα εταιρία ή όποια διαθέτει αυτή τή στιγμή στόλο από ένα ναυαγοσωστικό καί πέντε ρυμουλκά πρόκειται νά επεκτείνει σύντομα, μέ τήν πρόσκτηση καί άλλων ρυμουλκών, τή δραστηριότητά της καί στό λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας καί του Έρακλείου.

Μιλώντας στό «Ναυτικά Χρονικά» ό κ. Γεμιτζόγλου υπογράμμισε σέ ότι μετά από 23 χρόνια συνεργασίας μέ τήν εταιρία Τσαβλίρη θέλησε νά πετάξει μέ τά δικά του φτερά καί μέ στόχο νά προσφέρει ύψηλης κλάσεως υπηρεσίες, γι' αυτό καί τό σλόγκαν της νέας εταιρίας είναι: Συζητώντας μαζί μας τό πρόβλημα πού τυχόν αντιμετωπίζετε γιά κάποιο πλοίο σας έδώ ή στό έξωτερικό, σίγουρα

Niva Shipping Ltd.

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



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



Sole Agents for
MITSUI LINES KOGYO KAISHA LTD. JAPAN

DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HULLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Σεπτεμβρίου. Τιμές σέ δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη.

κερδίζετε χρόνο καί χρήμα.

Ἡ ἐταιρία «ΑΛΦΑ - ΒΗΤΑ» διαθέτει ἐμπειρο ἐπιτελεῖο πού ἐργάζεται σέ 24ωρη βάση (τηλ. 413.2111, 413.2724 καί 413.1259 καί τέλεξ 213364 ADAM GR).

Ὑπολιμεναρχεῖο στή Σητεία

Ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στάλθηκαν γιά δημοσίευση στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τό Προεδρικά Διατάγματα πού ἀναφέρονται στήν Ἰδρυση Ὑπολιμεναρχεῖου Σητείας Κρήτης, τόν καθορισμό τῆς περιφέρειας δικαιοδοσίας του, τήν κατάργηση τοῦ λιμενικοῦ Σταθμοῦ Σητείας καί τήν τροποποίηση τῆς περιφέρειας δικαιοδοσίας τοῦ Λιμεναρχεῖου Ἀγ. Νικολάου Κρήτης καί τήν Ἰδρυση Ἀ' Λιμενικοῦ Τμήματος στόν κεντρικό λιμεναρχεῖο Καβάλας, καθορισμό τῆς τοπικῆς καί καθ' ὕλη ἀρμοδιότητάς του, κατάργηση τοῦ λιμενικοῦ σταθμοῦ Θάσου καί ἐπαναπροσδιορισμό τῆς τοπικῆς ἀρμοδιότητάς λιμενικοῦ σταθμοῦ Πρίνου.

Εἰσαγωγή ἐπιλαχόντων

Ἀπό τόν Ὑπουργό κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλο ἀποφασίστηκε ἡ εἰσαγωγή στή Σχολή Δοκίμων Ὑπαξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καί τῶν 146 ἐπιλαχόντων κατά τίς εἰσαγωγικές ἐξετάσεις του περασμένου Ἰουλίου.

Ἐπειτα ἀπό αὐτό ἐφέτος κατατάσσονται συνολικά στή Σχολή Δοκίμων Ὑπαξιωματικῶν 319.

Οἱ εἰσαγόμενοι θά πρέπει νά βρίσκονται στίς 8 τό πρωί τῆς 26ης Σεπτεμβρίου στή Σχολή Λιμενοφυλάκων, στό Χατζηκυριάκειο.

Στήν Ὀλυμπιάδα '88

Ἐπίσημος ἐκπρόσωπος τῆς Διεθνούς Ὀμοσπονδίας Ἰστιοπλοΐας στήν Ὀλυμπιάδα τῆς Σεούλ, ὀρίσθηκε ὁ κ. Γιώργος Στ. Ἀνδρεάδης, καταξιωμένος διεθνῆς παράγοντας τῆς ἱστιοπλοΐας καί ἐκλεκτό μέλος τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινωνίας.

Προαγωγές λιμενικῶν

Μέ Προεδρικά Διατάγματα προήχθησαν:

- Κα' ἐκλογήν στό βαθμό τοῦ πλωτάρχη οἱ ὑποπλοίαρχοι Εὐάγ. Μουραφέτης, Γεώργ. Σφουγγαριστός, Σταμ. Φτούλης καί Ἀντ. Τζανακόπουλος.
- Σέ ἀνθυποπλοίαρχους οἱ σηματοφόροι Ἰωάν. Καλλῆς, Δημ. Καρβέλης, Ἀνδρέας Σκουριάς, Παν. Ζιώτης καί Νικήφ. Μπουραντάκης.
- Κατ' ἐκλογήν στό βαθμό τοῦ σηματοφόρου οἱ ἀνθυπασπιστές Γρηγ. Κουφαλιώτης, Ἀθαν. Ἀγγελόπουλος, Χρ. Πετρόπουλος καί Γεώργ. Βαρβατσούλης.
- Προϊστάμενος στό Γραφεῖο Ἐπικοινωνίας καί Πληροφόρησης Πολιτῶν τοποθετήθηκε ὁ ἀντιπλοίαρχος Ἰωάν. Ἀραβαντινός.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 23.303.580 δρχ. ἐπέβαλαν τόν Ἰούλιο οἱ κατά τόπους λιμενικές ἀρχές γιά διάφορες παραβάσεις τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας.

Ἀναλυτικότερα ἐπιβλήθηκαν πρόστιμα 10.829.080 δρχ. γιά παραβάσεις τοῦ Κανονισμοῦ Λιμένος, 8.500.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 1.958.000 δρχ. γιά ρύπανση τῆς θάλασσας, 953.500 δρχ. γιά παραβάσεις τοῦ Κανονισμοῦ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, 896.000 δρχ. γιά ὁδήγηση ταχυπλόων σκαφῶν χωρίς τήν ἀπαραίτητη ἀδεία, 77.000 δρχ. γιά μεταφορά ὑπεράριθμων ἐπιβατῶν καί 40.000 δρχ. γιά παράβαση τῆς νομοθε-

ΛΙΜΕΝΑΣ

Βοστώνης
Νέας Ὑόρκης
Φιλαδέλφειας
Νόρφολκ
Σαβάνας
Τζάνκσονβιλ
Π. Ἐβεργγκλεϊτς
Τάμπας
Μόμπιλ
Ν. Ὁρλεάνης
Μπωμόντ/Π. Ἀρβουρ
Χιούστον
Κόρπους Κρίστι
Λός Ἀντζελες
Σάν Φραντζίσκο
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.
Σηάττλ
Μόντρεαλ
Βανκούβερ
Ἀγ. Εὐσταθίου
Φρήπορτ
Ἀρούμπα/Κιουρασάο
Τρίνταντ
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα
Σαίντ Κρουά
Βενεζουέλας
Βραζιλίας
Ρόττερταμ
Ἀμβέρσας
Ἀμβούργου
Γαλλίας
Ἰσπανίας
Θέουτας
Γένοβας
Αὐγούστας
Πειραιῶς
Σουέζ Κανάλ
Τζέντας
Νταμμά
Ράς Τανούρα
Φουτζέιρα
Κουβέιτ
Ντακάρ
Ντῶρμπαν
Τζιμπουτί
Σιγκαπούρης
Κορέας
Ἰαπωνίας

380CST

88/89
82/85
80.50/84
84/88
85/86
86.50/87.50
88/89
88/90
81/87
78/84.75
81/82
79.50/81
88/89
78.50/83
80.50/83
88/92
79/86
79/81
94.25/95
85/88
83/84
92.50
96
82/83
13.85
13.17
88
64.50/65.50
66/67
69/70
69/71
80/81
76/77
77/78
75/76
71/72
77/80
—
—
—
65.50/66
70/75
—
—
—
67/67.50
79.50/80
90/92

180CST

91/92
84/88
83/88
86/90
89/90
88/89
92/93
91/95
82/89
80/85.25
82/83
80/84
90.50/92
81/85
82/85
90/94
82/87
81/87
96.50/97.50
90/92
86/87
96
100
85/86
14.00
13.33
91
68/70
69/70
71/72
76/78
83/84
77/78
82/83
81/82
75/77
77/80
78.50
67.75/72.75
72.75
68/68.50
75/80
90/92
82/84
99/100
69/69.50
82/82.50
93/95

MDG

157/158
160/163
156/162
156/162
165/166
158.75/159.75
158/159
136/145
156/159
155/156
156/157
155/156
155/160
140/156
140/156
150/170
165/170
169/172
184/185
170/176
175/176
146
175
163/165
21.60
22.52
270MTD
109/112MTD
110/114MTD
117/118MTD
135/138MTD
167/168
136/138
138/140MTD
140/142MTD
131/133MTD
165/168MTD
161.50/164.50MTD
148.50/153.50MTD
153.50MTD
149/150MTD
155
150/153
184/187
168/170
121/123
165/166
180/182

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

οίας περί ναυλώσεως θαλαμηγών.

● Από το GENE επιβλήθηκαν τον Ιούλιο πρόστιμα, ύψους 3.128.714 δρχ. στους υπεύθυνους των επιβατηγών πλοίων «Ξανθούλα Β» και «Ιος» γιατί ενώ το καλοκαίρι του 1986 έκαναν δρομολόγια σε άκτοπλοϊκές γραμμές το χειμώνα δεν είχαν την κανονική σύνθεση πληρώματος, όπως είχαν υποχρέωση από την κείμενη νομοθεσία, ανεξάρτητα αν έκαναν ή όχι δρομολόγια. Αναλυτικότερα στο πρώτο πλοίο επιβλήθηκε πρόστιμο 2.623.831 δρχ. και στο δεύτερο 504.883 δρχ.

● Πρόστιμο 100.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον πλοίαρχο του παναμαϊκού φορτηγού «Sea Star L» γιατί πραγματοποίησε άφερματισμό μέσα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης με αποτέλεσμα να προκληθεί ρύπανση από όξειδωτικές ουσίες που περιείχε το έρμα.

Αντικανονική άμβρολη

Ανακοινώθηκε από το YEN ότι από όργανα του λιμεναρχείου Πειραιώς συνελήφθη και παραπέμφθηκε στον αρμόδιο εισαγγελέα ο Στυλιανός Σεκιδής 42 ετών, υπεύθυνος συνεργείου άμβρολης, γιατί κατά την διάρκεια σχετικών εργασιών στο ισπανικό φορτηγό «Pola de Lena», που βρίσκεται πυρμνοδοτημένο στην Κυνοσόρα, ρίχνονταν στη θάλασσα τα προϊόντα άμβρολης.

Σεμινάριο για το λαθρεμπόριο ναρκωτικών

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σε συνεργασία με τις Τελωνειακές Αρχές των ΗΠΑ διοργανώνει στα γραφεία της στον Πειραιά, στις 27, 28 και 29 Σεπτεμβρίου, σεμινάριο με θέμα τις μεθόδους έρευνας και έλεγχου των πλοίων για το ένδεχόμενο της ύπαρξης ναρκωτικών ουσιών.

Στο σεμινάριο θα παρουσιασθεί η πολιτική της εφαρμογής του Νόμου για τα Ναρκωτικά του 1986 και ο τρόπος καθορισμού των προστίμων καθώς και οι νομικές διαδικασίες. Επίσης την τρίτη ημέρα του σεμιναρίου 29 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί πρακτική επίδειξη επί πλοίου — έλλιμενισμένου στον Πειραιά.

Δυό φορές με υπεράριθμους

Με 70 υπεράριθμους επιβάτες κατάπλευσε για δεύτερη φορά στο λιμάνι του Μαρκόπουλου το Ε/Γ - Ο/Γ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» προερχόμενο από τη Νέα Πέραμο Καβάλας — Μύρινα Λήμνου.

Το ίδιο πλοίο στις 18 Αυγούστου είχε καταπλεύσει στο ίδιο λιμάνι με 81 υπεράριθμους επιβάτες.

● Πρόστιμα, συνολικού ύψους 452.950 δρχ. επέβαλε το υπολιμεναρχείο Νάξου στο ναυτικό πράκτορα και στους υπεύθυνους του επιβατηγού - τουριστικού «Δάφνη II», γιατί τον περασμένο μήνα το σκάφος μετέφερε, στη διαδρομή Νάξος — Δήλος — Μύκονος, 73 υπεράριθμους επιβάτες.

Η αποφυλάκιση των τεσσάρων Ελλήνων ναυτικών

Συνεχίζονται, όπως γνωστοποίησε στη Βουλή ο Αντιπρόεδρος της Κυβερνήσεως και Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Άγαμ. Κουτσόγεωργας, οι προσπάθειες και οι ενέργειες προς το αιγυπτιακό υπουργείο Δικαιοσύνης για τη μεταφορά στην Ελλάδα των τεσσάρων Ελλήνων ναυτικών που κρατούνται στις αιγυπτιακές φυλακές της Τούρα.

Η ναυπήγηση άρματαγωγών του Πολεμικού Ναυτικού

Στις 8 Σεπτεμβρίου υπογράφηκε από τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού αντιναύαρχο κ. Λεων. Βασιλακόπουλο και από τη διοίκηση των Ναυπηγείων Έλευσινας η τέταρτη σύμβαση για την κατασκευή πέντε άρματαγωγών του Πολεμικού Ναυτικού.

Στην τελετή παραβρέθηκε και ο κ. Άδαμ. Πεπελάσης, πρόεδρος της Εμπορικής Τράπεζας, στον Όμιλο της οποίας ανήκουν τα Ναυπηγεία Έλευσινας.

Σε όμιλίες τους οι κ.κ. Βασιλικόπουλος και Πεπελάσης τόνισαν τη σημασία του προγράμματος κατασκευής των πέντε άρματαγωγών, συνολικής αξίας 20 δισ, τόσο για τις επιχειρησιακές ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού όσο και για την αυτοδύναμη ανάπτυξη της εθνικής πολεμικής βιομηχανίας.

Ναυπήγηση αλιευτικού

Σε ναυπηγείο του Περάματος άρχισε η ναυπήγηση του αλιευτικού «Σιάνα» το οποίο θα έχει ολικό μήκος 39,20 μ., πλάτος 9,30 μ. και ύψος 4,85 μ. και θα διαθέτει ψυκτικούς θαλάμους συντηρήσεως ολικής χωρητικότητας 320 μ3 και καταψυκτικές δυνατότητας παραγωγής δέκα τόν. το 24ωρο. Η πρόωση του σκάφους, το οποίο θα φέρει την ανωτάτη κλάση του Ελληνικού Νηογνώμονα, θα γίνεται με μηχανή ισχύος 1.200 ίππων και για την ένδειαση του πληρώματος θα διατίθενται 21 κρεβάτια σε μονόκλινες, δίκλινες και τετράκλινες καμπίνες.

Μικρά τερματικά για τον INMAPSAT

Με τρία πενταετή συμβόλαια 1,3 εκατομ. δολларίων, ο INMAPSAT πρόκειται να αναπτύξει ένα νέο σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας παγκόσμιας λήψεως με μικρά, φορητά τερματικά. Οι εταιρίες που ανέλαβαν την ανάπτυξη του συστήματος NCS είναι η British Telecom International, η Telecoms Singapore και ο Ελληνικός Όργανισμός Τηλεπικοινωνιών ΟΤΕ. Η ΒΤΙ καλύπτει μέσω του επίγειου σταθμού της τόν Ατλαντικό Όκεανό, ο ΟΤΕ με τον Σταθμό Θερμοπυλών καλύπτει τον Ινδικό Όκεανό και ο Σταθμός της Σιγκαπούρης καλύπτει τον Ειρηνικό Όκεανό.

Όταν λειτουργήσουν και οι τρεις σταθμοί το σύστημα NCS θα παρέχει δορυφορική τηλεπικοινωνία παγκοσμίως λήψεως στους χρήστες του INMAPSAT.

Ο Διεθνής Όργανισμός Ναυτιλιακών Δορυφόρων καλύπτει ήδη 54 κράτη - μέλη και διαχειρίζεται ένα σύστημα όκτώ τηλεπικοινωνιακών φορηδών για τηλεπικοινωνίες πλοίων και αεροπλάνων, ενώ αναπτύσσει ήδη ένα σύστημα παροχής υπηρεσιών τηλεπικοινωνίας σε κινητές μονάδες ξηράς.

Νέα αίμα στην εταιρία Κατράδη

Επειτα από επιτυχείς σπουδές στο Λονδίνο και με ειδικευση στους τομείς Marketing και Public Relation ανέλαβε υπηρεσία στον όμιλο εταιριών Κατράδη η δίσ Πέγκυ Κατράδη, κόρη του κ. Νίκου Κατράδη.

Εκπρόσωπος στην Ελλάδα της Rennies Ships Agency

Ο Πλοίαρχος κ. Γιώργος Τσάμης όρίσθηκε πρόσφατα εκπρόσωπος στην Ελλάδα της εταιρίας πρακτορεύσεως πλοίων «Rennies Ships Agency», η οποία δραστηριοποιείται στον χώρο της Νότιας Αφρικής με γραφεία στις κύριες παραθαλάσσιες πόλεις από το Walvis Bay μέχρι τη Νακάλα στη Μοζαμβίκη.

Τα νέα γραφεία της αντιπροσωπείας βρίσκονται στην Ακτή Μιαούλη 7-9 τηλέφ: 4132998, φάξ: 4176028, τέλεξ: 241929.

