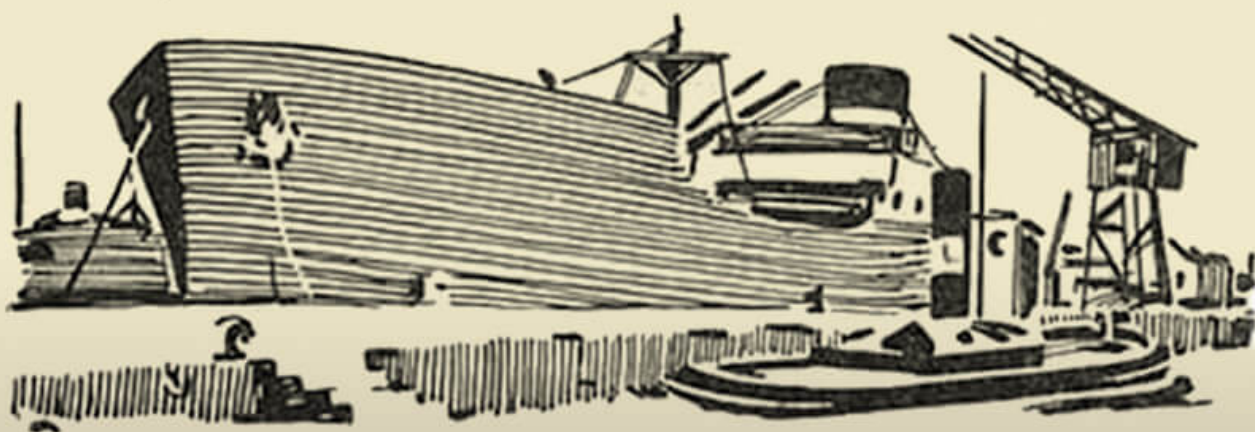


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1307/1065

NAYTIKA XPONIKA

Μεταβολές

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1307/1065
15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

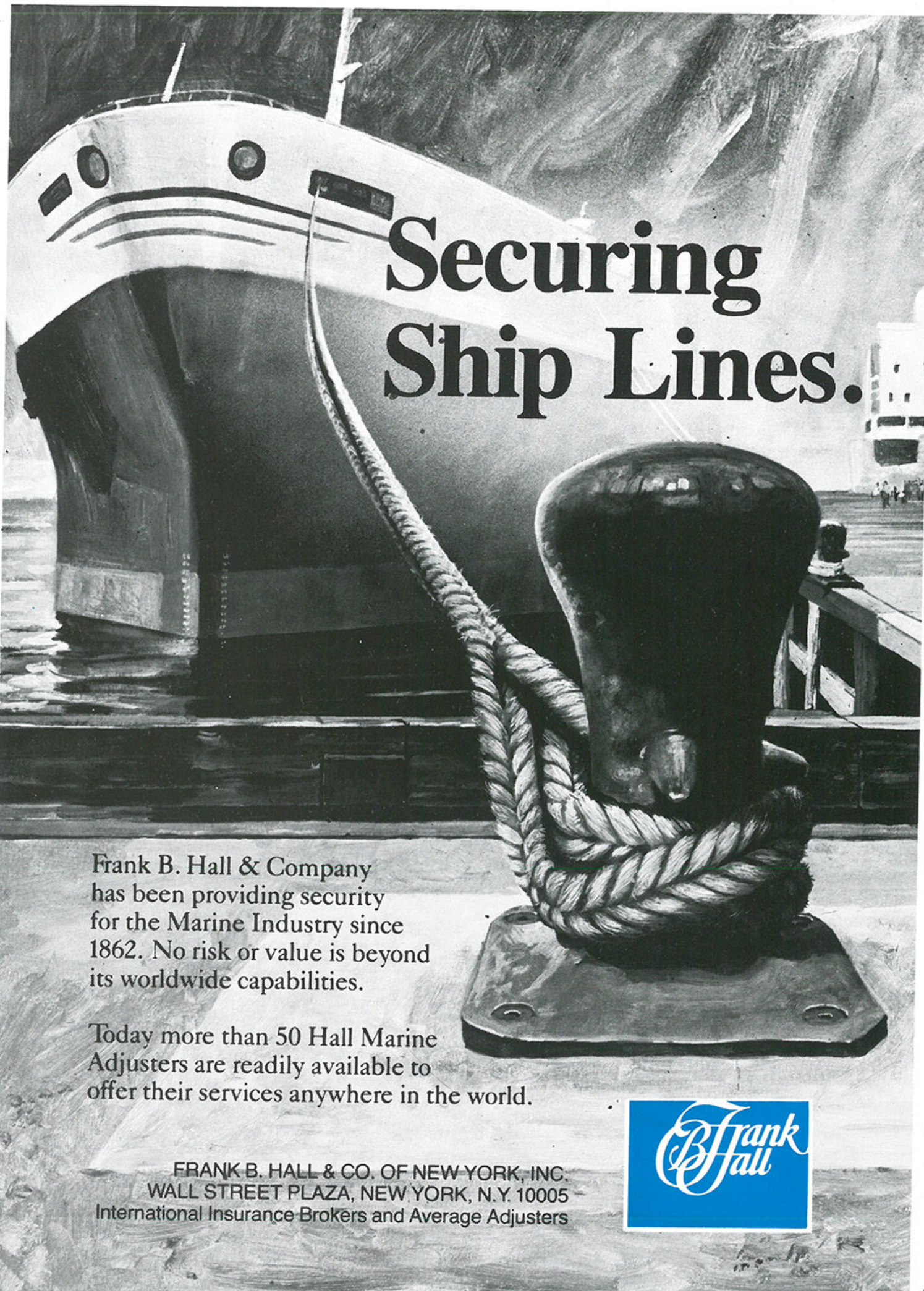
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

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



Securing Ship Lines.

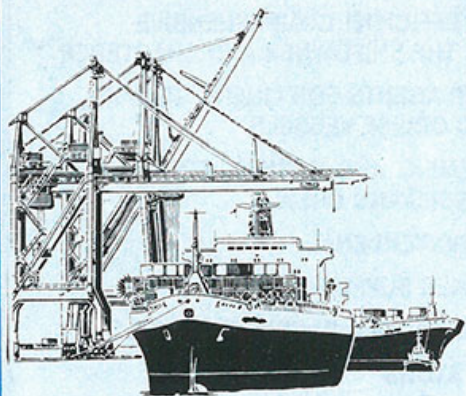
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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 58ο**

15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΝΟ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1307/1065

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

58th Year
Issue No. 1307/1065 November 15th, 1989

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14** 'Η Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία.
Μία ενδιαφέρουσα μελέτη της Salvage Association.

- 17** 'Υπαγωγή Ναυτιλιακών 'Επενδύσεων
στον 'Αναπτυξιακό Νόμο 1262/82.

- 19** Πώς σώθηκε ένα Ναυπηγείο.
'Η επίτυχής ιδιωτικοποίηση της Χάρλαντ & Γούλφ
του Μπέλφαστ.

- 21** Νομικά θέματα.
Μεταβίβαση κυριότητας πλοίου διεπόμενη από τό δι-
καιο της σημαίας.

- 37** The World Maritime University.
An article by Mr. G. Marcoyannis.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
31 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
32 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
34 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
35 ENGLISH SUPPLEMENT
39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



MEDOV

FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES • L. SCAFFARDI • G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

CENTRO CROCIERE S.r.l. - Cruise Operators. Telex: 271460 •



el Greco
SHIPCHANGERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

PETROS NIKOLAOU TOUNTZIS
Director

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

Εγρήγορση αλλά και άντεπίθεση

Είναι πλέον σαφές ότι αντιμετωπίζουμε μία συνδυασμένη «επίθεση» που εκδηλώνεται σε πολλά «μέτωπα» και διευθύνεται με μία απaráμιλλη μαεστρία από τους συνεταίρους μας στην ΕΟΚ οι οποίοι εκμεταλλεύονται τα πάντα — και τους «μηχανισμούς» που διαθέτουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και άλλου αλλά και τη δική μας άβελτηρία — για να επιτύχουν τους άπώτερους στόχους τους που δεν είναι, φοβούμεθα, μόνον η άρση του καμποτάζ, αλλά η ίδια η Έλληνική Ναυτιλία. Γιατί, όπως είχε επισημάνει ο άειμνηστος ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτριος Κωττάκης, οι ξένοι δεν μας συγχωρούν τα πρωτεία. Γιά τον λόγο αυτόν επιβάλλεται η εγρήγορση αλλά ταυτόχρονα χρειάζεται και η άντεπίθεση, γιατί αν αγρυπνούμε περιμένοντας κάθε φορά το νέο κτύπημα, κάποτε θα αφήσουμε κάποια πόρτα ανοικτή ή δεν θα προφθάσουμε να την κλείσουμε και ο «έχθρος» θα περάσει χωρίς άλλα εμπόδια.

Όπως αποδείχθηκε τις τελευταίες ημέρες, οι συνεταίροι μας, εκτός από τα λεγόμενα «θετικά μέτρα» που προς το παρόν τουλάχιστον δεν μπόρεσαν να περάσουν, είχαν προετοιμάσει μεθοδικά και άλλες παράλληλες προσπάθειες. Η πρώτη από αυτές, που είναι και η πιο σοβαρή, δεν απέβλεπε μόνον στο ναβάλει τους ξένους εφοπλιστές στο Αιγαίο από το παράθυρο, όπως έγραψαν οι ελληνικές εφημερίδες, αλλά να μας δημιουργήσει, όπως και στις χώρες που είχαν αντίταχθεί στη δημιουργία του κοινοτικού νηολογίου, πρόσθετα προβλήματα που θα μας ανάγκαζαν να αποδεχθούμε έκοντες άκοντες το πακέτο των «θετικών μέτρων» και σε τελευταία ανάλυση να μπορούμε στον κλωβό των λεόντων που συνιστά ο ισοπεδωτικός γραφειοκρατικός παρεμβατισμός της ΕΟΚ. Πρόκειται για την προσωρινή απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου που αποφαίνεται ότι η Βρετανία κακώς δεν χορηγεί άδεια σε Ισπανούς ψαράδες να ψάψουν στα σκάφη τους Άγγλική σημαία και ότι η σχετική νομοθεσία της είναι αντίκοινοτική και πρέπει να τροποποιηθεί, όπερ

σημαίνει ότι οι εγκαθιστάμενες σε χώρες - μέλη της ΕΟΚ ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπηκόων επίσης μελών - χωρών έχουν δικαίωμα να ψάψουν και τη σημαία της συγκεκριμένης χώρας στα πλοία τους, ενώ μέχρι τώρα το δικαίωμα της εγκαταστάσεως ναυτιλιακών εταιριών σε άλλο κράτος - μέλος της ΕΟΚ δεν συνεπαγόταν και τη χορήγηση της σημαίας του εν λόγω κράτους.