Ο διαγωνισμός φωτογραφίας

Ανακοινώθηκαν από την αρμόδια καλλιτεχνική Επιτροπή που είχε συσταθεί από το YEN τα αποτελέσματα του διαγωνισμού βραβεύσεως καλλιτεχνικής φωτογραφίας για το Εύρωπαϊκό Έτος Περιβάλλοντος.

Η Επιτροπή αφού έκρινε ότι δεν έπρεπε να απονεμηθεί πρώτο βραβείο σε κανέναν από τους συμμετάσχοντες, έδωσε το δεύτερο και τρίτο βραβείο, αντίστοιχα στους Κώστα Χατζηγιάννη και Γιάννη Χόρτη. Επίσης απένειμε έπαίνους στους Στάθη Ευσταθιάδη, Εφρίτ Ρετσεμπέρη και Χρήστο Πασχούδη.

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

25 χρόνια στην Ελλάδα η εταιρία Μούρ Στήβενς

Με την ευκαιρία της συμπληρώσεως 25 ετών λειτουργίας της εταιρίας Μούρ Στήβενς στην Ελλάδα ο γεν. διευθυντής της εταιρίας κ. Δαμιανός Κωνσταντίνου και ο πρόεδρος του διεθνούς όμιλου έλεγκτών - λογιστών Moore Stephens International Muir θα δώσουν αύριο Παρασκευή και ώρα 8.30 μ.μ. δέξιν στο Γκόλφ της Γλυφάδας.

Ναυτικός με ναρκωτικά

Από το ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι στην Αύγουστα της Σικελίας συνελήφθη ο ναυτικός Ιωάννης Δασκαλάκης 38 ετών, μέλος του πληρώματος του πλοίου «Καπετάν Γιώργης», γιατί βρέθηκε επάνω του ποσότη-

τα ναρκωτικών.

Δωρεά

Ο κ. Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος κατέθεσε στο Φιλανθρωπικό Σωματείο «Γωνιά του Παιδιού», υπέρ των σκοπών του, το ποσό των 50.000 στη μνήμη του Μανώλη Η. Κουλουκουνητή.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

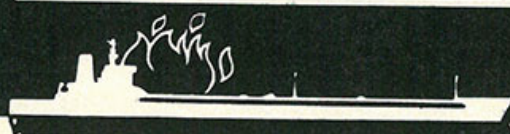
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στο κυκλοφορήσαν τεύχος 7-8 (Ιουλίου και Αύγουστου 1988) της νομολογιακής ναυτιλιακής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. Ί. Σέρρη, δημοσιεύονται 16 πρόσφατες αποφάσεις των ελληνικών δικαστηρίων για τα ακό-

λουθα θέματα: Αναγκαστική εκτέλεση, ναυτικά προνόμια, ναυτιλιακές εταιρίες, ναυαγία, εφαρμογή Σ.Σ. επί ποντοπόρου πλοίου εκμεταλλευομένου ως φορτηγίδος, λιποταξία, ναυτική εργασία, δηλωτικού φορτίου, διαιτησία, συντηρητική κατάσχεση, αποδεικτική ισχύς, τέλεξ, άσκηση ενδίκων μέσων ΝΑΤ.

Από την πρόσφατη ναυτιλιακή νομοθεσία δημοσιεύεται ή Σ.Σ. επιβατηγών άκτοπλοϊκών, ή Σ.Σ. του εκπαιδευτικού Εύγένιος Εύγενίδης και οι Υπουργικές Αποφάσεις αναπροσαρμογής τιμολογίων ΟΛΠ και αναπροσαρμογής ΑΤΑ στους συνταξιούχους ΝΑΤ.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΙΓΚΟΡ	Κυπριακή	11.321	1976	Συγκρούστηκε στα Στενά της Σιγκαπούρης με το φορτηγό «Tay Do» στις 29/8 και υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΝΑΤΑΣΣΑ II	Έλληνική	9.862	1978	Κατά τό ταξίδι Χοντέιντα για Πόρτ Σαϊδ υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής και κατέπλευσε στο Πόρτ Σαϊδ στις 29/8. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκού.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	Έλληνική	6.737	1971	Συγκρούστηκε με την φορτηγίδα «St. Thomas» στον Άγ. Ευσάθιο, στις 15/8.
ΤΕΛΑΜΩΝ	Λιβεριανή	11.781	1978	Προσέκρουσε σε γέφυρα στο Χιούστον, στις 28/8 και υπέστη ζημιές στο κατάστρωμα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	Έλληνική	20.960	1983	Κατά τον απόπλου από τό Κωατζακοάλκος στις 1/9, συγκρούστηκε με τό μπάλκερ «Harold H. Jaquet».
ΜΕΛΕΤΗ	Έλληνική	35.516	1975	Προσάραξε στο Πούτ βάν Τερνοϋζέν, στις 2/9 και άποκλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	Έλληνική	11.048	1958	Υπέστη ζημία σε γερανό στο Σουέζ στις 15/7. Αναλήφθηκαν επιτόπιες έπισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ	Έλληνική	41.390	1981	Κατά τη διάρκεια έπισκευών στο Πέραμα, υπέστη έκρηξη στις 6/9 που προκάλεσε τό θάνατο τεσσάρων εργατών και σοβαρές ζημιές στο σκάφος.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΕΛΛΩ	Λιβεριανή	36.548	1978	Επιθεωρήθηκε στο Ρόουντ Άϊλαντ, συνεπεία βλάβης στην μηχανή, τον Αύγουστο.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

TECHNOLOGY MANAGEMENT INC

POPI YANNOPOULOS • JOHN STATHOPOULOS

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

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

**TELEPH: 4529015 - 4513737
TELEX: 241621 - 212146
FAX: 4527888**

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέ τούς 52.000 τόννους σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία στά δολ. 21.75 ανά τόννο, τούς 56.000 τόννους για Κόντινεντ στά δολ. 11,50, τούς 19.000 τόννους για Βενεζουέλα στά δολ. 18 και τούς 54.000 τόννους από Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν στά δολ. 12,50, χωρίς να παρυσιαστεί θεαματικά κέρδη, η ναυλαγορά σταθεροποιείται, κερδισμένη από ένα καλοκαίρι όπου, μετά από μία σκληρή περίοδο δοκιμασίας, παρουσίασε άνοδικές τάσεις. Χωρίς άπρόοπτα, όλα δείχνουν ότι οι επόμενοι μήνες θα σημάνουν περαιτέρω άνοδο των επιπέδων των ναύλων.

Αξιοσημείωτοι είναι και οι κανονικοί ρυθμοί διακινήσεως των λοιπών βασικών φορτίων της αγοράς όπως οι γαϊάνθρακες και τα μεταλλεύματα.

Στους πρώτους, σημειώνουμε τούς 125.000 τόννους από Χάμπτον Ρόουντς και Ν. Αφρική για 'Ιαπωνία στά δολ. 13,10 και τούς 75.000 τόννους από Βαλτιμόρη για Γερμανία στά δολ. 7 με 20.000/25.000 τόννους.

Οι 120.000 τόννοι μεταλλεύματος από Δυτ. Αφρική για 'Ην. Βασίλειο στά δολ. 3,90 φίο, οι 110.000 τόννοι από Βόρεια Νορβηγία για Βέλγιο στά δολ. 3,375 και οι 100.000 τόννοι από Καναδά για Ρόττερταμ στά δολ. 5,50 είναι ασφαλώς «ύγιεις» πράξεις.

Ας σημειώσουμε επίσης αριθμό ναυλώσεων για λιπάσματα τόσο για 'Ινδία όσο και για Κίνα. Από 'Ανατολ. Γερμανία, Μαρόκο, 'Ιορδανία, σημειώσαμε φορτία για την πρώτη ενώ δολ. 38 πλήρωναν οι 30.000 τόννοι από Κωνσταντίνα για Κίνα (με 1.750 τόννους φ/ε).

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αψευδής μάρτυς μιάς βελτιωμένης αγοράς, τα μισθώματα χρονοναυλώσεων με τό πανάμαξ στην 'Ανατολή σαφώς άνω των δολ. 10.000 ημερησίως, ενώ ανώτερα έπίπεδα σημειώθηκαν για ναυλώσεις περιόδου, γεγονός που δείχνει τις τάσεις αλλά και τα «πιστεύω» των ναυλωτών.

Ζωηρή και η ζήτηση στον 'Ατλαντικό, ιδίως για μέσου μεγέθους πλοία με τούς 37.000 τόν. d.w. από Γιβραλτάρ για 'Απώ 'Ανατολή μέσω Βραζιλίας στά δολ. 10,500.

Στά δολ. 7,500 έκινούντο τα handy (27.000 DWT).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Γενικώς, η αγορά χαρακτηριζόταν από την αύξηση της παραγωγής πετρελαίου από τις χώρες του Περσικού και από την πτωτική τάση των τιμών, πράγμα που όδήγησε πολλούς ελεύθερους αγοραστές του

προϊόντος (traders) να αποφύγουν την ανάληψη υποχρεώσεων πέραν των ήδη είλημμένων.

Συνέπεια των παραπάνω ή συγκράτηση της ζήτησης σε μέτρια επίπεδα με τάσεις συμπίεσης των ναύλων.

Στόν Περσικό, ικανός αριθμός πράξεων επί VLCC σήμανε έλαφρά υποχώρηση με WS 33/34 για Δύση και 38/39 για 'Ανατολή. Περί τά 15 μεγάλα πλοία (2,5 έκατομ. τόννοι περίπου) ήσαν άνοικτά.

Ζωηρή η ζήτηση στη Μεσόγειο όπου ο αριθμός των άνοικτων πλοίων δεν επέτρεψε άνοδο των ναύλων που κρατήθηκαν σχεδόν σταθεροί. Οι 80.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά κλείνονταν στά WS 75 έ-

νώ, χαρακτηριστικά, VLCC για Κόντινεντ πληρωνόταν WS 45.

Συγκρατημένη ή Δυτική 'Αφρική με τό «κλασικό» πλέον μέγεθος των 120.000 τόννων για ΗΠΑ στά WS 52.

Χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις ή Βορ. Θάλασσα, δεν άφησε περιθώρια σχολιασμού. Οι 80.000 τόννοι για τοπική μεταφορά κλείνονταν στά WS 60.

Στήν Καραϊβική, οι 50.000 τόννοι για ΗΠΑ (Κόλπο) πλήρωναν περί τά WS 90.

'Αναζωπύρωση του ένδιαφέροντος για καθαρά φορτία, ιδίως από τόν Περσικό με πρωταγωνιστές τούς 'Ιάπωνες, που πλήρωναν άνω των WS 130 για τούς 50.000 τόννους με προορισμό 'Ιαπωνία.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Κολούμπια Ρίβερ 34.500 τόν. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 23,25 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 6.

ΦΛΩΡΑ Κ.: 'Αμερ. Κόλπο 19.000 τόν. σιτηρά 'Αγκαδάρ, δολ. 19,60 φίο, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 9-15.

ΜΙΓΙΑΜΑ: 'Αμερ. Κόλπο 4.431 τόν. χύδην σιτηρά Ματαντί, δολ. 49,75, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Βραζιλία 46.000 τόν. σιτηρά Κόντινεντ, δολ. 735.000 κατ' άποκοπή, 13,5 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 19-26.

ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 11.800 τόν. ξυλείας Βόρειο Κίνα, δολ. 565.000 κατ' άποκοπή φίο, 18 ήμέρες, τέλη Αύγουστου.

ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.: 'Αμερ. Κόλπο 7.000 τόν. ζωοτροφές Μαρακάιμπο, δολ. 24 φίο, 2 ήμέρες/600 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-3.

ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ: 'Αμερ. Κόλπο 7.000 τόν. ζωοτροφές Λά Γκουάιρα, δολ. 24 φίο, 2 ήμέρες/ 600 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 5-9.

ΑΝΑΔΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο και Μισισσιπι 14.750 τόν. περίπου γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 19 φίο, 3 ήμέρες/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-22.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.: Κολούμπια Ρίβερ/ Πόρτλαντ 25.000 τόν. περίπου σιτηρά Χοντίντα, δολ. 42, 4.000/ 2.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΝΓΚ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τόν. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 390.000 κατ' άποκοπή, 28 ήμέρες, άρχές Σεπτεμβρίου.

ΑΛΕΞΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 24.500 τόν. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 15,25 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 21.625 σόγιας Λά Γκουάιρα και Μαρακάιμπο δολ. 23 φίο, 45 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 9-16.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣΣ: Βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ 28.000 τόν. περίπου Αίγυπτο, δολ. 24, 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 22-29.

ΑΟΥΡΟΡΑ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 25-30.000 τόν. σιτηρά χύδην 'Ινδία, δολ. 37, 1.500 τόν. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.: Τολέδο και Σαίντ Λόρενς 17-25.000 τόν. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 23,25 Τολέδο, δολ. 16,25 Σαίντ Λόρενς, 5 ήμέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΣΙΜΠΟΥΜΙ: 'Αμερ. Κόλπο 15.000 τόν. περίπου σιτηρά χύδην και 15.000 τόν. γεννήματα Πόρτ Σουδάν, δολ. 38 full berth terms, Σεπτεμβρίου 17.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΙΓΑΝΤΩ Α.Σ.: Ταινγκουαγκτά 25.000 τόν. γαϊάνθρακες Γκέντ, δολ. 23 φίο, 4.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-5.

Α'Ι'ΛΣΑ: Νουέβα Παλμίρα και 'Εσκομπάρ 22.000 τόν. γεννήματα Βαλένσια και Σεβίλλη, δολ. 21 φίο, 2.000/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΙΛΕΝΑΚΙ: Ταυλάνδη 23.000 τόν. ρύζι σε σάκους Καλκούτα, δολ. 28 φίο, 1.000/800 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 12-22.

ΑΛΕΓΚΡΕ: Πόρτ Λουίς 14.500 τόν. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 18,30 φίο, 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 14-19.

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ: Νουαντχιμπού 55.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Λισσαβώνα, δολ. 5,25 φίο, 30.000/7.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβριο.

ΕΣΠΕΡΟΣ: Λά Παλις 50.000 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 10 φίο, 17 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 18-24.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΙΜΑΡ: 19.300 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Μαπούτο/ Ντάρμπαν Σεπτεμβρίου 18-23, έπαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 5.900 την ήμερα.

ΣΗ ΛΑΙΔΗ: 13.488 τόν. d.w. του 1971, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Σεπτεμβρίου 10-15, ταξίδι 45 ήμερών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Ζαΐρ, δολ. 5.500

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

τήν ημέρα.

ΕΡΑΤΩ II: 11.854 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Δουνκέρκη άμεση, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 6.700 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ: 16.439 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Έλμπε Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 7.300 την ημέρα.

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΙΟΥΡ: 28.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σαϊντ Λόρενς άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση 'Αντεν/ Σιγκαπούρη, δολ. 8.650 την ημέρα.

ΘΗΡΑΣΙΑ: 48.251 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Πάσσερο Σεπτεμβρίου 5-19, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΕΥΘΥΓΗΣ: 15.188 τόν. d.w. του 1973 παράδοση Μπαγκκόκ Σεπτεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Χανόμ με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα / 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.500 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Φλάσσιγκ τέλη Αυγούστου, ταξίδι 50-60 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Κολόμπο, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 19.922 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ρεσίφε Αυγούστου 30 - Σεπτεμβρίου 4, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σετουμπάλ Σεπτεμβρίου 5-13, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτις Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΜΑΓΔΑ Π.: 34.194 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Σκώ Σεπτεμβρίου 1-3, επαναπαράδοση Μαλαισία, δολ. 8.700 την ημέρα.

ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ: 14.900 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Φλάσσιγκ Σεπτεμβρίου 5, επαναπαράδοση 'Ανατολική άκτις Κεντρικής 'Αμερικής, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: 26.858 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Μεγ. Λίμνες Σεπτεμβρίου 10-20, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΣΗΣΟΝΓΚ: 31.646 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Βόρειο Εύρωπη άμεση, ταξίδι 30 ημερών με επαναπαράδοση κεντρική Μεσόγειο, δολ. 7.225 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.386 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Πάσσερο Σεπτεμβρίου 3-7, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.800 την ημέρα.

ΜΙΣΤΡΑΛ: 79.760 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ταϊβάν Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με ε-

παναπαράδοση Εύρωπη, δολ. 8.650 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: 23.278 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Σιγκαπούρη Σεπτεμβρίου 5-6, επαναπαράδοση Βορ. άκτις Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 7.950 την ημέρα.

ΜΑΤΙΑΝΤΑΚΙ: 37.616 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη Σεπτεμβρίου 20, επαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 6.050 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.580 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κάρντιφ άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτικής και Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: 37.200 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Λόγκ Μπής Σεπτεμβρίου 20-30, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7.100 την ημέρα, πλέον δολ. 133.000 για πλοίο υπό έργο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.: 64.166 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 9-14, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.675 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ: 64.657 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ροστόκ τέλη Αυγούστου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΤΖΩΝ Κ.: 27.358 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Πόρτλαντ Σεπτεμβρίου 1-15, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 7.050 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 77.960 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία άρχες Σεπτεμβρίου, κυκλικό ταξίδι 'Αλάσκα, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΝΕΖΙΝΑ: 12.000 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Καλάο Σεπτεμβρίου 10-20, ταξίδι μέσω 'Αλγερίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 5.450 την ημέρα.