Η δεύτερη από τις παράλληλες προσπάθειες, τό δημοσίευμα γερμανικού εντύπου για την ποιότητα των ελληνικών επιβατηγών - όχηματγωγών, απέβλεπε στη δυσφήμιση της επιβατηγού ναυτιλίας μας για να αιτιολογηθεί ή εισβολή των ξένων με το επιχείρημα ότι φέρνουν σύγχρονα και από όλες τις απόψεις ασφαλή πλοία.

Εμείς εντάσσουμε στις παράλληλες προσπάθειες και την έρευνα που λέγεται ότι ήρθε να διενεργήσει στην Ελλάδα κάποιος εκπρόσωπος του ΟΗΕ ονόματι Βέρναντ Βίνσεντ για να διαπιστώσει δήθεν τις συνθήκες εργασίας και ενδιαιτήσεως των ξένων ναυτικών στα ελληνόκτητα πλοία. Γιατί αν ο πραγματικός στόχος του ήταν αυτός ο εν λόγω κύριος έπρεπε να κατευθυνθεί στις χώρες εκείνες τη σημαία των οποίων φέρουν τα ελληνόκτητα πλοία.

Επαναλαμβάνουμε ότι η εγρήγορση και η επαγρύπνηση δεν άρκοι για να αντιμετωπίσουμε την συνδυασμένη «επίθεση» που δεχόμαστε. Χρειάζεται και η άντεπίθεση που μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους και προς πολλές κατευθύνσεις με στόχο να πεισθούν οι συνεταίροι μας στην ΕΟΚ να μην μπερδεύονται στα πόδια μας, όπως και εμείς δεν μπερδεύομαστε στα δικά τους, αλλά για να γίνει αυτό χρειάζεται να καταλάβουν, αφού πρωτίστως το καταλάβουμε εμείς, ότι το άλισβερίσι στην ΕΟΚ δεν είναι μονόπλευρο και ότι δεν μπορεί αυτοί μόνον να παίρνουν και να μην δίνουν στους άλλους αυτό που δικαιούνται ή και να άμφισβητούν αυτό που κατέχουν οι άλλοι.

Οι άλλοι και εμείς

Πριν από μερικά χρόνια, επί ύπουργίας Κασιφάρα αν δεν μας άπατά η μνήμη μας, τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν προτείνει ένα σχήμα επανδρώσεως των υπό Έλληνική σημαία πλοίων που την εποχή εκείνη θα έδινε μία ουσιαστική λύση στην ανταγωνιστικότερη διαχείριση των πλοίων μας με άμεση συνέπεια να παραμείνουν στο εθνικό νηολόγιο και να μην καταφύγουν εκεί όπου βρήκαν τις λύσεις που δεν εύρισκαν εδώ για να μπορέσουν να επιζήσουν. Είχαμε προτείνει τότε συγκεκριμένα, την επάνδρωση των πλοίων με έννα - δέκα ή και έντεκα Έλληνες ναυτικούς, δηλαδή τους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής, τον μάγειρο και τον καλό Έλληνα ναύκληρο, όποτε υπήρχε, αφήνοντας στους πλοιοκτήτες την ευθύνη για την εξεύρεση και εξασφάλιση των υπολοίπων μελών του πληρώματος που θα χρειαζόταν κάθε πλοίο. Άλλά κανείς δεν μας άκουσε, ούτε η Έλληνική Πολιτεία, αλλά ούτε και η άλλη πλευρά, η ναυτεργατική, της οποίας τό συμφέρον είναι συνυφασμένο με την ύπαρξη πλοίων με Έλληνική σημαία.

Έκείνο που δεν κάναμε εμείς, με αποτέλεσμα να δούμε τό νηολόγιό μας να συρρικνώνεται απελπιστικά και τούς ναυτικούς μας να συνθλίβονται στην άγωνία της ανεργίας, τό κάνουν ήδη οι άλλοι τούς οποίους είμαστε βέβαιοι ότι κάποτε θα αναγκασθούμε εκ των πραγμάτων να μιμηθούμε — δυστυχώς, εμείς οι πάντοτε πρωτοπόροι, κα-

ταντήσαμε ούραγοί όλων των άλλων που έσπευσαν να προσαρμοσθούν στις νέες συνθήκες που δημιουργήθηκαν τα τελευταία χρόνια στη διεθνή ναυτιλία.

Έν πάση περιπτώσει, με συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ των Ιαπωνών πλοιοκτητών και της Παναγιωτικής Ένώσεως Ναυτικών, στα υπό Ιαπωνική σημαία πλοία θα άπασχολούνται τουλάχιστον έννα Ιάπωνες ναυτικοί. Η συμφωνία προβλέπει ότι τό μέτρο θα εφαρμοσθεί στα νέα ναυπηγήσεως πλοία αλλά με μία εύρεια έρμηνεία του όρου «νεοναυπηγήτα πλοία» πιστεύεται ότι ή νέα επάνδρωση θα ισχύσει και για τα πλοία που παραδόθηκαν πρόσφατα.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι ή συμφωνία επιτεύχθηκε μετά τη δραματική συρρίκνωση του ιαπωνικού νηολογίου τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία, τό Ιαπωνικό νηολόγιο από 1.028 πλοία τό 1985 περιλάμβανε στο τέλος τό 1988 μόνον 640, καθώς οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες στράφηκαν στις άλλες σημαίες για να μειώσουν τό κόστος λειτουργίας με την επάνδρωση των πλοίων με φθηνότερους ξένους ναυτικούς. Αυτό προκάλεσε μεγάλες άπώλειες θέσεων εργασίας για τούς Ιάπωνες ναυτικούς που είναι από τούς υψηλότερα άμειβόμενους στον κόσμο, ενώ με την άνατίμηση του γιέν ως πρό τό δολλάριο, τό κόστος επανδρώσεως με Ιάπωνες αύξήθηκε κατά έπτα φορές συγκρινόμενο με αυτό άλλων

πληρωμάτων από την Νοτιοανατολική Άσία.

Μέχρι τώρα τα πλοία που είναι νηολογημένα στην Ιαπωνία έπρεπε να είναι επανδρωμένα άποκλειστικά με Ιάπωνες και οι πλοιοκτήτες ύποστήριζαν ότι δεν μπορούν να λειτουργήσουν αν δεν μειωθεί τό κόστος επανδρώσεως και άπαίτησαν ότι αν έπρεπε να ύπάρχουν μικτά και όχι άμιγή ξένα πληρώματα, ο άριθμός των Ιαπωνών ναυτικών να περιορισθεί σε τέσσερις. Η Ένωση Ναυτικών όμως διαφώνησε ύποστηρίζοντας ότι τα πλοία δεν θα ήταν άσφαλή με λιγότερους από έννα Ιάπωνες άξιωματικούς και τελικά οι πλοιοκτήτες συμφώνησαν στους έννα Ιάπωνες και στην εφαρμογή του μέτρου μόνο στα νέα πλοία, στα όποια όμως όπως άναφέρθηκε θα περιλαμβάνονται και τα πλοία που παραδόθηκαν πρόσφατα.

ΣΕ ΠΟΙΑ ΠΛΟΙΑ;

Οι καρεκλοκένταυροι — οι συνδικαλιστάδες του ναυτεργατικού χώρου που μιμούνται τη στρουθοκάμηλο και αντί να δουν τα προβλήματα κατάματα χώνουν τό κεφάλι τους στην άμμο — δεν άφήνουν εύκαιρία για να μας δείξουν ότι μόνον αυτοί, σε παγκόσμιο επίπεδο, εξακολουθούν να βρίσκονται εκτός τόπου και χρόνου.

Τή στιγμή που οι ιαπωνικές ναυτεργατικές οργανώσεις δέχονται να ύπηρετούν στα υπό ιαπωνική σημαία πλοία μόνον έννα Ιάπωνες ναυτικοί.

Τή στιγμή που οι ναυτεργατικές οργανώσεις των περισσότερων εκ παραδόσεως ναυτιλιακών χωρών έχουν αποδεχθεί τους όρους ναυτολογήσεως των θυγατρικών νηολογίων που έχουν δημιουργήσει τα κράτη τους.

Τή στιγμή που και οι ανατολικές χώρες — οι χώρες του λεγόμενου υπαρκτού σοσιαλισμού — χορηγούν πληρώματα σε πλοία με ξένες σημαίες ή και με σημαίες ευκολίας άκομης (βλέπε Πολωνία, Κίνα και σε λίγο και Σοβιετική Ένωση).

Τή στιγμή που και άλλες χώρες προχωρούν στην ίδρυση θυγατρικών νηολογίων για να επιτύχουν φθηνότερη διαχείριση των έθνικών τους πλοίων.

Τή στιγμή αυτή, λοιπόν, οι καρεκλοκένταυροι του ναυτεργατικού μας συνδικαλισμού για να εξασφαλίσουν την εργασία των Έλλήνων ναυτικών κάνουν έντελώς τα αντίθετα από ό,τι κάνουν όλοι οι άλλοι. «Στά πλαίσια των μέτρων για την προστασία του δικαιώματος εργασίας των Έλλήνων ναυτεργατών αιτούμεθα, γράφουν στα αιτήματά τους προς τις οικείες εφοπλιστικές ενώσεις για την υπογραφή των νέων συμβάσεων: α. Τή μη ναυτολόγηση άλλοδαπών χωρίς την έγκριση των οικείων Σωματείων. β. Τήν κατάργηση των ύπουρων αποφάσεων μείωσης των οργανικών συνθέσεων των πλοίων και τήν ανάκληση των πειραματικών συνθέσεων».