ΕΣΠΕΡΙΑ: 36.560 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.950 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΕΣΤΥ: 31.775 τόν. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι 3-6 μηνών, δολ. 7.500 το πρώτο τρίμηνο και δολ. 8.000 την ημέρα για την υπόλοιπη περίοδο.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.583 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Καμάρ και 'Αμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: 60.920 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία, Αυγούστου 31 - Σεπτεμβρίου 2, κυ-

κλικό ταξίδι 'Αμερ. Κόλπο 70-80 ημερών με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.350 την ημέρα οι πρώτες 60 ημέρες και δολ. 9.350 οι υπόλοιπες.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΡΟΛΛΟΝ: 67.826 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 10.400 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 64.442 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σκώ Σεπτεμβρίου 6-15, ταξίδια 12-14 μηνών προς δολ. 12.630 την ημέρα.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 53.489 τόν. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμβούργο Σεπτεμβρίου 3, ταξίδια 12-14 μηνών, δολ. 7.200 τις πρώτες 60 ημέρες, δολ. 8.700 την ημέρα τις υπόλοιπες.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΕΝΤΣΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ: Σιρκού 88.000 τόν. 'Ινδία, Σεπτεμβρίου 8.

ΑΕΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 146,5, Σεπτεμβρίου 15.

ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 146,5, Σεπτεμβρίου 15.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Πρίο 25.180 τόν. καθαρά 'Αζόρες, WS 132,5, Σεπτεμβρίου 2.

ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ: Καραϊβική 80.000 τόν. Εύρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 45, Σεπτεμβρίου 10.

ΦΙΛΙΚΟΣ: Περιοικό Κόλπο 82.000 τόν. Μομπάσα, WS 120, Σεπτεμβρίου 12.

ΑΣΠΙΛΟΣ: 'Αρζού 74.000 τόν. Φός, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 5.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Βενεζουέλα 49.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 95, Σεπτεμβρίου 6.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 57,5, Σεπτεμβρίου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Μίνα Σαούντ 78.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 70, Σεπτεμβρίου.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ζέϊτ Μπαϊ 75.000 τόν. Μεσόγειο, WS 110, Σεπτεμβρίου 11.

ΝΕΔΙ 1: Σιντί Κερύ 78.000 τόν. Νάπολη, WS 70, Σεπτεμβρίου 13.

ΣΑΞΕΣΣ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 42.000 τόν. 'Ινδία.

ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Αυγούστα 20.000 τόν. καθαρά 'Αμβέρσα, WS 145, άμεση.

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α.: 'Αμουαύ 27.000 τόν. νάφθας 'Αμερ. Κόλπο, WS 155, Σεπτεμβρίου 14.

ΕΛΛΙΝΑ II: Σκίκντα 30.000 τόν. νάφθας Λαβέρα, WS 135, άμεση.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: Σκίκντα 50.000 τόν. ΗΠΑ, WS 95,



★ 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

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

Σεπτεμβρίου 12.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Ρας Σουκχεϊρ 80.000 τον. Πριόλο, WS 72,5, Σεπτεμβρίου 16.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ: Σιντί Κερύρ 135.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 62,5, Σεπτεμβρίου 21.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Μπαχρέϊν 70.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 77,5, Σεπτεμβρίου 22.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Μπετζάια 70.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 90, Σεπτεμβρίου 20.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 57,5, Σεπτεμβρίου 22.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 53.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 102,5, Σεπτεμβρίου 17.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Σιντί 128.000 τον. Φός, WS 55, Σεπτεμβρίου 9.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: 'Ινδονησία 87.000 τον. Δυτική ακτή ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν Χαβάη WS 60, Σεπτεμβρίου 10.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 140, Σεπτέμβριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Σικελία 29.000 τον. καθαρά Τυνησία, δολ. 120.000 κατ' αποκοπή, Σεπτέμβριο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Σικελία 28.500 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 130, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, Σεπτεμβρίου 11.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 138, Σεπτεμβρίου 15.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 140, Σεπτεμβρίου 15.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. περίπου καθαρά 'Ιαπωνία, WS 125, Σεπτέμβριο.

ΘΗΣΕΑΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Αυστραλία, WS 80, Σεπτέμβριο.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπετζάια 76.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 80, όψιόν Μεσόγειο WS 85, Σεπτεμβρίου 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Καραϊβική 89.000 τον. Ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 55, Σεπτεμβρίου 10.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.: 'Ισπανία 27.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 145, Σεπτεμβρίου 8.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Γιέμπο 29.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 140, Σεπτεμβρίου 3.

ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 145, όψιόν 'Απω 'Ανατολή WS 150, Σεπτέμβριο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καρίπιτο 38.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Αυγούστου 30.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Ρας Τανούρα 270.000 τον. 'Αιν Σουκχνα, WS 42, Σεπτεμβρίου 7.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Τζεμπέλ Ν'άνα 225.000 τον. μέρος φορτίου 'Ερυθρά Θάλασσα: Σιγκαπούρη WS 45, Σεπτεμβρίου 27.

Οι αγοραπωλησίες

Πρίν από οποιαδήποτε αναφορά σε συγκεκριμένες πράξεις, αξίζει ένας γενικότερος σχολιασμός επί της πορείας αξιών και, επομένως, τιμών που φαίνονται να ακολουθούν μία σαφώς ανοδική τάση, πέρα και δυσανάλογα προς την πορεία της ναυλαγοράς. 'Η ανάλυση και εξήγηση του φαινομένου ξεφεύγει από τους σκοπούς του παρόντος δελτίου, αρκεί ίσως να υπομνήσουμε ότι η διαγραφόμενη — μικρή ίσως — αύξηση του παγκοσμίου διά θαλάσσης εμπορίου σε συνδυασμό με τον περιορισμό της ναυπηγικής δραστηριότητας σε παγκόσμια κλίμακα τείνουν να δημιουργήσουν συνθήκες σταθερής ισορροπίας προσφοράς — ζήτησης. Τούτο, σε συνδυασμό με την κάθετη αύξηση του ναυπηγικού κόστους, κάνει τις υπάρχουσες μονάδες «πολύτιμες».

Δεξαμενόπλοια:

— M/T SEA ROYAL (82.600/74) δολ. 9.600.000.

— M/T FEOSO AMBASSADOR 2 (45.700/84) δολ. 18.000.000.

— M/T ASCONA (33.800/76) δολ. 9.200.000.

— M/T LAPU - LAPU II (37.400/75) δολ. 6.500.000.

— M/T MANDALAY (107.500/69) δολ. 6.000.000.

Πλοία χύδην φορτίου

— M/V INTERBULK VANGUARD (129.500/72) δολ. 10.750.000

— M/V FENG NIAN (60.700/77) δολ. 12.800.000.

— M/V PANTERA (64.500/80) δολ. 14.500.000.

— M/V BULKCAPRI (64.000/76) δολ. 11.750.000.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Μπανίας 70.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 77,5 Σεπτεμβρίου 6.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 62,5, Σεπτεμβρίου 8.

— M/V STAR VALLEY (38.000/80) δολ. 8.000.000.

— M/V GLYKOFILOUSSA (28.000/75) δολ. 5.600.000.

— M/V GREAT JADE (24.000/81) δολ. 7.600.000.

Γενικού Φορτίου

Οι προοπτικές που ανοίγονται με την ειρηνευση στον Περσικό φέρνουν τό πλοίο γενικού φορτίου στην πρώτη γραμμή του ενδιαφέροντος. Μόνο ο δισταγμός των «πωλητών» και οι σχετικά υψηλές τιμές περιορίζουν τον αριθμό των σχετικών πράξεων.

— M/S NATIONAL INTEGRITY (20.400/80) δολ. 7.400.000.

— M/S VULCAN (16.270/80) δολ. 5.400.000.

— M/S WHITE STAR (12.700/80) δολ. 5.500.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η πολύ περιορισμένη προσφορά χωρητικότητας ήταν τό κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου. 'Εν τούτοις, αξίζει παραλλήλως να μνημονεύσουμε την έλλειψη συναλλαγματικών διαθεσίμων στην 'Ινδία, πράγμα που έφερε τούς διαλυτές σε απόγνωση καθώς επίσης και τη συρρίκνωση του για διάλυσεις προορισμένου χώρου στο Καοσιούνγκ. Γενικώς η αγορά του scrap διέρχεται κρίση μέσα σε περίοδο των ιστορικά υψηλότερων τιμών!

Χαρακτηριστική η πώληση στην Κίνα του T/T Esso Warwickshire (20.520 LDT) αντί δολ. 258. 'Η αναφορά σε πράξεις με παράδοση εκτός τόπου διαλύσεως ή υπό ειδικούς όρους μάλλον θα προκαλούσε σύγχυση στον αναγνώστη.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΡΕΜΠΑΕ: 82.570 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σεπτέμβριο /'Οκτώβριο, ταξίδια

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 - 4528.715 - 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

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

3rd Floor, ADC Building, Ayala Avenue
Makati, Metro Manila
Philippines

Tlx. No. 45690 CONPA PM
Cable: Conmedpac, Manila

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

Dry cargo - Tankers - Luxury liners - Fishing
Hotel and catering Personnel specialists



CONTIMED GROUP STTT LTD

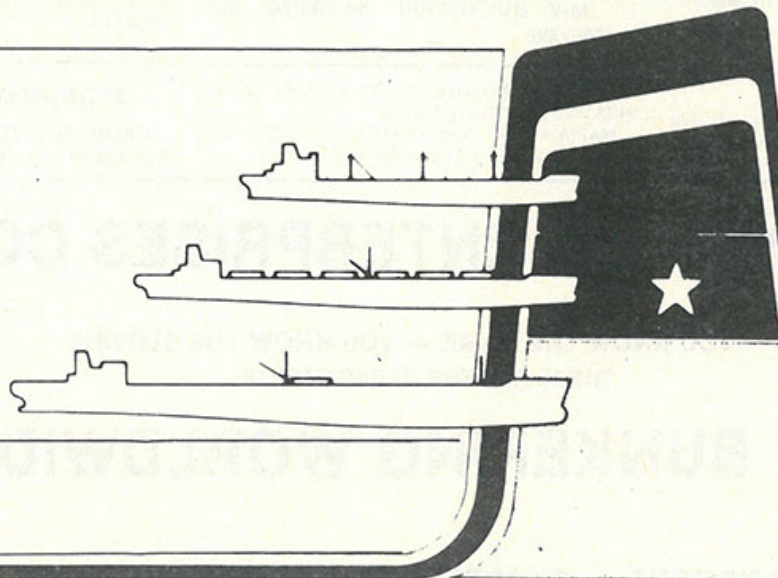
WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

For all kind of ships - projects - constructions
Operators - Contractors

79-81 Filonos str.
18535 Piraeus GR

Tel.: (1) 4131827, 4131530
Tlx.: 211495, 241275

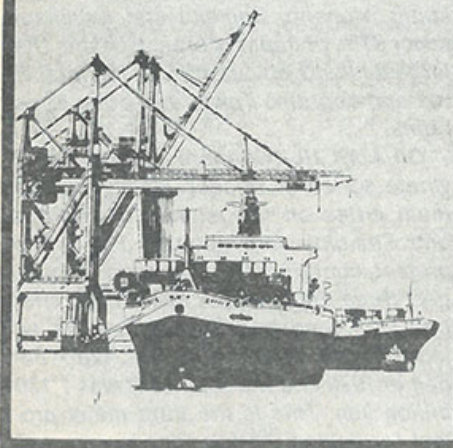
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

NAFTIKA CHRONIKA



OIL AND TANKERS

One quarter of world production of crude oil now comes from undersea drilling. In 1987 total world production amounted to 2,917 million tons with consumption on about the same level.

The main production zones have remained unchanged: North America accounting for 23.7%, the Middle East for 22.1%, the Soviet Union and Eastern Europe for 22.1%, Africa 8%, Western Europe 7%, South America 6.4%, Far East 5.6% and China 4.6%. Western European production for the first time exceeded the barrier of 200 million tons. Of these, Britain's North Sea fields produced 123 million tons and Norway 57 million.

World oil reserves are estimated at 122,000 million tons with the Middle East in the lead with 76,400 million tons followed by North America with 12,500 million, the Soviet Union with 10,900 million, South America 9,300 million, Africa 7,300 million, and Europe 3,000 million. There is a marked contrast between the Middle and Far East, the former being an area of great production and little consumption and the latter being an area of great consumption and small production.

The world's tanker fleet is stable with around 2,880 ships and 240 million dwt. This is due to a slackening in scrapings and in new deliveries. Surplus tanker tonnage is estimated at around 73 million dwt. absorbed by layups (9.9 million), reduced speed (26.2 million), laydays and delays (29.1 million) and floating stores (8.4 million). Finally, tanker scrapings amounted to 65 units of 6.7 million dwt. at a rate that was 50% less than last year's.

FREE ACCESS IN CYPRUS

It is everyone's wish that the talks between the President of Cyprus, Mr. Vassiliou and the leader of the Cypriot Turks, Mr. Denktash, will lead to a solution of the Cyprus problem.

From a purely maritime point of view we think that a decisive step towards normalising relations between the two communities would be the re-establishment of free access to all Cy-

priot ports. We therefore call upon the government of Cyprus, as a gesture of good will, to waive the restrictions it has imposed on ship calls to ports in the Turkish-occupied sector of the island. Shipping should not be used as a means of political pressure. It should be used to unite and not to separate peoples.

NAVY ORDERS AT HELLENIC SHIPYARDS

At the recent launching of the first of two oil tankers ordered at Hellenic Shipyards by the Greek Navy, the Navy Chief of Staff, Vice-Admiral Leonidas Vasiliopoulos, confirmed the Navy's full backing of the policy to build for the Navy's needs at Greek yards. And, according to the shipyard's managing director, Mr. Dimitriou, this would enable HSY to replace old equipment with new and automated machinery and systems that will help the yard to build three of the Navy's projected frigates.

CARS IN THE DEEP

It seems that the Dutch salvaging firm of Smit Tak will be finally given the contract for raising the vehicle carrier "Reijin" which sank last April off the coast of Portugal shortly after leaving Oporto with a load of 5,500 brand-new Japanese cars. In effect, the salvage company will be undertaking to dispose of these cars since the Japanese owners of the cargo consider it unredeemable in any circumstances. Although salvage company officials have avoided answering specific questions it would appear that the cars will be dumped in some deep part of the Atlantic Ocean.

It should be noted that the sinking of the "Reijin" continues to be a riddle since the ship was commissioned only four months before it sank. Of its 24 man crew, one has mysteriously disappeared. Its cargo of cars was insured for 100 million florins and the ship itself for 90 million. Smit Tank did not reveal the size of their fee for raising the ship.

MAXI CONTAINERS

Following the general rule of constantly increasing sizes, the new generation of over-size containers is showing an impressive rate of growth. The normal 40' X 9.6' containers used by Evergreen and other companies have been joined by Maersk's "high cubes" which are 45' long.

Taking into account the advantages of the maxi-container for shippers in terms of cost efficiency, almost all the

shipping companies are certain to follow market trends but without limiting themselves to just one size. Thus, in their last order for 23,000 containers, Maersk ordered 25% of them with the conventional height of 9.6'. In ordering their new container ships, Hapag-Lloyd have made provision for 45' containers while MOL, who work mainly in the Far East, have already introduced 45' containers into the Pacific. Sea-Land have said they will follow suit.

It should be noted that with these large containers shippers can carry bulky objects and reduce the total number of containers since two 45' containers can replace two 40' and one 20' container. It should also be noted that all the infrastructure such as cargo-handling equipment, road tunnels, etc. will have to be adapted to the new sizes.

NEW PREMISES FOR PAPACHRISTIDIS GROUP

Papachristidis Limited and Papachristidis Ship Management Services, together with the offices of ProBulk (UK) and Seatrap (UK), have moved to a new premises. The move is part of a planned expansion of services provided by the Group in the oil and bulk transportation and ship management fields.

Probulk operates a pool of handy size and Panamax bulk carriers owned by several interests, but trading as a single fleet with centralised fixing and operational authority. Seatrap operates a pool of high quality tanker tonnage, trading worldwide. Seatrap's substantial fleet consists of vessels in the 80,000 - 140,000 dwt size class. Papachristidis Ship Management Services provides a total package including manning, insurance, technical, purchasing and general operational services.

COMMUNITY NEWS

— The EC Transport Committee, at a hearing on telecommunications policy within the Community, has resolved first to support the liberalisation of telecommunications in Europe and secondly to oppose the concept that telecommunications facilities should only be provided by the state.

— At another meeting, the Transport Committee discussed proposals on the following subjects: relations with third countries in the transport sector, public urban transport and a common transport policy in the Mediterranean basin.

— As proposed by its president Mr. G. Anastasopoulos, the Transport Committee examined the subject of the terrorist attack on the cruise ship "City of Poros". This was the first time that ter-

rorists had attacked the innocent passengers of a cruise ship. The Committee resolved to discuss better cooperation on European levels and to reinforce measures against terrorism for the safety of transport.

— The EC Commission has asked the Institute of International Law on Transport, with headquarters at Rouen, to hold a conference at Rouen in November 1989 on the subject of cabotage.

TOXIC CARGO CONTROLS BIMCO EXPRESSES CONCERN

Prompted by recent events clearly illustrating gaps in the present procedures covering the carriage of potentially toxic material which leave shipowners totally vulnerable, BIMCO's Executive Committee at its recent meeting decided to convey their concern to the International Maritime Organization (IMO). As a consequence in a message sent to the Secretary General of IMO the following issues were noted.