Μάλιστα, αυτά τα περισπούδαστα ζητούν οι συνδικαλιστάδες μας αλλά ξεχνούν ήθελημένα μία μικρή λεπτομέρεια: Σε ποιά πλοία θα εφαρμόσουν αυτά που ζητούν. Στά έπακτα — όκτακτα μεσογειακά φορτηγά και ποντοπόρα πλοία που εξακολουθούν να βρίσκονται και αυτή τη στιγμή στο έθνικό νηολόγιο ή μόνον στα μεσογειακά επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια και τα άκτοπλοϊκά επιβατηγά και φορτηγά, τα οποία θέλοντας και μη διατηρούν προς το παρόν — γιατί δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουμε τί θα συμβεί αύριο — την Έλληνική;

Μιά απάντηση είναι απαραίτητη για να ξέρουν και οι ναυτικοί μας ποιά είναι τα πλοία που θα τους εξασφαλίσουν την απασχόληση για την οποία αγωνίζονται οι καρεκλοκένταυροι.

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Τα αιτήματα της διοικήσεως της ΠΝΟ για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων για το 1989 για όλες τις κατηγορίες πλοίων πλην των πορθμείων και των άκτοπλοϊκών φορτηγών, των «κόστες», έχουν ως εξής:

- Αύξηση αποδοχών κατά 22% μέχρι του βαθμού του ανθυποπλοιάρχου και κατά 20% από του βαθμού του υποπλοιάρχου και άνω.
- Αύξηση του αντίτιμου τροφής σε 1.000 δρχ. την ημέρα.

- Ανάλογη αύξηση των επιδομάτων, προσθέτων άμοιβών και έξτρα εργασιών.
- Έξομοίωση του μισθού άσθενείας με το μισθό ένεργείας.
- Άμοιβή της υπερωριακής απασχολήσεως κατά Σάββατα και τις άργιες με τό 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα υπερωριακής απασχολήσεως προσυζημένου κατά 50% για όλες τις ώρες της υπερωριακής απασχολήσεως.
- Άμεσος νομοθετικός χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέως και άνθυγιεινού.
- Άμεση ένεργοποίηση του Κεφαλαίου Έπικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών.
- Ίση μεταχείριση των γυναικών ναυτικών κατά τις διαδικασίες ναυτολογήσεως, τις συνθηκές εργασίας και τους όρους άμοιβής.
- Αύξηση της μηνιαίας άδειας κατά δύο ήμέρες.

Τά δύο υπόλοιπα αιτήματα αναφέρονται στα θέματα της κατοχυρώσεως του δικαιώματος εργασίας και τή σύσταση ιδρύματος προβληματικών παιδιών ναυτικών για τά όποια γράφομε ξεχωριστά, ενώ για τις κατηγορίες των επιβατηγών πλοίων προστίθενται αιτήματα για τή διάρκεια του χρόνου ναυτολογήσεως και τή χορήγηση ίματισμού.

ΠΟΙΟΣ ΔΕΝ ΣΥΝΗΓΟΡΕΙ;

Μπορεί να υπάρχουν όποιεσδήποτε αντιρήσεις για όρισμένα ή και για τά περισσότερα από τά αιτήματα που έχει διατυπώσει ή διοίκηση της Ναυτικής Όμοσπονδίας για τήν υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων για τό 1990 και έπ' αυτού οι σχετικές έπισημάνσεις του προέδρου των άσυρματιστών που περιέχονται σε άλλο σχόλιο του παρόντος τεύχους είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικές. Πιστεύουμε όμως ότι ούδεις είναι δυνατόν όχι να άρνηθεί αλλά και να μήν συνηγορήσει για τήν άμεση ικανοποίηση του αιτήματος που προβλέπει τή σύσταση ιδρύματος προστασίας των προβληματικών παιδιών των ναυτικών μας — είμαστε βέβαιοι ότι τό αίτημα θα γίνει όμόθυμα άποδεκτό από τήν εφοπλιστική πλευρά ώστε να έπιλυθεί όριστικός τό πρόβλημα της προστασίας των προβληματικών παιδιών των ναυτικών μας.

ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ Ο ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ

Στό προσκήνιο πλέον ή ανάγκη για τή δημιουργία μιάς Όμοσπονδίας Άξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού μετά τό γνωστό ήδη έπεισόδιο που σημειώθηκε στό τέλος Όκτωβρίου στην Έκτελεστική Έπιτροπή της ΠΝΟ με άφορμή μιά σχετική φράση του προέδρου των άσυρματιστών. Η ανάγκη αυτή υπέβσκε από πολύν καιρό και κυρίως από τότε που άλλαξαν άρδην οι συνθήκες στην ποντο-

πόρο ναυτιλία με τόν έξοβελισμό των Έλληνικών κατωτέρων πληρωμάτων, τις θέσεις των οποίων εξασφάλισαν οι Άφρικανοί και Άσιάτες ναυτικοί. Καί ό διαχωρισμός είναι ήδη αναγκαίος — δεν μπορούν να συνυπάρχουν πιά στό ίδιο τραπέζι οι άξιωματικοί και τά κατώτερα πληρώματα που άπασχολούνται πλέον κυρίως στα έπιβατηγά.

Γιά τήν κατάσταση που επικρατεί στό ναυτεργατικό συνδικαλισμό είναι χαρακτηριστική ή άνοικτή έπιστολή που έστειλε για τό έπεισόδιο του Όκτωβρίου σε όλους τους συνδικαλιστές του χώρου ό πρόεδρος των άσυρματιστών κ. Κώστας Κλήμης, ό όποιος μεταξύ άλλων έπισημαίνει:

- Έχει επικρατήσει ή χρήση της Όμοσπονδίας σάν βάθρο προβολής και αυτοπροβολής μέσα από μιά, χωρίς κανένα όριο μέτρο πλειοδοσία στην ύποβολή διεκδικητικών αιτημάτων.
- Άπουσία τελείως από κάθε συζητούμενη και προβλλόμενη διεκδίκησης της Όμοσπονδίας μας και ή πιά στοιχειώδης συζητηση και προγραμματισμός για τις δυνατότητες στήριξης της κάθε διεκδίκησης για τήν άποδοχή της, είτε στην αútάρεσκη άποψη ό-τι άρκει ένα προσκλητήριο μας για να ξεσηκώσουμε τους ναυτεργάτες σε διεκδικητικό άγώνα.
- Τά έπιχειρήματα που πρέπει να συνοδεύουν και ύποστηρίξουν κάθε άποψη και θέση έχουν αντικατασταθεί από συκοφαντίες, καταγγελίες και ύβρεις, που άποτελούν τό άναγκαίο πιά έπιδόριο της κατάληξης των διαπραγματεύσεων, με τό όποιο αυτοίκανο-ποίηση και αυτοπροβάλλονται όρισμένοι.
- Έχουμε καθήκον άπέναντι στους συνδέλφους μας ναυτεργάτες, όλων των κλάδων, να δείξουμε επιτέλους στην αντιμετώπιση των προβλημάτων τους και στην πρόσπιση των δικαιωμάτων και συμφερόντων τους, τουλάχιστον τήν άνάλογη με αυτά τά προβλήματα και δικαιώματα σοβαρότητα.
- Έμεις τί άλλο να προσθέσουμε στα άνωτέρω;

«ΚΟΨΤΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ»

Δέν τολμούσαμε να πιστέψουμε ότι τό Ύπουργείο θα μπορούσε να συστήσει στους πλοιοκτήτες των νέων ταχύτατων πλοίων με τά όποια πλουτίσθηκε έφέτος ή Άκτοπλοία να «κόψουν ταχύτητα» για να μήν δημιουργούν προβλήματα στα άλλα πλοία τά όποια όρισμένοι θεωρούσαν ότι είναι άρκετά ώστε να έξυπηρετήσουν τις συγκοινωνιακές ανάγκες και τώρα αλλά και στα άμέσως έπόμενα χρόνια μέχρι τήν εύρωπαϊκή ολοκλήρωση!

Καί όμως, όπως μάς διαβεβαίωσαν υπεύθυνοι άνθρωποι, ή φράση αυτή έλέχθη στό Ύπουργείο τό όποιο ύποτίθεται ότι είναι ό συτλοβάτης της άρχής του έλευθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στην όποία στήριζεται ή ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτιλίας. Καί βεβαίως ή εύθύνη δεν βαρύνει τόν εκάστοτε Ύπουργό — όλοι τους είναι διερχόμενοι και έως ότου αντίληφθούν τήν τεράστια σημασία της άρχής αυτής για τήν Έλληνική Ναυτιλία φεύγουν — αλλά τό προσωπικό του ΥΕΝ, λιμενικούς και πολιτικό προσωπικό, που πρέπει να αντίληφθεί ότι όφείλει να ξεμεροβραδιάζεται με τά ουσιαστικά θέματα της Ναυτιλίας και όχι να άσχολεϊται με μικροπολιτική.

Έν πάση περιπτώσει, έμεις έπαναλαμβάνομε τή θέση μας για τήν Άκτοπλοία:

Με τά νέα πλοία που ήρθαν και θα έλθουν με τις άδειες σκοπιμότητας που έχουν χορη-

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Αν τό ναυτικόν ἐπάγγελμα ὑπό τὰς πλέον ὁμαλὰς συνθήκας τῶν εἰρηνικῶν περιόδων θεωρεῖται ὡς ἓνα ἐπάγγελμα κατ' ἐξοχὴν σκληρόν, εὐνόητον καθίσταται ὅτι εἰς ἐποχὰς πολεμικῶν διαταραχῶν ἀποβαίνει σκληρότερον, ἐξαιρετικὰ ἐπικίνδυνον.

— Ἀπεκτιῶμεν ἓνα ἐπιβατηγὸν σκάφος διὰ τό ὅποιον πρέπει νά ὑπερφηανεύεται ἡ πλοιοκτητρία ἐταιρία, ἀλλὰ καί γενικώτερον ἡ σημαία μας. Ἡ Α.Ε. «Ἑλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ» ἠγόρασε πρό μηνῶν τό Ὁλλανδικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Oranje Nassau», συνολικοῦ ἐκτοπίσματος 7.200 τόννων διὰ τὴν γραμμὴν Αἰγύπτου — Μασσαλίας. Τό σκάφος μετωνομασθέν εἰς «Κορινθία» ὑπέστη πολὺμηνον μετασκευὴν ἐν Πειραιῇ.

— Πρός φορολογίαν τῶν ἐκτάκτων κερδῶν τῶν παντὸς εἶδους μηχανοκινήτων φορτηγῶν πλοίων ἡμεδαπῆς ἰθαγενείας, ἐπιβάλλεται ἐκτακτος προσωρινὸς φόρος ὀριζόμενος κατὰ πλοῖον δι' ἐκάστην τριμηνιαίαν εἰς λίρας Ἀγγλίας ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κόνων τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος.