It is a most timely occasion, on the eve of the 26th Session of the Maritime Environment Protection Committee, to highlight BIMCO's continued support for the ideals that form the backbone of IMO's work. The demonstrated value to everyone involved with maritime transportation of a considered regulatory regime in respect of hazardous or toxic commodities needs no further amplification and the existing IMO and related UN recommendations are a testament of the willingness of government and non-government bodies to collaborate to the benefit of all mankind.

Recent events concerning the transportation of industrial chemical waste materials of a potentially toxic and hazardous nature have illustrated the apparent shortcomings in the existing procedures that can result in innocent and legitimate shipowners being burdened with the incalculable consequences of being unable to discharge cargoes at their destination. This situation can arise in spite of full compliance with exi-

isting safety and other regulations. Such a situation could well lead to a vessel and its deteriorating cargo becoming a horrifying threat to the maritime environment and in this context very much a matter of concern to IMO and the world in general.

The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter serves to regulate this activity in the maritime context, however realistically, new means of illicit dumping will regrettably be found. This problem needs to be attacked at source in order to avoid profit seeking initiatives which endanger the environment and bring the maritime community into disrepute.

BIMCO, in consideration of all of the above mentioned reasons, seeks your active support in the encouragement of urgent measures by national governments to align and co-ordinate their procedures and, in the interests of preserving the integrity of the environment, to control the movement of these materials in order to ensure that the total transportation is overlooked and approved, prior to its initiation. One alternative to be considered could be to reinforce existing governmental controls with a licensing system for shipowners entrusted with the carriage of potentially dangerous substances to ensure proper selection, highest standards and safe transportation with the support of all governments, while trying to identify

and/or eliminate the unauthorised clandestine or dangerous transport of such cargoes.

LINKING THE JAPANESE ISLANDS

The Japanese archipelago consists of 1,042 islands and islets of which the four largest (from north to south: Hokkaido, Honshu, Shikoku and Kyushu) cover 97% of Japan's area. Honshu, the largest island, covers 70% of the total area and contains Tokyo and other large cities.

On April 10, two more tunnels and a whole series of bridges which link the main cities on the islands of Honshu and Shikoku were opened. The whole project contains six suspension bridges, three road bridges and a fixed bridge 13 km. long, passing through five islands in the straits of Bisan. Work began in 1978 and the total cost was 1,130 billion yen. This is the third major project for linking the islands.

Also, on March 13 last, the rail tunnel of Seikan, between Hokkaido and Honshu, was inaugurated. It is the largest tunnel in the world with a total length of 54 km. of which 23 are under the sea. It has two railway lines while provision has been made for a third line to carry a fast express train.

In comparison, the Channel tunnel will be 43 km. long while the much-discussed link between mainland Greece and the Peloponnese at Rion and Antirion needs to cover a distance of only two kilometres.

STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT

"Shipman" is the code name of the new Management Agreement form which has just been issued by the Documentary Committee of BIMCO.

Few industries have experienced such dramatic changes as the shipping industry. In order for shipowners to survive and to remain competitive in to-

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

day's challenging market, innovation and flexibility are the key words.

The last ten year's decline in the freight market has prompted a significant demand for shipowners to further reduce costs. Without doubt, this demand for cost reduction combined with the growth and development of off-shore registers, the latter creating attractive venues for management companies, have made ship management a fast evolving and efficient service.

Despite the expansion of ship management companies, and one could almost say the re-structuring of the shipping industry with an increasing part of the world fleet being placed under third-party management, there has hitherto been no standard contract to cover this specific field.

BIMCO recognising the importance of preparing a concise and legible document which strikes a fair and reasonable balance between the Owner's and Manager's rights and responsibilities and also recognising the importance of being able to record the fact that the terms and conditions of such standard ship management agreement had been freely negotiated by representatives of both the ship-owning and ship-managing fraternity, it was decided to entrust the drafting of this new standard agreement to a drafting committee composed of persons with great experience within the ship management field representing both shipowners and ship managers as well as highly qualified legal experts.

INMARSAT CONTRACTS SMALL - TERMINAL SATELLITE SERVICE

INMARSAT has awarded three, five-year contracts, worth a total of \$ 1.3 million, which will speed the introduction of a new system that will provide global satellite communications to small, portable, mobile terminals.

The contracts, for Standard-C system network coordination station (NCS) services, have been awarded to British Telecom International (BTI), Telecoms Singapore and the Hellenic Telecommunications Organization (OTE).

BTI already has a coast earth station working with the INMARSAT Atlantic Ocean satellite, the OTE station at Thermopylae works with the Indian Ocean satellite and the Singapore station with the Pacific Ocean satellite.

When operational, the three NCS stations will support a fully operational Standard-C communications service to users, giving the system virtual global coverage.

INMARSAT is the 54 member - country international cooperative that operates a system of eight satellites for maritime and aeronautical mobile communications. It is also developing a range of land mobile communications services.

out the need of creating even only a few regular cargo lines with Greek ships, a Greek owner living in London sent us a letter putting down our suggestion with not a small dose of irony. Meanwhile, "Hellenic Lines" have been set up, with two ships at first and now with seven, and have vindicated us in the doubting eyes of the London owners, with a regular line to the Continent which has met with complete success.

— A close check on the faithful application of collective agreements for crew wages is truly needed. The circular on the subject by the Undersecretariat of Mercantile Marine to port and consular authorities was most appropriate.

— According to figures published in Germany the number of ships sunk or damaged between December 1936 and March 1938 by bombing in Spanish waters amounted to 43 vessels of 74,162 tons.

— With regard to an accident which occurred on the cargo ship "Evgenia Chandris" at Portland, Oregon an American court has judged that a social visit by a person on a ship does not entitle him to compensation for any injury sustained by him on the ship.

— All sectors of the freight market have remained slack with only occasional fixings during the first fortnight in September.

(Naftika Chronika, No. 186, 15/9/1938)

FIFTY YEARS AGO

— When, some years ago, we pointed



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINESBURY 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

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



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

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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άναχωρησε - δ. = δόηθε - ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 9/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Λε Χάβρη 19/5
ΑΓΑΠΗ	69	10006	προς Ξαμέν 15/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Μοντεβιδέο 15/5
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Γκντάνσκ 13/5
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	προς Κακινάδα 26/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Πόρτ Κέμπλα 4/5
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Ίαπωνία 20/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	ε. Κόμπε 15/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Ροζάριο 15/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	προς Άλγερ 7/1
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Χιούστον 30/4
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Πειραιά 19/5
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Πειραιά 15/5
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Λός Άντζελες 16/5
ΑΙΓΒΑΛΙ	70	8898	α. Σουάιμα 11/5
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Σουέζ 18/5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Όζάκα 13/5
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	δ. Παναμά 17/5
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Όραν 3/5
ΑΙΤ'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Μαντράς 29/53

ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	α. Λά Παλις 6/5
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρ. «Diamond Glorious»
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Λαντακρόνα 14/5
ΑΙΤ'ΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Λός Πάλμας 17/5
ΑΙΤ'ΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΑΙΤ'ΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΑΙΤ'ΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ν. Άφρική 15/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Γιοκοχάμα 14/5
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς Αυστραλία 12/5
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ντιμάντε 14/5
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Κάντλα 12/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Λένινγκραντ 23/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Άμβέρσα 20/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	ε. Πειραιά 16/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Ναγκασάκι 30/4
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Κληβελαντ 18/5
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 25/4
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	προς Μπαντάρ Άμπας 29/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ήστ Λόντον 5/5
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/3
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Μεμρούτ Μπαϊ 15/5
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Μπαργκουίλα 22/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Γιάννου 22/12
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Όζάκα 17/5
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Μπαρντ 17/5
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Σιγκαπούρη
ΑΛΜΠΑ	69	4796	δ. Σουέζ 19/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Ίμνιγκχαμ 18/5
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	ε. Ίμνιγκχαμ 19/5
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	πρ. «Brisbane Sea»
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Ν. Γουέστμινστερ 12/5
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Ντάρμπαν 6/5
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	ε. Γιοκοχάμα 13/5
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	α. Τσίμα 13/5

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Γιοκαίτοι 10/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Βρέμη 11/5
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	προς ΕΣΣΔ 18/4
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Άμβέρσα 21/5
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Βαλτιμόρη 17/4
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Σαβάννα 11/5
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Κάρτσι 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	δ. Σουέζ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	δ. Κων/πολη 28/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νιούκαστλ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	προς Μπαγκκόκ 27/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Βόλο 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Εϊβονμασού 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	δ. Ντόβερ 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	α. Ρουέν 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός Άντζελες 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΣΠΡΕΣ	82	29487	α. Ρότερνταμ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Πράια Μόλε 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655	προς Όδησσό 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Όζάκα 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Ντόβερ 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Σλήνες 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Σίδνεϊ 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	ε. Λιανουγκάγκ 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Άβωνα 8/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	ε. Σαουθμπτον 14/5

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Βαλπαράϊζο 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Κοπερ 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Λάγος 13/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Άρκα 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Σκουώρτις 16/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Σουέζ 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	προς Μοντοίρ 3/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Σουέζ 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Χοντίντα 9/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	ε. Πόρτ Καμπέλλο 16/3
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	α. Λειζόες 18/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Μπαγκκόκ 22/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	ε. Πειραιά 14/5
ΑΝΑΦΗ	85	34400	δ. Κων/πολη 6/5
ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ	71	18634	προς Άλγερ 6/3
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Γιοκοχάμα 8/5
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	α. Πόρτ Χένλιντα 16/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΤ'ΑΝΤ	83	10520	ε. Σάντο Ντομίνγκο 28/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Ρότερνταμ 29/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Ποχάγκ 14/4
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 9/5
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Χάμπτον 2/4

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τεργέστη 16/5
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Παναμά 12/5
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646	προς Ντακόρ 6/4
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Άνκονα 17/5
ΑΝΝΑ	79	12214	δ. Σουέζ 17/5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	προς Δ. Άφρική 28/4
ΑΝΤΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	δ. Δαρδανέλλια 6/5
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Πόρτ Βόρμε 28/4
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	προς Αίγυπτο 23/4
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Τάραντα 19/5
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Τακόμα 6/5
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	προς Όδησσό 24/4
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666	προς Μπουσάν 1/4
ΑΝΤΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	προς Μιζουσίμα 26/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λά Σπέζια 2/5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	μετ. «Antio» (π.)
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ε. Λός Άντζελες 12/5
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. Γκάνδη 15/5
ΑΖΙΟΣ (δ.)	79	19463	ε. Σαλβαντόρ 9/5
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Μασσαλία 16/5
ΑΠΕΕ	73	16397	προς Γιβραλτάρ 12/5
ΑΠΗΛΙΟΤΗΣ	75	35716	α. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	προς Όδησσό 26/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	προς Στυλίδα 11/5
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Χάμιλτον 11/5
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Καλκούτα 5/5
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	προς Άρούμα 6/4
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Ίβαν 5/2
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	πρ. «Βάσμαν»

ΑΡΕΘΗ	73	13631	προς Ίαπωνία 24/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	στο Μπαντάρ
ΑΡΗΣ	71	15119	επωλήθη Έλληνες
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ίνδονησία 1/4
ΑΡΙΕΛ	70	7571	προς Ίαπωνία 17/5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Νατιέρ 17/5
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Βομβάη 12/5
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Ντάρμπαν 7/5
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	προς Καλλό 5/5
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Σιγκαπούρη 6/5
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	προς Πειραιά 2/3
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	προς Χουέλα 10/5
ΑΡΚΑΖ	88	36309	προς Κόλλο ΗΠΑ 11/1
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Τάιν 18/5
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Κίνα 1/4
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Χόγκ Κόγκ 3/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 2/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Ντόντζες 24/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Κόμπε 10/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	δ. Παναμά 9/5
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	προς Αυστραλία 16/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Τόκυο 9/5
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Άϊόι
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τεργέστη 16/5
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Λισαβόνα 18/5
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Γενερφόρ 19/5
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Γιορροπόρτ 5/5
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	α. Μίνα Σάκρ 11/5
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λάγος 17/3
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Άμβέρσα 21/5
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφεια 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Σιγκαπούρη 9/5

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Φουτζέιρα 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	δ. Σουέζ 13/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Γιοκοχάμα 6/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	α. Λισαβώνα 9/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 19/5
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Πειραιά 13/5
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Χιούστον 2/5
ΑΦΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096	α. Άμβούργο 12/5
ΑΦΟΣ	70	18328	α. Μπαχία Μπλάνκα 11/5
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Κακούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 17/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ Άμπας 20/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 9/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 17/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Χάιφα 9/5
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Δουνκέρκη 20/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεβυλ Ρόουντ 4/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φός 5/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Χόγκ Κόγκ 21/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	δ. Σουέζ 5/5
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	πρός Ντουμπάι 17/2
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Ίμινγκχαμ 18/5
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	στο Άσσόμπ 7/5
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Κουίντερο 25/4
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	πρ. «Φόρ Φλάγκς II»
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ε. Σαλβαντόρ 14/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Γάνδη 19/5*

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Λειξόες 3/5
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	πρός Άλιβέρι 6/5
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Νιούκαστλ 15/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μεμβούρνη 10/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Χονφλέρ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ρότερνταμ 16/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυττό 17/5
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Σκώ 8/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Χόγκ Κόγκ 16/5
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	πρός Καλλάο 29/4
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	πρός Πόρτ Έβεργκλέιτς 5/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	α. Λειξόες 10/5
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290	ε. Βρέμη 19/5
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	επισκευές Πειραιά 29/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 15/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 19/5
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 19/5

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ.	83	21200	α. Τενερίφ 26/4*
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βομβάη 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑΪΡ.	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Ζανζίχ 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ.	77	11733	ε. Ταγγέρη 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σαβόνα 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Γιβραλτάρ 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 12/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕΪΣ	74	13036	στο Πουέρτο Καμπέλλο 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Σάν Πέντρο 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Σάντος 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Χοντίντα 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646	ε. Βρέμη 18/5
ΓΚΡΕΪΣ Λ.	71	16306	α. Μανίλα 6/5
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	22494	πρ. «Beistar»
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Πόρτ Κέμπλα 16/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	στη Μανίλα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Ποσίρ Γκουντάγκ 29/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	α. Βανκούβερ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Βερμούδα 10/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρ. Γκράντε 10/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Ποχάγκ 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Γιούρπορτ 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	πρός Φιλλιπίνες 13/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ίντσον 23/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ρότερνταμ 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Μπαγκκόκ 29/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Σουέζ 14/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Τάμπα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φρητάουν 15/5

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Zamora»
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Σαβόνα 18/5
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Βαλτιμόρη 1254
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 21/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρός Κωνσταντίνα 6/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Άμβέρσα 12/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός Γιομπρούκα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Άκαμπα 5/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Κέμπλα 15/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλοι»
ΔΙΑΣ	71	16379	πρός Σιγκαπούρη 20/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	πρός Πόρτ Κέλαγκ 15/5
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεταγωγικές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	διάλυση Μπαγκκάντες

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Βενετία 11/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Σουέζ 14/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Μπαντάρ Άμπας 6/4

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μεμβούρνη 19/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 11/4
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	επωλήθη
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Γκαίτα 5/5
ΕΛΙΖΑ	69	6006	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	δ. Σουέζ 3/5
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	στο Σάλλομ Βόε 21/5
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μπίττερ Λέικς
ΕΛΛΗΝ	76	12315	α. Χιούστον 4/5
ΕΛΛΗΝ	76	11282	α. Γκουαγιακούιλ 15/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Λός Άντζελες 14/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Κορέα 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Παράναγουα 5/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	επωλήθη
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΝΤ	85	16605	επωλήθη
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Χορμούζ 20/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 1/1
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Λίρεν 13/5
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Σιγκαπούρη 23/4
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 19/5
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Άμβέρσα 30/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	ε. Ματάνζας 18/4
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Χόγκ Κόγκ 11/5
ΕΣΠΡΕΣ	78	13941	ε. Βαλτιμόρη 12/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Βομβάη 10/5
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρός Πόρτ Καμπέλλο 14/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 17/5
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Νταμπέρ 21/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρός Βομβάη 16/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Κουαζακούλας 24/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Μομπάσα 14/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μογκαντίσου 6/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Τενερίφ 16/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άκαμπα 11/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342	ε. Μεμβούρνη 12/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Μπόρνυ 3/4

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 12/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Παράναγουα 26/4
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	πρός Πόρτ Καναβέραλ 23/4
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Λά Γκουέρα 9/4
ΖΗΝΩ	81	23100	πρός Μανίλα 5/5
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Σιγκαπούρη 13/5
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Όζάκα 11/5
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Έλσας 18/5
ΖΙΜ ΜΕΛΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρός Σιγκαπούρη 14/5
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Έλσας 17/5
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Δαρδανέλλια 1/5
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάνη 5/1
ΖΙΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Γιβραλτάρ 20/5
ΖΟΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρός Κόρπους Κρίστι 30/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Άγγλια 2/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 9/5
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Σιγκαπούρη 2/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Μονρόβια 2/5
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904	α. Μορεμερξάβεν 17/4
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174	ε. Ρίο Ίανέιρο 15/5
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Ρότερνταμ 20/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749	στην Έλευσια
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Γλασκώβη 21/5
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Ντάρμπαν 3/5
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Μπαντάρ Άμπας 30/4
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	δ. Σουέζ 14/5
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	δ. Σουέζ 7/5
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Άμβούργο 17/5
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρ. «Santiago»
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	υπέστειλε κυριακή
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	δ. Πόρτ Σάιτ 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	ε. Πειραιά 7/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Τέμα 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ν. Τσιτικόν 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	ε.δ. Πόρτ Σάιτ 19/5
ΙΟΣ	85	34400	α. Λισαβώνα 6/5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	πρός Άλεξάνδρουπολη 3/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 6/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	πρός Βενεζουέλα 7/5