— Αἱ ἀπώλειαι τῶν ἐμπολέμων καὶ οὐδετέρων ναυτιλιῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τῆς 31ης Ὀκτωβρίου περιέλαβον 99 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 416.096 τόν. γκρός. Ἐξ αὐτῶν τὰ 65 ἀνήκουν εἰς τὰς ἐμπολέμους ναυτίας καὶ περιέλαβον 48 Ἀγγλικά, ἐπτὰ Γαλλικά, ὀκτὼ Γερμανικά καὶ δύο Σοβιετικά. Τὰ ὑπόλοιπα 34 ἦσαν οὐδέτερα πλοῖα κατανεμόμενα εἰς δέκα διαφόρους σημαίας, μετὰξὺ τῶν ὁποίων ὀκτὼ Νορβηγικά, ἐπτὰ Σουηδικά, ἐξὶ Φινλανδικά, τέσσαρα Ἑλληνικά, τρία Βελγικά, τρία Δανικά καὶ ἀνὰ ἓν Ρουμανικόν, Κινεζικόν, Ὁλλανδικόν καὶ Λεττονικόν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 214/15.11.1939)

γῆθῃ καὶ πρέπει νά χορηγοῦνται ἐλεύθερα σέ ὅποιον ζητεῖ καὶ δέν ἐπιβαρύνει τό Δημόσιο γιὰ νά τίς ὑλοποιήσῃ, καὶ μέ τόν ὑγιή ανταγωνισμό πού ἀναπτύχθηκε καὶ θά ἀναπτυχθεῖ ἐντὶ περαιτέρω θά καταστοῦμε ἱκανοὶ νά ἀντιμετωπίσουμε ἐπιτυχῶς τὴν «εἰσβολή» τῶν ξένων καὶ νά διατηρήσουμε τὴν Ἀκτοπλοῖα σέ ἑλληνικά χέρια. Στὰ πλαίσια αὐτῆς τῆς θέσεως ὑποστηρίζομε ὅτι πρέπει νά χορηγοῦνται χωρὶς τό πραγματικὸ ἐμπόδιο ἀδείας γιὰ τὴν ἐκτέλεση ὁποιοῦνδήποτε δρομολογίων ἐπιθυμοῦν οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες, μέ δύο λόγια νά τοὺς ἀφήσουμε νά κάνουν τὴ δουλειά τους ὅπως αὐτοὶ ἐξέρουν καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλον — καὶ ἀπὸ τό ἴδιο τό Ὑπουργεῖο — καὶ νά τοὺς ὑποχρεώσουμε ταυτόχρονα νά ἐπιδιοῦν αὐτοὶ — καὶ ὄχι ὁ ἑλληνικὸς λαός — τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν.

• Τὴν ἀντίληψη ὅτι μόνον μέ τίς νέες μονάδες θά ἀντιμετωπίσουμε ἐπιτυχῶς τὴν ἀπόπειρα «εἰσβολῆς» τῶν ξένων στὴν Ἀκτοπλοῖα ἀσπάζεται καὶ ἡ Ἀνώνυμος Πειραιϊκὴ Ναυτιλιακὴ Ἑταιρία πού συνεστήθη πρόσφατα ἀπὸ ἐφοπλιστὲς καὶ ναυτικούς — δέν κάνουν, συνεπῶς, λάθος ὅλοι ἐκεῖνοι πού ἐφεραν τίς νέες σύγχρονες μονάδες καὶ ἐκεῖνοι πού σχεδιάζουν νά φέρουν καὶ ἄλλα σύγχρονα πλοῖα στὴν Ἀκτοπλοῖα, τό λάθος βρίσκεται στὴν πλευρὰ ἐκείνων πού ὑποστηρίζουν ὅτι μέ τὰ ὑπάρχοντα καὶ μάλιστα καὶ πρὶν ἀπὸ τὴν ἐμφάνισιν τῶν νέων πλοίων τό περασμένο καλοκαίρι μποροῦσαν νά ἐξυπηρετηθοῦν τό ἴδιο ἀποτελεσματικὰ οἱ ἀκτοπλοϊκὲς συγκοινωνίες!

ΔΡΕΠΟΥΝ ΤΟΥΣ ΚΑΡΠΟΥΣ

Ἐμφανὴ πλέον τὰ ὀφέλη γιὰ τὴν Κύπρο ἀπὸ τὴν πρόσφατη σύνοδο μέ τὴν ἐπωνυμία «Ναυτικὴ Κύπρος 1989» πού πραγματοποιήθηκε στὰ μέσα Σεπτεμβρίου στὴ μεγαλόνησο. Ἡ σύνοδος αὕτη, ὅπως προκύπτει ἀπὸ στοιχεῖα πού ἔχουν στὰ χέρια τους οἱ ἀρμόδιες κυπριακὲς ἀρχές, ἐντυπωσίασε ὅσους παρέστησαν ἀλλὰ καὶ ἐπέισε τὴ διεθνή ναυτιλιακὴ κοινότητα γιὰ τίς ὑψηλὸς ἐπιπέδου ὑπηρεσίες πού προσφέρει μέ τὴ σύγχρονη νομοθεσία, τὰ κατηρτισμένα νομικά καὶ ἐλεγκτικά γραφεῖα, τό τραπεζικὸ καὶ ἀσφαλιστικὸ σύστημα κλπ. ἡ Κύπρος. Ἡδὴ, τὴ δευτέρῃ ἐβδομάδῃ τοῦ Ὀκτωβρίου εἶχαν γραφεῖ στὸ Κυπριακὸ νηολόγιό τέσσερα ἰαπωνικά