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	μετ. «Marabu»
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Μορμάντος 6/5
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Ρότερνταμ 14/5
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Σικάγο 6/5
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Τόκυο 6/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρός Μπουργκάς 19/4
ΚΑΛΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Σ. Τζών 10/5
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Γκντάνσκ 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Όδησσό 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Ντάρμπαν 16/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ουμ Κουάσο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ραβέννα 14/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝ.ΔΑΣ	73	12458	ε. Βαλπαράϊζο 1455
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Τάουναβιχ 5/5

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Πειραιά 16/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	επιβλήθη Έλληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Άνναμπα 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	προς Χώρ Φακάν 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Φρημάντλ 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	στο Λόγος 14/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Γένοβα 14/5
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπαχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μπ. Άιρες 16/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Βαρκελώνη 19/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Κων/πολη 29/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Ίμμιγκχαμ 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Θεσσαλονίκη 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ρότερνταμ 12/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 1/5
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Άμβούργο 13/5
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	α. Βανκούβερ 14/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί 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 Χάντερτσον 30/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λουάδα 18/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	προς Παρανάγουα 27/4
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Φελίξτοου 17/5
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμπα 14/5
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Βαλπαράϊζο 15/5
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	δ. Ντόβερ 3/5
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Γκάνδη 11/5
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	ε. Πειραιά 20/4
ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	6598	προς Μονφαλκόνε 7/5
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	επιβλήθη Γιουγκουλάβ
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	δ. Σουέζ 18/5
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ρός Τανούρα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Ματάντζας 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 ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	α. Φελίξτοου 8/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Κων/πολη 10/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	προς Μαπούτο 3/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Ίκνιο 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 ΝΤΑΪ 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. Χάιφα 13/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τερνέστη 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Ντόρ ες Σαλαάμ 15/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	προς Χιούστον 27/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Ελλάδα 30/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪ ΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 3/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Πειραιά 19/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρός Τανούρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άστον 19/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 13/5
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ν. Ύορκη 21/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σάν Φραντσίσκο 14/5
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 15/5
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	επιβλήθη
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ντόρμπαν 15/5
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Κοματσουσίμα 3/5
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	προς Ίνσόν 9/5
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 10/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Άλεξάνδρεια 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Μπαρ 12/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Αυστραλία 13/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Τορόντο 1/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	προς Εύρωπη 30/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. «Eglantine»
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 25/5
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Λέ Χάβρη 15/5
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Ομισάγυ 17/5
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Βανκούβερ 27/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	ε. Άμστερνταμ 18/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Νάπολη 20/5
ΛΗΤΩ	76	18104	προς Μπ. Άμνός 23/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	επιβλήθη Νορβηγούς
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Γκαμπόν 8/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Ίλιτσεβ 15/4
ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Τομπότα 15/5
ΛΙΜΠΕΤΤΕΡ ΝΤ	83	20200	προς Βιτόρια 1/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Λός Άντζελες 5/5
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Βενετία 18/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βασόρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Σουέζ 12/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	προς Κήλαγκ 25/4
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	α. Ν. Μεσαριά
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Μασσάουα 19/5

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Μιζουσίμα 13/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Γιβραλτάρ 19/5
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Ρός Λανούφ 30/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάο Σεμπαστιάν 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
ΜΑΪΤΣΤΡΟΣ	69	18923	προς Γένοβα 19/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	προς Κεulάνη 11/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	προς Τρίπολη 16/4
ΜΑΚΤΟΡΜ	69	11700	α. Άλγεθίρας 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 28/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	προς Αύγουστα 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	προς Ταϊβάν 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Μανφρεντόνια 13/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Άσρχους 29/4
ΜΑΡΑΚΑΪΜΠΟ 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. Μπρίτζπορτ 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 Πασίρ Γκουντάγκ 21/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ρότερνταμ 21/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Αύγουστα 14/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Γένοβα 19/5
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Γιούροπορτ 19/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	δ. Σκώ 9/5
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Βαλτιμόρη 12/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Κινούρα 9/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Σέμπου 14/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Τουρκία 29/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Μπερτινάνο 15/5
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς Παρανάγουα 30/4
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Βανκούβερ 19/4
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II	75	18642	
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	δ. Ντόβερ 19/5
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. «Πέταλον»
ΜΕΝΤΙΣΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Άλεξάνδρεια 6/5
ΜΕΝΤΙΣΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	προς Βενεζουέλα 24/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Π. Σαϊό 19/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σάο Φραντσίσκο 12/5
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ούγγαρια 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΞ	72	1563	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΤ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Βερακρούζ 3/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Τσίμπα 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Δεμεράρα 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαϊν 14/5
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάνη 11/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Πόρτ Έσκουίβελ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαλέντσια 18/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1563	ε. Πόρτ Έσκουίβελ 14/5
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1598	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	70	1587	προς Ντεμεράρα 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	74	1577	α. Ντεμεράρα 9/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	70	1592	α. Μπαρμπάντος 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 18/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1592	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Ν. Αμερική 15/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Βενετία 14/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Εύξεινο Πόντο 2/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Κόρπους Κρίσι 12/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	δ. Καμάν Μπράκ 12/4
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Νατόρ 27/4
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Πειραιά 7/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Μπαγκκόκ 24/4
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Νιούροπορτ 19/5
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	προς Κολόμπια 8/5
ΜΠΑΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πίκτον 26/4
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	13686	ε. Ποιερτο Καμπέλλο 16/3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	73	78373	α. Νταμπιέρ 8/5
ΜΠΑΤΗΣ	70	10495	προς Κρότωνα 2/5
ΜΠΕΤΤΥ	73	9771	α. Μπλιμμάο 14/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	69	63357	α. Τίς 20/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	81	29910	προς Περισκό 7/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	82	34000	προς Τζουμάιλ 9/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	79	16935	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	

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	πρός Βραζιλία 13/5
ΝΑΞΟΣ	70	9865	πρ. «Athens»
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Ίντσον 30/4
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862	πρ. «Κορονέτ»
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Σιγκαπούρη 26/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Αφρική 12/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πόρτ Σάϊδ 19/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Φός 15/5
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Καζαμπλάνκα 26/4
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Ίταλία 8/5
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Λός 'Αντζελες 16/5
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Όελοσσούντ 5/5
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Αύγουστα 14/5
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 18/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Αμβέρσα 21/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Σαβόνα 14/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρός Φώκλαντς 8/4
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολη 3/5
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	πρός Κεϋχάν 12/5
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Μανίλα 10/5
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Γιβραλτάρ 1/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Χιουσόν 12/4
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Ν. Ύορκη 7/5
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρ. Ν. Κορέα 10/4
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Ν. Καληδονία 23/4
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Φιλαδέλφεια 10/5
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	ε. Άκαμπα 13/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300	πρός Όδησσό 2/5
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Ρότερνταμ 10/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Αλεξάνδρεια 5/4
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Τερνέστη 9/5
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Αμβέρσα 21/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μπουλόν 11/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Μοντεβιδέο 10/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Μαρίνα ντί Καράρα 19/5
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Πειραιά 9/5
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Βαλέντσια 7/5
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Πέτερσεντ 19/5
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Τύνιδα 10/5
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Καρντέγιο 20/5
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	ε. Μπωμόντ 10/5
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Καλουμπουργκ 17/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρός Κασσιούγκ 6/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	ε. Πόρτ Λίνκολν 16/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	πρός Κίνα 9/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	24253	ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Περαικό 21/4
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	πρός Ίαπωνία 3/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	α. Άμστρο Πόιντ 10/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Ίντσον 1/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	πρός Ίντσον 2/5
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρός Κρήτη 24/12
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Παναμά 3/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΖΥ (μ.)	82	35417	πρός Γιοκοχάμα 23/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	πρ. «Francis Venture»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Σικάγο 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	α. Γιούροπορτ 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Γιβραλτάρ 10/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Έλσινόρη 11/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Σαντάντερ 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Φιλαδέλφεια 15/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Σικάγο 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Νάπολη 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ρότερνταμ 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρ. «Fa Fa Venture»
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Σαντάν 15/5
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Τζόφρ Λασφάρ 8/4
ΟΞΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212	πρός Αμβούργο 20/5
ΟΞΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	ε. Π. Καμπέλλο 29/3
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Μπαντάρ Άμπας
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Μπιλμπάο 16/5
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	πρός Χάϊφα 10/5
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	αργεί Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Άκαμπα 27/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Σκώ 16/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Τζέντα 3/5
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	μετ. «Iron will» (π.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Σιγκαπούρη 23/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Ν. Όρλεάν 8/5
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Φιλαδέλφεια 11/5
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Πόρτ Τάμπος 21/5
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Βατούμ 8/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός Ίαπωνία 10/5
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	δ. Ντόβερ 26/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	πρός Κων/πολη 9/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Μαντράς 13/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Σουάσση 13/5
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 19/5
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Γάνδη 7/5
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Σκώ 19/5
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Γιβραλτάρ 7/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιβραλτάρ 13/5
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Φουκουγιόμα 6/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Άγ. Θεόδωρος 15/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Γαλλία 14/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	πρός Κούβα 22/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Ίκονιο 8/5

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Μπαχραϊν 21/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Γκουαγιακούιλ 12/5

ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 12/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ	70	1586	α. Πειραιά 17/5
ΠΕΛΦΛΑ'Ι'ΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 7/5
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρ. «Πελία»
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Αμβέρσα 7/5
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μπάνμποουρ 1/5
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Πόρτ Τάμπος 13/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	δ. Π. Σαϊδ 15/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 15/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	δ. Σουέζ 16/5
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Λισαβώνα 10/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	75	13275	α. Πειραιά 13/5
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	81	24021	ε. Βιζακαπανάμ 11/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	αργεί Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Όρσιάνο 10/5
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Θεσσαλονίκη 30/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 3/5
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Γιβραλτάρ 15/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	στο Σικάγο 13/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Πόντα ντό Ούμπου 29/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. Όρλεάν 23/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Δαμιέττα 5/5
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Κεμπέκ 27/4
ΠΟΠΗ	71	5084	πρός Άκαμπα 23/4
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Γιοκοχάμα 8/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	πρός Μπ. Άϊρες 28/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300	επισκ. Σ. Άννα Μπαϊ 18/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Σιγκαπούρη 5/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Δαρδανέλλια 24/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέντα 5/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τάραντα 14/5
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	επισκευές Πειραιά 27/4
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Τσιμπα 12/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκονιο 8/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' (δ.)	77	18325	πρός Σκίπτα 16/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 13/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Τέξας Σίτυ 8/5
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Σάντος 12/5
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Πόρτ Νογκάρο 16/5
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Βαλέντσια 20/5
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 18/5
ΡΕΝΕΞΙ	70	11716	πρός Άκαγισούλα 20/5
ΡΕΝΤΟΥΝΤ	67	3999	α. Σάντβαλλ 2/5
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Ντουγκί Ράι 7/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Κόμπε 12/5
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	ε. Νταμάμ 24/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Ντόβερ 19/5
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	δ. Γάνδη 18/5
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Χαλκίδα 15/5
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Τόρρε Άνουνζιάτα 16/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ν. Ύορκη 15/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Σκώ 17/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Αϊνμπο 1/5
ΣΑΝ Π.	81	35522	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Χόγκ Κόγκ 14/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	επωλήθη
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρην «Rosengracht»
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Πειραιά 14/5
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Ρότερνταμ 16/5
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Ίταλία 20/4
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Γιοκοχάμα 11/5
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Πειραιά 9/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Σαβόνα 11/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	πρός Μέγαρο 19/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 13/5
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρός Νάπολη 15/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Ναμίμπε 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Κοτονού 6/5
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Όμσάλγ 19/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/5
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	επωλήθη
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Ρίο Γκράντε 14/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Μπαγκόγκ 28/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	ε. Αμβέρσα 22/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Ντάρμπαμ 16/5
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Κόμπε 2/5
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Μόι Ράνα 12/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Βαλέντσια 13/5
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρ. Αλεξάνδρεια 10/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 12/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	85	10511	πρ. Ν. Καληδονία 26/4
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	πρ. Τέλα 1854
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΟΦΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	πρ. Μασσαλία 8/5
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Βαλτιμόρη 12/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρ. Καζαμπλάνκα 13/5
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Μαυρίκι 23/4
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	πρ. Σάρζα 14/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούροπορτ 8/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Παρανάγουα 10/5
ΣΤΑΛΛ 2	68	22118	α. Πειραιά 9/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρ. Ταιβάν 5/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Μουπίλ 14/5
ΣΤ.ΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ (μ.)	73	32510	πρ. ΗΠΑ 22/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σάντος 13/5

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Άμαμαπάρε 25/4	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9/87
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	πρός Βάρρι 16/4	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Φουτζείρα 14/5	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Φλάσινγκ 9/4	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217	πρός Λένινγκραντ 27/4
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292	έπωληθη	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049	ε. Κινούρα 13/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	πρός Χόγκ Χόγκ 7/4	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049	ε. Ταρούζ 20/4
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 30/4	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Πόρτ Κέμπλα 17/5
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στή Λά Λιμπερτάν (άποθήκη)	ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297	πρός Βέντοπιλς 5/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Γιοκοχάμα 14/5	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Τέξας 4/5
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Ρόττερταμ 2/5	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Χώρ Φακάν 29/4
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	πρός Καράτσι 19/5	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Μπαρμπάντος 15/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Άλγερία 16/4
ΤΖΙΜΙΛΑ	71	16275	ε. Λιανουσγκάγκ 10/5	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Έλλάδα 16/4
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός Γκρέιτ Λέικς 14/4	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	στή Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Κόμπε 17/5	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Ρουέν 17/5
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.7.)	63	9143	α. Πόρτ Άρουρ 11/5	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάν 11/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρός Ν. Κορέα 26/4
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	πρ. «Θέκος»	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	μετ. «Ivory» (κ.)
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Κωνιπολη 5/5	ΦΛΩΡΑ	81	8831	ε. Πειραιά 13/5
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Κόμπο 27/4	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Σαβόννα 7/5
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Σεπετίμπα 27/4	ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρ. «Montcalm»
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	πρός Γιάμπου 4/5	ΦΟΡΟΥΜ Α'Τ'ΛΑΝΤ	76	18933	δ. Σκώ 20/5
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Μπρέμερχάβεν 6/5
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φουτζείρα 9/5	ΦΟΡΤΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	ε. Γιουροπόρτ 20/5
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Βενετία 17/5	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Σάντος 8/5
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Λειξόες 19/5	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρός Ταιβάν 18/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	υπέστειλε Λιβερτιανή
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρ. «Bulkontri»	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Χορμούζ 28/3
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	ε. Πόρτ Σάιτ 7/5
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σάν Άντόνιο 9/5	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	πρός Όζόκα 8/5
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σιγκαπούρη 16/5	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	πρός Μπαχραϊν 3/5
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760	α. Ραβέννα 17/5	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χουάγκου 7/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	πρός Βενεζουέλα 30/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	στό Κοτονού 10/5
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Τ'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Μπουσάν 1/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κωνιπολη 14/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Πόρτ Κελάγκ 22/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νορβορσοϊκ 8/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/5 *	Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Σάντος 11/5
				ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/4
				ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σαλίνα Κρούζ 8/5
				ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	α. Βολπαραϊζο 11/5
				ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άργει Πειραιά
				ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	α. Ντάρμπαν 4/5
				ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	α. Τόκιο 14/5
				ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	άργει Έλευσίνα
				ΧΛΟΗ	82	36202	α. Ν. Όρλεάν 13/5
				ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Βομβάη 19/5
				ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Χάμπτον 12/5
				ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Ν. Υόρκη 16/5
				ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	α. Μόντρεαλ 12/5
				ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Υόρκη 10/5
				ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκοῦ

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 πού 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 (ἐναντὶ δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντὶ 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:

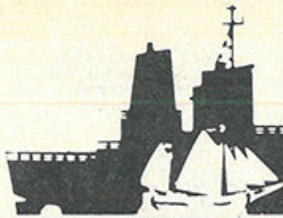
Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἐρχεῖται ἀπὸ:

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	α. Σύμυρνη 12/7 *
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Φιλαδέλφεια 3/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Ν. Όρλεάνη 17/7
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	διάλυση 'Ινδία
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	δ. Π. Σαΐδ 17/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)*	69	10182	ε. Ν. Όρλεάνη 27/6
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	προς Ταρτούς 23/6
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	δ. Παναμά 6/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Δουνκέρκη 20/7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σαντάνα 15/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	μετ. «Αντάλμα» (Μ.)
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Ξιγκάγκ 9/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Χάμπτον 16/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Νταβάο 3/7
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Άμβούργο 20/7
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	προς Νακάλα 15/6
ΑΕΛΛΩ	78	36548	προς Χορμούζ 23/6
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Ίμμιγκχαμ 20/7
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	ε. Ραβέννα 16/7
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	ε. Ραβέννα 16/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.κ.)	81	18495	ε. Ρουαίζ 21/7
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Ρουαίζ 10/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μ. Χάβεν 14/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Άμστερνταμ 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Ντουμπάϊ 15/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	προς Γιάνμπου 24/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Ν. Υόρκη 18/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Μίλφροντ Χάβεν 24/7
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716	προς Άνναμπα 15/7
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Γκούλ 21/7
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Γκόβε 15/7
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 20/6
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235	α. Νικόσια 13/7
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Ντάρμπαν 16/8
Α'Ι'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Γιβραλτάρ 19/7
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	προς Χάιφα 24/7
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	δ. Ντόβερ 8/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Μομπάσα 24/6
Α'Ι'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	ε. Πειραιά 5/7
ΑΙΤΖΗΛΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Φιλαδέλφεια 7/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	προς Ποχάγκ 11/6
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Άντζελες 5/7
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5894	δ. Σουέζ 11/7
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Σέβεν Άιλαντς 20/7
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	προς Καλλάο 9/7
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ρότερνταμ 21/7
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Κεμπέκ 8/7
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Σάν Φραντζίσκο 6/7
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	ε. Ρίο Ίανέιρο 15/7
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Κασίμα 16/7
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	α. Ρας Τανούρα 29/6
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Νταλιάν 8/7
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Ν. Όρλεάνη 2/7
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	ε. Λεμεσός 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Π. Έμπεδόκλε 14/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Κόλπο ΝΗΠΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	πρ. «Corolla»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Φουτζέιρα 9/7
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	πρ. «Αυρα»
ΑΛΕΞΙΑ II.(δ.π.)	72	9943	α. Τζέντα 15/2
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	προς Κούβα 17/6
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Υμουίντεν 24/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Ρίο Ίανέιρο 17/7
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Σέμπου 4/7
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Σουέζ 23/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Γένοβα 7/7
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	δ. Πόρτ Σαΐδ 24/7
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	προς Κουανγκάγκ 2/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	ε. Νιχάμα 2/7
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	προς Ίνδονησία 3/7
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Έμδεν 9/7
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	α. Σιγκαπούρη 14/7
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	προς Ροστόκ 14/7
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	ε. Ραβέννα 14/7
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Βαλέντσια 19/7
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	62	43253	δ. Σουέζ 11/7
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	83	25649	α. Ρουαίζ 1/7
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	α. Ντάρμπαν 19/7
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	στον Περσικό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	δ. Παναμά 12/7
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	επιλήθη άλλοδαπούς
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Κίνα 20/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Σιμπενίβ 16/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	προς Μ. Ζηλανδία 20/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	προς Βραζιλία 29/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	προς Ρότερνταμ 5/7
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Ν. Όρλεάνη 30/6
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Μόκχα 2/6
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Λός Άντζελες 9/7
ΑΝΙΤΑ I (κ)*	76	4617	προς Βενεζουέλα 9/6
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	προς Φιλιππίνες 13/7
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Τόκιο 22/6
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Άλεξάνδρεια 13/7
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Ντουάλα 1/7
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Βομβάη 20/6
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Σιγκαπούρη 6/7
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	α. Πόρτ όφ Σπαίντν 11/7
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	πρ. «Feng Hui»
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Παναμά 9/7
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	προς Άφρική 3/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	δ. Κων/πολη 2/7
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ N.(κ.)	86	22273	α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Τέμα 8/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β.(κ.)	76	23715	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Σάν Φραντζίσκο 20/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	προς Εύρωπη 16/7
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Άμβέρσα 27/6
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	πρ. «Golar Kansai»
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Πενάγκ 21/7
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	δ. Σουέζ 19/7
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX. (κ.)	70	1437	προς Θεσσαλονίκη 27/6
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 22/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Πειραιά 20/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	77	1599	ε. Φός 21/7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	μετ. «New Genlord» (π.)
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	προς Ταϊβάν 3/6
ΑΪΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	δ. Γιβραλτάρ 10/7
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Σάν Λορέντζο 16/7
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	προς Άργεντινή 22/6
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Τερνέστη 20/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	προς Χιούστον 21/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	προς Ουλάαν 10/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	ε. Γιοκοχάμα 19/7
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	α. Βρέστη 14/7
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	ε. Δακάρ 8/7
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέντα 10/6
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρ. «Golar Kanto»
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Πειραιά 20/7
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	δ. Παναμά 16/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			προς Ίνδία 27/6
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουέμα 5/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	προς Άλβανία 10/6
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Βρέστη 14/7
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	ε. Δακάρ 8/7
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	πρ. Μπαλμπόα 4/7
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Κων/πολη 10/6
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	μετ. «Lucky Carrier» (π.)
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	προς Ρίο Ίανέιρο 5/7
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	α. Σιβαβέτσια 13/7
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Ντουλούθ 7/6
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ)*	72	3908	ε. Έμντεν 23/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	προς Πόρτ Σουδάν 8/6
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	προς Ίνδονησία 15/7
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Λός Άντζελες 19/7
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Μανίλα 14/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορέ Περσικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	δ. Παναμά 19/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	προς Άλγέρι 10/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	α. Άσσάμπ 16/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	προς Άλγερία 25/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	προς Λουάντα 2/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	προς Μαγκαντίσου 4/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	προς Παραντίπ 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Βομβάη 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 11/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	78	38467	α. Λός Πάμιας 13/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	ε. Κασίμα 16/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	πρ. «Tui Nacena»
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Μπιλμπάο 17/7
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	ε. Κακινάντα 19/7
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	προς Κουαντάν 10/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Σεβίλλη 28/6
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Χάμπτον 16/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	στον Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Πειραιά 13/7
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	προς Άντεν 20/6
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	μετ. «Wei Fena» (π.)

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 18/7
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρόξ Πάτρα 16/6
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	δ. Ντόβερ 21/7
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρόξ Ρότερνταμ 16/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρόξ Δ. Αφρική 11/6
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 20/7
ΒΕΛΟΣ I (π.)	75	15981	ε. Βαλτιμόρη 18/7
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιούστον 16/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Κάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	α. Λάγος 11/6
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Λειζόες 13/7
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρόξ Πόρτ Κέλαγκ 13/7
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Σικάγο 13/7
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	επωλήθη
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	μετ. «Lamer» (κ.)
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	πρόξ Μερσίνη 28/5
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρ. Τσιταγκόνγκ 16/6
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Κακιναντα 28/6
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρόξ Μεξικό 25/6
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρόξ Πειραιά 21/7
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	πρόξ Βενεζουέλα 7/7
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Ούμ Σάιντ 27/6
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρόξ Ιταλία 4/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Αλεξάνδρεια 15/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ντάρ ες Σαλάμ 23/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Γιβραλτάρ 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	ε. Κενίτρα 8/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρόξ Καναδά 20/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987	επωλήθη
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρόξ Βομβάη 18/7
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	ε. Σαβάννα 9/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Γιοκοχάμα 19/7
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρόξ Τζέντα 15/7
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρόξ Σαγκάη 19/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ρουέν 18/7
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Μπρέμερχάβεν 215/7
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρόξ Μόκχα 12/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρόξ Ρας Λανούφ 22/7
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	πρόξ Μπρίντνι 19/7
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	πρόξ Αβάνα 19/6
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρόξ Ιταλία 7/7
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	πρόξ Ουλάν 14/6
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Βιζακαπαντάμ 11/7
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257	α. Ρας Σουκχέρ 6/7
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	μετ. «Ση Λώρελ» (κ.)
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΝΤ	65	1222	δ. Π. Σαίτ 20/7
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Πειραιά 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Βίγκο 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Κόρπους Κρίστι 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	πρόξ Πόρτο Καμπέλλο 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	πρόξ Σουέζ 29/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Ντάρμπαν 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Γκάβρεστον 9/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	17355	α. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Ντιηρόιτ 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	α. Γκόντνι 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	ε. Μπουεναβεντούρα 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Χιούστον 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	πρόξ Μεξικό 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Κωατζακόλκος 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Λός 'Αντζελες 11/7
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	α. Ν. Όρλεάνη 3/7
ΓΚΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	πρόξ Τομπρούκ 23/6
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 24/5
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Κάδιξ 14/7
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρόξ Λένινγκραντ 29/5
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (π.)	79	12214	δ. Σουέζ 1/7
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Χουάγκου 24/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρόξ Κωνσταντίνα 18/6
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	πρόξ Νουαντίμπο 25/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΛΙΤΥ	83	24500	πρόξ Νικαράγουα 18/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρόξ ΗΠΑ 18/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	στη Φουτζέιρα 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Ντάρ Άιλαντ 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ			ε. Ν. Όρλεάνη 19/7
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	πρόξ Πειραιά 5/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τουμπάρσο 11/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρόξ Όιτα 16/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρόξ Τζέντα 21/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Φός 19/7
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Φός 14/7
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	ε. Κάτα Κινμαπάου 14/6
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	πρόξ Μπαργκουίλα 22/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Ραβέννα 12/7
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρόξ Ίντσόν 10/6
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Φλάσσιγκ 8/7
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Έιλατ 4/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	δ. Σουέζ 11/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρόξ Πόιντ Κόμφορτ 24/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μπελέμ 17/7
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	πρόξ Τζακάρα •
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	εγκαταλείφθηκε •
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Πειραιά 10/7
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	α. Μονρόβια 10/7
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	α. Καοσιούγκ 7/7
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	πρόξ Λιβύη 18/6
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρόξ Φιλίππινες 28/5
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	α. Τής 23/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Ντόβερ 8/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρόξ Ίαπωνία 1/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Ρίο Ίανέιρο 8/7
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρόξ Πακιστάν 15/7
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	πρόξ Μπαγκόγκ 7/7
ΕΛΛΙΑ II (δ.κ.)	79	19634	πρόξ Λάγος 7/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Γουέστερνπορτ 18/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Ν. Υόρκη 16/7

ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρόξ Γιβραλτάρ 9/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Χουέβα 28/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Χιούστον 29/6
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Ρότερνταμ 11/7
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	ε. Μπέλεμ 18/7
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 3/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	16822	πρόξ Κίνα 45/7
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Ν. Όρλεάνη 19/7
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρόξ Ούμπε 31/5
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Λειζόες 21/7
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Λός Άντζελες 14/7
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	ύψωση ελληνική
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	α. Εϊβόμαουθ 29/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	πρόξ Άπω Άνατολή 22/7
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	ε. Ναγκόγια 19/7
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 4/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρόξ Πειραιά 31/5
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	76	20412	πρόξ Τζακάρα 10/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	πρόξ Κάρατσι 23/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	ε. Σάν Νικόλας 17/7
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	α. Ρίο Γκράντε 17/7
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	α. Γιβραλτάρ 21/6
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Χιούστον 14/7
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	α. Άντοφανάκστα 18/7
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	84	22629	πρόξ Ίνδία 9/7
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	πρόξ Μπρίντνι 21/6
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Μαυρίκιος 26/6
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	ε. Ταόρλεστον 18/7
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	πρόξ Ίνχαμπάνε 10/6
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. Άιν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Ριγέκα 15/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Μανφρεντόνια 12/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	δ. Παναμά 11/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Ν. Όρλεάνη 22/6
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Φουσίκι 8/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ρότερνταμ 16/7
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Σιγκαπούρη 21/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Σάν Βινσέντε 8/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Σακάι 15/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	πρόξ Τζακάρα 19/7
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	75	6499	πρόξ Ξιγκάγκ 10/5
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	20546	α. Άμβούργο 21/7
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	21360	ε. Μπ. Άιρες 18/7
ΕΦΟΝ Ν. (κ.)	74	14668	πρόξ Β. Κορέα 13/6
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Βομβάη 21/7
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Σεπέτιμα 10/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	ε. Ντακάρ 9/6
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρόξ Χάρ Φοκάν 21/9/87
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Όμισαλν 10/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Πόρτ Σαίτ 25/5
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Παναμά 17/7
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Όζάκα 16/7
ΖΗΝ	79	16379	πρόξ Άναμπα 29/5
ΗΡΑ *	79	16390	α. Τζόρφ Λασφόρ 30/6
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Βηρυττό 20/7
ΗΡΩ	76	17129	πρόξ Κίνα 6/7
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	68	10397	πρόξ Πόρτ Σουδάν 2/7
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Νταλνάν 11/7
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Γιοκοχάμα 12/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ν. Υόρκη 16/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 3/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	μετ. «Θαλασσινή Χαρά» (κ.)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	μετ. «Θαλασσινή Μάνα» (Α.)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Ούμ Σάιντ 19/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Ίμινγκχαμ 19/7
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Πόρτ Σαίτ 7/7
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Άμβέρσα 12/7
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	πρόξ Άμβέρσα 21/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	επισκευές Σαλβαντόρ 26/7
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Κακογκάβα 30/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Πειραιά 11/7
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	α. Φιλαδέλφεια 16/7
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	πρόξ Μιλάκι 7/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρόξ Νιγηρία 9/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρόξ Κόμπε 7/7
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	πρόξ Βενγκάζη 18/7
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρόξ Βόλο 29/6
ΙΒΑΝ (Όνδ.)	69	9333	πρόξ Ταρτούς 3/7
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	ε. Πειραιά 19/7
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	ύψωση ελληνική
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	πρ. «Licorne Oceane»
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρόξ Ρίο Γκράντε 18/7
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. Φλάσσιγκ 13/7
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ρίο Γκράντε 11/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Ντάρμπαν 14/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Νόρντενχαμ 23/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Άμβέρσα 20/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Κουρασάο 15/7
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Αλεξάνδρεια 25/5
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	επωλήθη
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Τενερίφη 9/7
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Σιγκαπούρη 215/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρόξ Βραζιλία 7/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρόξ Πολωνία 28/6
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρόξ ΗΠΑ 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Ραβέννα 8/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρόξ Κωνσταντίνα 4/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	μετ. «Κυριάκος Μ.» (κ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	επωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Χιούστον 1/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Τενερίφη 9/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	πρόξ Πόρτ Σουδάν 25/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	10650	δ. Γιβραλτάρ 16/7
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	ε. Ραβέννα 12/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	δ. Παναμά 14/7

ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.).	71	16372	πρός Ν. Ζηλανδία 25/6	ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.).	76	15904	πρός Τυνησία 25/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	ε. Πειραιά 14/7	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168	πρός Μάλτα 19/7
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.).	77	14349	α. Βαλλέττα 16/7	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532	πρός Τρίνταντ 17/7	ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.).	70	11329	δ. Γιβραλτάρ 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800	δ. Πόρτ Σαϊδ 22/7	ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.).	70	11329	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.).	74	17135	πρός 'Ινδία 18/6	ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.).	68	35987	πρός Λάδωρο Καρνέντας 24/6
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Γιβραλτάρ 11/6	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).	74	9800	πρός 'Αμβούργο 22/7
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954	πρός Λονδίνο 19/7	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101	ε. Ρίο Χάινα 1/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.).	72	10605	α. Σγκαπούρη 21/7	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 5/7
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.).	65	1219	πρός Καζαμπλάνκα 13/7	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).	73	18892	ε. Ν. 'Υόρκη 8/7
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166	πρός Σαγκάη 23/4	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).	77	20502	ε. Καοσιούγκ 13/7
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.).	72	12182	δ. Παναμά 18/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108	πρός Βαλπαράϊζο 6/7
ΚΑΣΤΩΡ (π.).	73	21754	ε. Ρουαίξ 18/7	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604	δ. Παναμά 11/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	ε. Ν. 'Υόρκη 17/7	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	μεταφορές Περισκοίου
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459	α. Σάντος 15/7	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).	76	17324	πρός Σαμαρίντα 1/7
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Σάντος 15/7	ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.).	65	1224	μετ. «Star» ('Ονδ.).
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.).	57	1324	α. Σάντος 15/7	ΜΑΡΙΛΙΑ ('Ονδ.).	61	3942	διάλυση 'Αλάγκ
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	α. Θεσσαλονίκη 30/6	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341	πρός Σάντος 8/7
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	μετ. «Pearl of Dubai»	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628	α. Γιούροπορτ 23/7
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Πόρτ Σαϊδ 23/7	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	85	30831	πρ. «Probo Britt»
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.).	78	9862	ε. Σγκαπούρη 11/7	ΜΑΡΙΤΖΑ (δ.κ.).	70	83168	ε. Φουτζέιρα 30/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	πρός Καλλάο 20/6	ΜΑΡΙΤΖΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.).	74	13687	α. 'Αμβέρσα 23/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/7	ΜΑΡΙΤΣΙΝΑ (π.δ.).	73	72336	πρός Δ. 'Αφρική 25/6
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Μπαγκόκ 24/6	ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.).	71	1516	α. Μασσαλία 21/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.).	74	8896	ε. Μπιλμπάο 14/7	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708	ε. Κάντλα 24/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898	ε. Κάντλα 2/7	ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.).	69	15520	ε. Μομπάσα 26/6
ΚΕΛΛΑ (κ.).	69	16229	ε. Τσιταγκόκ 24/6	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715	α. Κολούμπια 17/7
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/5	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498	πρός Κωνσταντίνα 29/6
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.).	73	22126	ε. Μπαθναγκάρ 10/6	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10991	α. Γιοκοχάμα 2/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.).	72	11954	επισκευές Πειραιά 12/7	ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.).	76	21372	ε. Λισσαβόνα 21/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.).	74	7557	δ. Σουέζ 3/7	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623	α. Σγκαπούρη 20/7
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.).	74	16682	πρός 'Οναχάμα 14/6	ΜΕΛΙΝΑ (κ.).	75	1558	α. Λά Σπέζια 15/7
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690	α. Τέξας Σιτι 1/7	ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.).	77	60655	ΕΤΑ Δ. 'Αφρική 22/6
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451	ε. Ντάρμπαν 23/7	ΜΕΕ ('Ονδ.).	64	1096	πρός Μανφρεντόνια 11/7
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.).	66	6995	ε. Γένοβα 20/7	ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141	πρός 'Ινδονησία 27/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.).	81	32723	α. Γιοκοχάμα 16/7
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.).	69	79969	ε. Φουτζέιρα 19/7	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872	ε. Λάγος 18/6
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800	δ. Πόρτ Σουδάν 8/7	ΜΕΡΙΤ (π.).	73	112306	στο Χορμούζ (άποθηκη)
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756	δ. Παναμά 20/7	ΜΕΡΙΤ (π.).	69	35284	ε. Σάν Φραντσκο 15/7
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40626	α. Γένοβα 20/7	ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.).	70	10490	πρός Λιβερία 19/7
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.).	74	8915	πρός Μπελαγούαν 28/6	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.).	79	43857	α. 'Αμβέρσα 19/7
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.).	70	2913	α. Γένοβα 20/7	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857	α. Μπωμόν 18/7
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.).	77	15446	α. Γένοβα 20/7	ΜΗΛΟΣ (π.).	66	10715	α. 'Αλεξάνδρεια 30/6
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.).	77	15043	α. 'Αμβούργο 22/7	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376	πρός Κούβα 21/6
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Λας Πάλμας 9/7	ΜΙΛΙΑΜΑ (π.).	75	12498	ε. Σαγκάη 6/7
ΚΟΡΑΛ (κ.).	81	15178	δ. Γιβραλτάρ 3/7	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).	82	32506	πρός Ν. 'Ορλεάνη 3/7
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.).	74	112825	α. Πειραιά 16/7	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	73	36330	ε. Ταρραγκόνα 2/7
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	επισκευές Ντουμπάι 25/5	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.).	71	1557	α. 'Ορλεάνη 16/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	πρός Ειρηνικό 12/6	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.).	82	17164	α. Χάμιλτον 17/7
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).	74	15994	ε. Μπρέικ 25/7	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061	πρός 'Αλγερία 4/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Παλάου Σαμπού 7/7	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).	73	30930	α. Σακάτα 18/7
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Ν. Πλύμουθ 17/7	ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.).	74	39050	πρός Ταϊβάν 12/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.).	76	88886	ε. Ντουβέντιν 21/7	ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.).	68	31507	πρός Γιοκοχάμα 22/6
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	δ. Πόρτ Σαϊδ 15/7	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).	73	61183	ε. Σγκαπούρη 11/7
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.).	68	15809	πρός Βομβάη 2/7	ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.).	70	8870	πρός Περισκό 3/7/87
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	ε. Μανίλα 16/7	ΜΟΝΤΡΩ (κ.).	72	9924	α. Λά Σπέζια 30/6
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.).	69	9777	πρός Π. Κομπέλλο 25/5	ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.).	67	30823	δ. Π. Σαϊδ 11/7
ΚΥΘΗΡΑ (κ.).	68	1599	ε. Τακοράντι 3/7	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.	76	19633	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.).	68	10313	δ. Ντόβερ 7/7	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506	α. Ρότερνταμ 5/7
ΚΥΜΟ (π.).	74	65685	πρός Κονακρά 22/6	ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Χιούστον 13/7
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.).	75	17875	α. Μπιλμπάο 29/6	ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.).	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I. (κ.).	71	13443	α. Μίρι 7/7	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).	76	3741	πρός 'Αλγερία 7/7
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951	ε. Χιούστον 19/7	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.).	73	9859	α. Φόξ 22/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Βομβάη 18/7	ΜΠΑΣΜΑ (π.).	76	20480	πρός Πόρτ Κέλαγκ 8/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.).	74	16388	δ. Κων/πολη 45/7	ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.).	69	44860	στη Σεμάγκα (άποθηκη)
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	ε. Παράντονα 30/6	ΜΠΕΛΑΙΤΑ (κ.).	68	8370	πρός 'Αμβέρσα 29/6
			πρός Σουέζ 23/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625	α. Ζέιτ Μπαϊ Τέρμιναλ 15/7
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).	74	65068	α. Τής 16/7	ΜΠΕΛΛΟ (βρ.).	65	11541	α. 'Αστακό
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.).	78	1250	πρός Π. Κομπέλλο 25/5	ΜΠΙΛΛ (κ.).	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.).	72	83714	α. Ντρογκέντα 22/7	ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.).	68	16161	μετ. «Stardrop» (κ.).
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.).	77	14107	α. Φάλμουθ Μπαϊ 18/7	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).	70	3956	δ. Ντόβερ 6/7
ΛΑΙΛΑΦ (κ.).	76	12166	πρ. «Falcon»	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867	δ. Γιβραλτάρ 19/7
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.).	74	8588	στη Μανίλα 17/7	ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.).	74	126413	πρ. Μίνα δλ Φαχάδ 1/7
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.).	73	8558	δ. Παναμά 9/7	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).	73	16106	α. Ντάρμπαν 4/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	72	8558	δ. Ντόβερ 19/6	ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.).	73	8558	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 12/7	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ ('Ονδ.).	66	9085	ε. Πόρτ Σουδάν 4/7
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.).	73	8558	ε. Φλάσσιγκ 18/7	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.).	73	31861	α. Σαβάννα 19/7
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.).	73	8558	α. 'Αμβέρσα 6/7	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.).	74	15500	α. 'Αλεξάνδρεια 25/6
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	πρός Μεγ. Λίμνες 15/7	ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980	α. Ταϊτακόγκ 18/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698	ε. 'Αμβέρσα 23/7	ΜΠΡΗΖ (κ.).	71	9085	στο Μπουσίρ
ΛΑΜΑ (κ.).	77	3727	πρός Κωνσταντίνα 21/6	ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524	δ. Κων/πολη 3/7
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	63519	α. Τζεμπέλ 'Αλι 3/7	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.).	71	18748	α. Τενερίφ 25/6
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.).	77	8976	πρός Γκάνδη 19/7	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506	δ. Παναμά 17/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.).	78	8980	ε. Φρεντερίτα 18/7	ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	πρός Τσάντλερ 16/6
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600	πρός Κουεϊμάνε 6/6	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	ε. Κολούμπια Ρίβερ 17/7
ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.).	75	12416	δ. Παναμά 11/7	ΝΑ'Ι'Α (κ.).	70	9069	πρός Τζακάρα 15/6
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	πρός Μαπούτο 7/7	ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723	α. Τζόρφ Λασφάρ 22/6
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	α. Μάντρε ντέ Νέιους 10/7	ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.).	80	10982	πρός Κολομβία 26/6
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244	πρός 'Ινδία 15/7	ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.).	70	16224	α. Χιούστον 18/7
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648	ε. Βομβάη 11/6	ΝΕΒΑΔΑ (κ.).	68	14569	ε. Τζουμπάιλ 16/7
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός 'Αφρική 27/6	ΝΕΔΙ I. (δ.κ.).	74	39018	α. Φόξ 18/7
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	στο Χορμούζ	ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082	πρός Μεσόγειο 29/5
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13446	ε. Ρουέν 19/7	ΝΕΣΣΗ (κ.).	72	60414	πρ. Ντουαντίμπο 12/7
ΛΕΙΣΘΕΣ (μ.).	63	10617	πρός Κωνσταντίνα 5/7	ΝΕΣΤΟΡ (κ.).	77	19166	πρός 'Ινδονησία 9/7
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	δ. Π. Σαϊδ 14/7	ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.).	71	12202	ε. Φουτζέιρα 20/7
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.).	74	18700	πρός Τσιγούαν 3/7	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.).	70	9247	πρός Βομβάη 19/7
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.).	72	10194	πρός 'Αβάνα 15/6	ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.).	71	6738	στον Πειραιά 12/7
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	πρ. 'Αλβανία 15/7	ΝΙΓΗΡ (δ.κ.).	73	9842	στη Σγκαπούρη 25/4
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.).	73	15498	πρ. 'Αλβανία 9/6	ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.).	73	20328	ε. Μπελαγούαν 23/3
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.).	72	17914	πρ. Κίνα 22/6	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρ. Βραζιλία 1/7
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	πρ. Βενεζουέλα 27/5	ΝΙΚΟΛΑ (Μπχ.).	75	11462	α. Ντάρμπαν 18/7
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.).	70	15216	πρ. Κίνα 8/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.).	75	61000	πρ. 'Αρούμπα 24/6
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ ('Ονδ.).	67	1205	ε. Πόρτ Σαϊδ 13/7	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.).	69	1473	α. Φόξ 15/7
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	ε. Τζακάρα 29/6	ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.).	68	2213	ε. Πειραιά 28/6
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	πρ. Μασάν 25/6	ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843	α. Λός 'Αντζελες 12/7
ΛΗΤΩ II (π.).	72	6106	α. Φόξ 2/7	ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.).	68	16112	ε. Μπαθναγκάρ 2/6
ΛΙΛΥ (π.).	71	8799	α. Βενετία 20/7	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	69	5997	πρ. Βενεζουέλα 30/6
ΛΙΜΑΝ (κ.).	70	5926	μετ. «Iron Trust» (κ.).	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	82	29700	πρ. 'Αρούμπα 23/6
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.).	69	17872	α. Λίβερπουλ 18/7	ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163	α. Κολόμπο 17/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	74	8931	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/7	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752	μεταφορές Περισκοίου
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256	α. Ντουόλα 2/7	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10363	ε. Καοσιούγκ 14/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865	ε. 'Αμβέρσα 23/7	ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.).	81	9206	στο 'Αντεν 16/7
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865	α. 'Αμβούργο 3/7	ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.).	73	117178	δ. Σουέζ 15/7
ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.).	68	9079	πρ. Τζέντα 6/7	ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.).	67	41187	ε. Μπαχαράιν 11/7
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	ΝΟΡΔΕΡΝ			
				ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.).	77	1973	πρ. Βάρρι 14/6

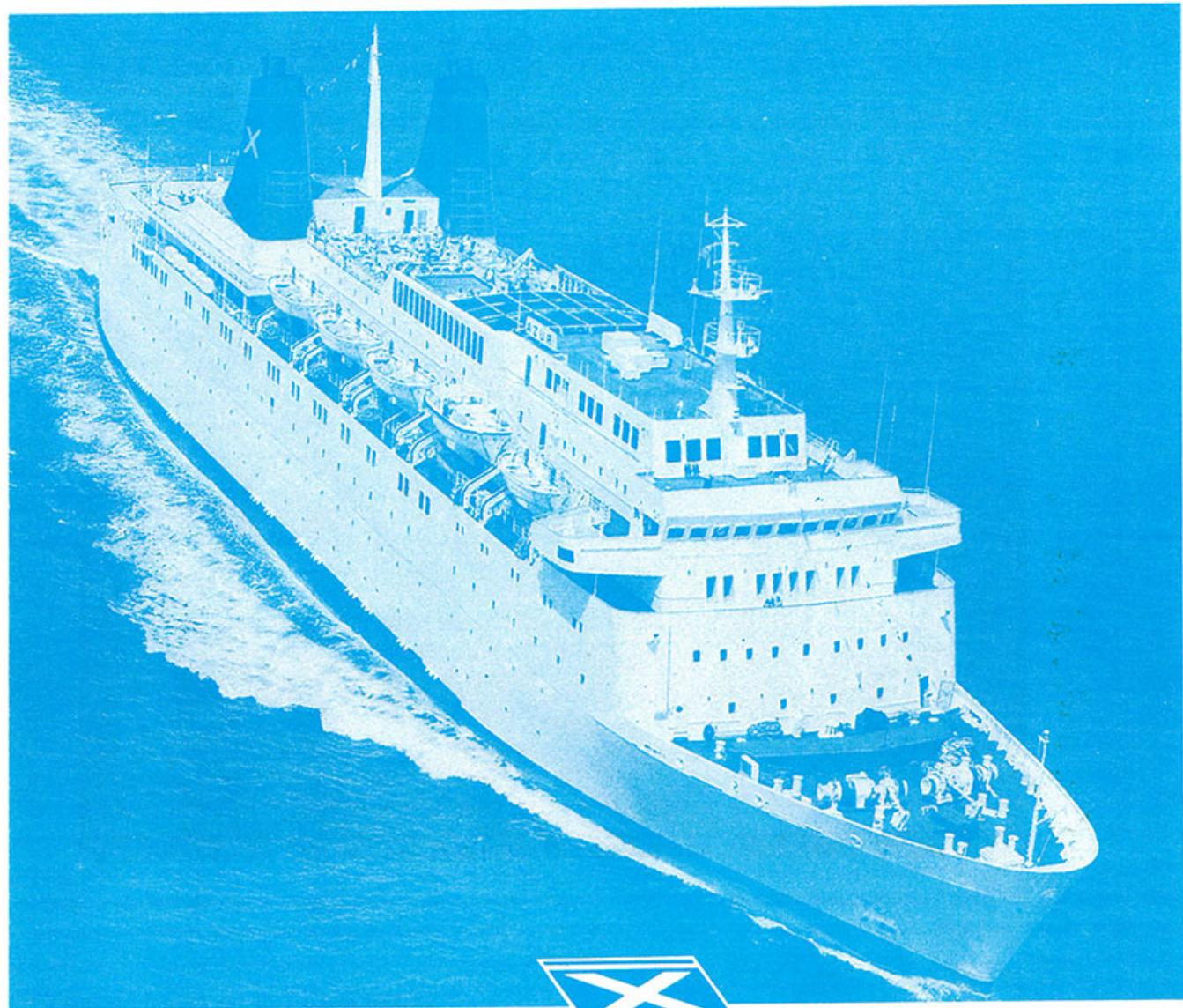
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Τέξας Σίτυ 21/5	72	9481	ε. Ροζάριο 20/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Σειτούμπάλ 12/7	76	60937	α. Ν. Όρλεάνη 10/6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Π. Λυμόν 26/6	72	18268	α. Δουνκέρκη 17/7
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊμί 5/7	72	35840	πρός Τζέντα 13/7
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Δ. Αφρική 26/6	87	22354	ε. Προβιντένς 8/7
ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	α. Πειραιά 26/6	72	14675	ε. Ταϊσούγκ 29/6
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	πρός Σαταχίπ 11/1	70	10469	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/7
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Τάμπα 5/7	87	25000	ύψωση ελληνική
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)	45	5848	όργει Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Τζέντα 28/6	70	30890	δ. Σουέζ 16/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 9/7
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Μαντράς 22/7	87	25000	ύψωση ελληνική
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	67	40675	α. Πειραιά 18/7
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Φορταλέζα 9/7	68	10339	α. Μαυρίκιο 12/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Μάντρε ντέ Ντέους 13/7	68	10722	ε. Κακινάνα 16/7
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρός Λαττάκια 23/6	66	2969	ε. Μείλ Άιλαντ 5/7
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοί	83	26996	δ. Παναμά 8/7
ΕΞΕΝ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λαύριο 18/7	76	11768	α. Παλεμπάγκ 3/7
ΞΙΠΟ'Ι ΝΤ (δ.κ.)	70	4062	έπιωλήθη άλλοδαπούς	77	10442	α. Ντάρ ες Σαλάου 21/7
ΟΑΚΜΠΑΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαν 15/7	87	25000	ύψωση ελληνική
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	δ. Σουέζ 17/7	71	9481	διεύθυνση Μπαγκλαντές
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Μπουέναβεντούρα 13/7	70	16146	α. Πράια Μόλε 14/7
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Βενετία 20/7	73	11383	πρός Δ. Αφρική 30/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	α. Λούπ Τέρμιναλ 15/7	68	18525	ε. Ν. Όρλεάνη 19/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Παναμά 18/7	74	16126	μετ. «Προταγκονίστ» (κ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Σουέζ 6/7	78	20288	πρός Σιγκαπούρη 9/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τέρμιναλ 5/5	80	15701	ε. Λειξόες 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Κορέα 17/7	79	12423	ε. Πειραιά 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Χιούστον 3/7	74	5071	ε. Σάντο Ντομίγκο 7/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Χιούστον 8/7	72	12982	ε. Μαυρίκιο 16/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	α. Ντάρμπαν 21/7	84	26959	δ. Παναμά 11/7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεταφορές μεταφορές	82	20253	πρός Κίνα 14/6
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	όργει Πειραιά	80	16074	έπιωλήθη Γερμανούς
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	μετ. «Σίλιμα» (λ)	69	9677	ε. Κων/πολη 18/6
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Βανκούβερ 18/7	73	9059	ε. Μουπάσα 5/7
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Χάλλα 22/7	78	11875	α. Ν. Όρλεάνη 28/6
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι ΝΤ (κ.)	71	13858	α. Νταβόρ 5/7	60	4820	α. Λας Πάλμας 5/7
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9888	πρός Έλλάδα 9/6	78	11208	μετ. «Margot» (κ.)
ΟΝΥΞ (π.)	76	17959	πρός Άνναμπα 16/7	75	6016	ε. Σαντάντερ 2/7
ΟΡΑ'Ι ΟΝ	73	18958	πρός Ρότερνταμ 15/7	69	1573	πρός Δακάρ 22/6
ΟΡΕΓΚΑΝ (λβ.)	75	6617	ε. Ρότερνταμ 8/6	64	7995	ε. Γιούροπουρ 12/7
ΟΡΕΜΠΑΞ (δ.κ.)	75	39656	πρός Βενεζουέλα 11/7	73	8405	πρός Ίνδια 18/7
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	ε. Γκνάντακ 20/7	71	9646	ε. Πασαγίς 11/7
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρός Θεσσαλονίκη 30/7	77	39562	ύψωση σημαία Φιλippi
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Κόλπο ΗΠΑ 1/7	77	10409	ε. Βομβάη 20/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι Σ (κ.)	60	11434	ε. Παλέριο 17/7	69	16229	ε. Πόρτ Σαϊδ 22/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι Κ (κ.)	76	12443	α. Γουάλλα 7/7	71	17805	α. Ρουαίς 30/5
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στήν Άκαμπα (άποθήκη)	68	24893	α. Λοριεντ 2/7
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι Τ (κ.)	72	9709	ε. Κάντλα 3/7	70	1598	πρός Γκιζάν 17/7
ΟΥΑ'Ι Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (άποθήκη)	72	16704	στή Βομβάη 30/6
ΟΥΑ'Ι Τ ΡΟΥΖ	84	13852	α. Όζκα 19/7	67	37625	ε. Ζέιτ Μπαϊν Τέρμ. 26
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιούγκα 8/5/87	64	4824	α. Βίγκο 15/6
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	πρός Κωσταντίνα 21/6	71	2932	μετ. «Pierow II» (Ονδ)
ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρός Άβάννα 28/6	73	22626	πρός Κούβα 29/5
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'ΙΣ (Βρ.)	67	19541	α. Νάπολη 19/3	68	13546	α. Ν. Όρλεάνη 30
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	μετ. «Finix»	65	20002	ε. Ν. Υόρκη 27/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	ε. Σόρεχαμ 21/7	66	39695	στή Τζέντα (άποθήκη)
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Πόντα ντα Μαζέιρα 18/6	73	15498	α. Πράια Μόλε 10/7
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Ρεσίφ 2/7	71	128929	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	πρός Γκάνδη 23/7	72	8987	ε. Σουέζ 17/7
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Ταρραγκόνα 30/6	77	16736	ε. Παραντί 8/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Φρήταουν 19/6	77	16736	ε. Ν. Μαγκαλόρ 4/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Λουάντα 14/4	74	25765	α. Σαβόνα 12/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Τενερίφη 16/7	77	16576	πρός Ίνστον 25/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Σουέζ 24/7	74	25765	α. Σάρροχ 14/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Μαντράς 4/6	76	21619	α. Ντορτιόλ 17/7
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Σάν Λορέντζο 18/7	66	1597	πρός Γέλα 13/6
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωση ελληνική	65	1599	ε. Γένοβα 18/7
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	πρός Λά Γκουαίρα 11/6	77	19199	πρ. «Executive»
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	α. Ρότερνταμ 21/7	76	2144	ε. Πειραιά 14/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λβ.)	70	11489	α. Μουφαλκόνε 16/7	72	11506	α. Μπ. Άιρες 18/7
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 20/7	75	29068	δ. Νόβερ 18/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Βανκούβερ 19/6	72	11506	ε. Ντάρ ες Σαλάου 20/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	πρός Μανίλα 1/7	75	14523	πρός Τζέντα 2/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Ντάρμπαν 7/7	66	3314	μεταφορές μεταφορές
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοί	71	9084	ε. Μανίλα 24/5
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Ίκονιο 15/7	71	13575	πρός Ίνδια 8/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	δ. Γιβραλτάρ 16/7	70	13907	πρός Άκαμπα 28/6
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Τάραντα 14/7	67	1600	ε. Άλεξάνδρεια 9/7
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	μετ. «Όλύμπικ Μέντωρ» (π)	69	8064	α. Βρέμη 19/7
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	ε. Σιγκαπούρη 20/7	70	8064	δ. Σουέζ 10/7
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός Κίνα 6/7	78	6053	ε. Άλεξάνδρεια 17/7
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρός Σάντος 9/7	72	3137	α. Βαρκελώνη 11/7
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	ε. Χουάγκου 15/7	85	26959	α. Μπαχραϊν 15/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Γιουροπουρ 22/7	74	12498	ε. Κασσιούγκ 27/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζέντα 5/7	76	17308	ε. Πειραιά 9/7
ΠΕΝΤΕΛΗ (λβ.)	72	57802	ύψωση ελληνική	71	43867	πρός Ν. Όρλεάνη 9/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Π. Σαϊδ 9/7	74	164758	ε. Λούπ Τέρμιναλ 3/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Λομπίτο 1/7	71	8349	α. Ταμπίκο 1/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Κολόμπο 19/7	86	15933	πρός Τάμπα 6/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Λός Άντζελες 18/7	80	17798	δ. Έλσονόρη 10/7
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Άμστερνταμ 2/7	70	9951	α. Σαλβαδόρ 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	δ. Παναμά 5/6	70	12578	α. Λας Πάλμας 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.)	69	10839	πρός Κουαντάν 24/6	70	12578	στό Κοτονού 7/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπαστιάν 2/6	77	16267	α. Λός Άντζελες 11/7
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	στή Σιγκαπούρη	75	7033	α. Μπελέμ 11/7
ΠΙ'Ι Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωση ελληνική	73	8917	α. Άντεν 24/6
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Πειραιά 19/6	76	19016	α. Κορούνα 19/7
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	πρός Έλλάδα 9/7	75	51898	δ. Σουέζ 14/7
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Πειραιά 19/7	79	14089	α. Βομβάη 12/7
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Σιγκαπούρη 7/7	78	10077	μετ. «Σαρωνικός II» (κ.)
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	δ. Σουέζ 18/7	69	43456	στον Περαικό 19/7
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	πρός Κόντινεντ 10/6	77	22377	α. Κολούμπια ρίβερ 15/7
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στή Φουτζέιρα 30/4	82	19494	δ. Σουέζ 21/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Ταϊβάν 10/7	76	18174	α. Γκύνια 16/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λας Πάλμας 1/7	76	16277	ε. Κορντένιβε 7/7
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Βομβάη 7/7	70	12142	α. Κοριντίο 4/7
ΠΟ'Ι ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	πρός Π. Όρντζ 25/6	79	15688	πρός Κούβα 17/6
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	όργει Κίμωλο	71	48685	α. Όμοσλγ 3/7
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Περαικό	73	13631	πρός Λάγος 4/6
ΠΟΛΥΛΩΞ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Μπ. Άμπας 28/5	75	13079	α. Σειτούμπάλ 21/7
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87	75	15534	α. Παναμά 2/7
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Ν. Όρλεάνη 18/7	76	17415	πρός Τόκιο 17/7
ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Ροζάριο 20/7	71	14130	α. Άμστερνταμ 23/7
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ν. Όρλεάνη 10/6	76	30343	α. Καρότσι 3/7
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	18268	α. Δουνκέρκη 17/7	77	40553	δ. Γιβραλτάρ 20/7
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρός Τζέντα 13/7	78	28025	α. Τερνέστη 20/7
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Προβιντένς 8/7			
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Ταϊσούγκ 29/6			
ΠΡΑ'Ι Μ (κ.)	70	10469	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/7			
ΠΡΑ'Ι ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωση ελληνική			
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	όργει Πειραιά			
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Σουέζ 16/7			
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 9/7			
ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ύψωση ελληνική			
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 18/7			
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Μαυρίκιο 12/7			
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Κακινάνα 16/7			
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι Τ (Μ.β.)	66	2969	ε. Μείλ Άιλαντ 5/7			
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Παναμά 8/7			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Παλεμπάγκ 3/7			
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Ντάρ ες Σαλάου 21/7			
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	ύψωση ελληνική			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	διεύθυνση Μπαγκλαντές			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	α. Πράια Μόλε 14/7			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Δ. Αφρική 30/6			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Ν. Όρλεάνη 19/6			
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	μετ. «Προταγκονίστ» (κ.)			
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	πρός Σιγκαπούρη 9/7			
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	ε. Λειξόες 17/7			
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	12423	ε. Πειραιά 17/7			
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Σάντο Ντομίγκο 7/7			
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Μαυρίκιο 16/7			
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	84	26959	δ. Παναμά 11/7			

ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Ραβέννα 11/7	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ντάρμπαν 23/7
ΣΗΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	α. Ντάρμπαν 18/6	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Π. Όρντλ 30/6
ΣΗΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	ε. Μπ. Αίρες 22/6	ΤΗΝΟΣ ΑΓ'ΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρός Ρόττερταμ 5/7
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Φιλαδέλφεια 11/7	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	α. Φλάσερ 7/7
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	ε. Ρόττερταμ 22/7	ΤΟΣΑ (κ.)	71	9082	πρός Τρίπολη 31/5
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Νταμμάμ 12/7	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεδ.)	68	9627	ε. Τζακάρα 26/6
ΣΗΛΙΚ (Μαλ.)	74	18963	δ. Σουέζ 13/7	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Μαντράς 15/7
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Τακοράντι 4/7	ΤΡΑΝΣΚΕ'Π (κ.)	70	5538	στον Πειραιά 20/7
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στο Ασσάμπ	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881	α. Λός Αντζέλες 18/7
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Αμβέρσα 24/7	ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	ε. Φλάσερ 12/7
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	ε. Γκάλεστον 27/6	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Νταλίν 12/7
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	α. Ν. Όρλεάνη 11/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Χάμπτον 14/7
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρός Λισαβώνα 19/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Ματάνζας 19/6
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Τζέντα 21/6	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	στο Ικόνιο 20/7
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Νικασέα 14/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	ε. Φουτζέιρα 28/2
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	στη Βαρκελώνη 11/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Σάντος 16/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Κασσιούγκ 7/7
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Ντόβερ 15/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΥ (δ.μ.7)	73	17795	α. Ν. Υόρκη 15/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Άρατού 17/7
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Φρεντερσία 6/5	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	στο Ντουμπάι 3/5
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	ε. Ντηρόιτ 18/6	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	δ. Ντόβερ 16/7
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	α. Λός Πάλας 18/7	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Νάπολη 15/7
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Κόρντον 14/7	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Τζιμπουτί 22/6
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρός Ιμμινγκχαμ 21/7	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Ντάρμπαν 16/7
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 6/5	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπαντάρ Άμπας 17/6
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Φός 6/7	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Άλγκεθίρας 2/7
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	στο Σχζέιν 22/7	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 8/7
ΣΗΡΟΒΕΡ (Κ.)	79	14592	πρός Λά Γκουαίρα 23/6	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	μετ. «Ασόν» (κ.)
ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	πρός Ιταλία 2/7	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	στη Σιγκαπούρη 23/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σιγκαπούρη 21/7	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Ν. Όρλεάνη 19/7
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Σέτε 29/6	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ	74	8915	α. Ντάρμπαν 22/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Κούβα 10/5	ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	75	16421	πρός Σιγκαπούρη 23/6
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Φός 21/7	ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	α. Σιγκαπούρη 21/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Σάντος 4/7	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	δ. Παναμά 12/7
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Σάντος 17/7	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Καντίλα 12/7
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	στη Βομβάη	ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	πρός Ν. Υόρκη 10/7
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Γάνδη 30/6	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Κόρπους Κρίστι 8/7
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σάντος 11/7	ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	ε. Νάντη 16/7
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Τρίπολη 7/6	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	δ. Σουέζ 13/7
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Μαλίβα 16/7	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ύψωσε ελληνική
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	μετ. «Midway» (κ.)	ΦΕΣΤΙΝΤ (κ.)	69	8767	προς Κωνσταντίνα 24/6
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Κορέα 28/6	ΦΗΑΡΛΕΣΣ (κ.)	71	22523	στο Γιαντάι
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	πρός Κίνα 18/6	ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Παρανάγουα 14/7	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Πόρτ Έσκουβέι 20/7
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Ν. Όρλεάνη 20/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. «Οχάιο»	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	πρός Γιουγκοσλαβία 17/7
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Μίνα Καμπούς 22/6	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	επιπλήθη διάλυση
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	στη Μαλίβα 10/7	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Τρίπολη 16/6
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σιγκαπούρη 17/6	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Νάπολη 17/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Αλεξάνδρεια 14/7	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Γλασκώβη 15/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridian» (Ονδ.)	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Χάμπτον 10/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Πειραιά 20/7	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Κολομπία Ρίβερ 14/7
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Π. Σαίτ 15/7	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	στη Μπετζάγια (αποθήκη)
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπ. Χομεινί	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	πρός Μαλαισία 24/7
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	ε. Σάντος 12/7	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Χιούστον 30/6
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)	73	17466	πρ. «Mobil Engineer»	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρός Σιγκαπούρη 3/7
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Τσιταγκόγκ 24/7	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΚΑ'Υ ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Ροζάριο 14/7	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	α. Χιούστον 16/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Κόρντιφ 19/7	ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	α. Χιούστον 16/7
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049	πρός Γιαντάι 16/7	ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Πειραιά 11/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Ντάρμπαν 13/6	ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	α. Φιλαδέλφεια 11/7
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	ε. Βενετία 5/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Σιγκαπούρη 30/7/87
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρός ΕΣΣΔ 13/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	69	15808	ε. Λά Γκουαίρα 11/6
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρός Κόρπους Κρίστι 23/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	16441	πρός Κορέα 25/6
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Ντουγκί Ράι 16/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	73	17918	δ. Παναμά 20/7
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στον Πειραιά 24/5	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	75	8332	πρός Πάγκο Πάγκο 28/5
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Λός Πάλας 19/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	87	25000	α. Ησθ Λόντον 12/7
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Ντάρμπαν 4/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	71	10586	πρός Βενεζουέλα 16/5
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σιγκαπούρη 17/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	63	26759	ε. Ρίο Γιανέρο 17/7
ΣΠΗΛΙΔΑΙ	78	12518	α. Τσαγκουαράμας 11/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	76	9282	πρός Λάγος 5/7
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χωρ Φακάν 23/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	73	29709	δ. Έλσονόρ 4/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Άλγερία 25/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	68	8034	α. Γιοκχάμα 12/7
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Τάραντα 18/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	69	9342	πρός Καναδά 14/7
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Καέν 7/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	69	8065	α. Λός Πάλας 16/7
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Ραβέννα 15/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	61	1652	ε. Λός Πάλας 20/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρός Πειραιά 27/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	75	8413	ε. Βαλπαράϊζο 1/7
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Πόρτ Κέμπλα 19/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	68	1568	πρός Τόκιο 1/7
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	ε. Πειραιά 18/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	68	2863	στο Βίγκο 20/7
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Τουμπάρδο 28/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	68	5537	ε. Ιταζάι 9/7
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	α. Άμστερνταμ 22/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	68	5644	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	στον Περσικό 12/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	68	5527	ε. Πειραιά 25/6
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	δ. Π. Σαίτ 16/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	80	2484	πρός Νουαντίμπο 7/6
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	α. Αλεξάνδρεια 25/5	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	75	44698	α. Σιγκαπούρη 14/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	46928	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Αίγυπτο 21/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	73	109700	α. Σιγκαπούρη 20/7
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	α. Κουίνχουαγκνάντο 5/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	13689	στη Σιγκαπούρη 10/6
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	α. Μονφαλκόνε 8/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	9343	επιπλήθη αλλοδαπούς
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Βανκούβερ 19/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	18694	ε. Τής Μπαί 25/7
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Ράς Τανούρα 30/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	73	13687	πρός Αίγυπτο 26/6
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	δ. Παναμά 4/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	15498	πρός Κίνα 18/7
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός Αιθιοπία 19/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	33267	ε. Ροζάριο 17/7
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Κασσιούγκ 7/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	75	11284	ε. Ριγίεκα 20/7
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	71	8825	α. Πειραιά 4/2
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Ρόττερταμ 19/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	79	5266	α. Ντάρμπαν 14/7
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρός Άνναμπα 21/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	75	19116	ε. Ρουαί 19/7
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	επισκευές Πειραιά 9/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	70	12363	α. Ντόχα 18/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Όζάκα 8/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	19407	ε. Βηρυτό 23/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	δ. Παναμά 20/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	78	15981	πρός Βομβάη 6/7
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρός Βραζιλία 13/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	73	4940	ε. Κονταζακόλκος 29/6
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	α. Ν. Όρλεάνη 14/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	71	6166	πρός Π. Καμπέλλο 29/6
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρός Σουάδο 26/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	71	15922	προς Κήλογκ 21/6
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	στην Μπαγκόγκ 12/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	64	15404	α. Πειραιά 21/6
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	α. Μιζουσίμπα 1/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	77	11231	δ. Σουέζ 22/7
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεδ.)	69	8812	επιπλήθη Έλληνες	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	75	139421	α. Ράς Τανούρα 28/5
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	πρός Κούβα 25/5	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	71	1532	α. Κεντίρα 12/7
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρός Αμβέρσα 19/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	79	12598	πρός Πόρτ Κέλανγκ 29/6
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Ντάρμπαν 9/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	19451	α. Ρόττερταμ 24/6
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Ντάρ ες Σαλάμα 17/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	72	17674	πρός Κίνα 29/6
ΤΖΙΟΥΕΛΑ I	83	35762	α. Κολομπία Ρίβερ 17/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΟΣΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Σμύρνη 13/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Ίνδια 30/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρός Χόγκ Κόγκ 22/6	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	α. Ρόττερταμ 5/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	α. Ντάρμπαν 13/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Φέλιξ του 5/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			
ΤΖΩΝΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	α. Λατόκα 4/7	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)			

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 HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111