καὶ ἓνα ἀμερικανικὸ πλοῖο χωρητικότητας μετὰξὺ 40.000 - 100.000 τόννων καὶ ὀρισμένες ναυτιλιακὲς ἐταιρίες γνωστοποίησαν στὶς κυπριακὲς ἀρχές τὴν πρόθεσιν τους νά νηολογήσουν ὅλα ἡ μερικὰ ἀπὸ τὰ πλοῖα πού διαχειρίζονται στὸ κυπριακὸ νηολόγιο. Παράλληλα ὑπάρχει ἐνδιαφέρον γιὰ τὴ δημιουργία ναυτιλιακῶν γραμμῶν στὴν Κύπρο ἀπὸ ναυτιλιακὲς ἐταιρίες διαφόρων χωρῶν.

Οἱ ἄνθρωποι δρέπουν τοὺς καρπούς μιᾶς συστηματικῆς προσπάθειας.

ΕΙΜΑΣΤΕ ΑΣΥΜΦΟΡΟΙ

Σύμφωνα μέ ἀποκλειστικὲς πληροφορίες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τὰ Ἑλληνικά ναυπηγεία τοῦ Σκαρμαγκὰ ἔχασαν τελευταία μιὰ πολὺ μεγάλη παραγγελία γιὰτί, ὅπως ἀποδείχθηκε, εἴμαστε ἀκριβότεροι ἀπὸ τὴ Δυτικὴ Γερμανία καὶ ἀπὸ τίς ἄλλες βορειοευρωπαϊκὲς χώρες. Σύμφωνα μέ τίς ἴδιες πληροφορίες, ἡ ἔλλειψη ἀνταγωνιστικότητας τῶν ἑλληνικῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων δέν προέρχεται μόνον ἀπὸ τὴν περιορισμένη παραγωγικότητα τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ τους ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸν παρωχημένο ἐξοπλισμό τους, ὁ ἐκσυγχρονισμός τοῦ ὁποῖου ἀπαιτεῖ ἰδιαίτερα μεγάλες δαπάνες πού δέν εἶναι δυνατόν νά ἐξασφαλισθοῦν μέ τὰ σημερινὰ χάλια τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Γιὰ τὸν λόγο δὲ αὐτόν τό μέλλον δέν προδιαγράφεται καθόλου εὐόριστο, πράγμα πού πρέπει νά ἔχουν ὅλοι ὑπ' ὄψιν τους καὶ πρωτίστως οἱ ἐργαζόμενοι οἱ ὁποῖοι εἶναι ἐκεῖνοι πού ὀφείλουν νά ἀνασκουμπισθοῦν καὶ νά ξεπεράσουν μέ σκληρὴ ἐργασία τίς δύσκολες μέρες πού ἔρχονται, γιὰτί ὁ ἑλληνικὸς λαός κουράσθηκε νά πληρώνει τὰ σπασμένα τῶν ἐξωπραγματικῶν χειρισμῶν τῶν ἐκάστοτε κυβερνητικῶν ὑπευθύνων.

• Γιὰ τὴν ἱστορία ἀναφέρομε ὅτι ἡ παραγγελία πού χάθηκε γιὰτί εἴμαστε ἀσύμφοροι ἀφοροῦσε τὴ ναυπήγησιν στὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαρμαγκὰ 17 κοντεϊνερπλοίων γιὰ λογαριασμό Δυτικοευρωπαίων ἐφοπλιστῶν.

ΚΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον προκάλεσε τό ἄρθρο τοῦ φιλάτου Μαθιῶ Δ. Ὡς γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία στὴ δεκαετία τοῦ '90 πού δημοσιεύθηκε τὸν προηγούμενο μῆνα σέ



N.K. KATRADIS S.A.

**LASHING
SYSTEMS**

Full range of securing systems and products for your specific cargo application requirements. Designed to comply with classification societies regulations and built of first quality material
Big variety ex our stock!

TRY OUT WITH US!

PSARRON & ANAPAFSEOS STR 18648 PIRAEUS

TEL 4625269 4627800 TELEX 212503 212880 NIKA GR FAX 4625268

τρείς συνέχειες στην «Καθημερινή».

Ο άρθρογράφος, χαρακτηρίζοντας σαν δεκαετία της 'Αποκαλύψεως για τη Ναυτιλία τη δεκαετία που βρίσκεται επί θύραις, επισημαίνει πολύ όρθα ότι ο μεγάλος κίνδυνος για την 'Ελληνική Ναυτιλία βρίσκεται στον διεθνή προστατευτισμό που απειλεί να εξαφανίσει από την ελεύθερη αγορά τα φορτία που παραδοσιακά μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία και στον παρεμβατισμό της ΕΟΚ στα ναυτιλιακά μας πράγματα που απειλεί να αχρηστεύσει του εύελικτους μηχανισμούς της ναυτιλιακής πρακτικής με ταυτόχρονη ισοπέδωση κάθε εθνικής ναυτικής ταυτότητας κάτω από το βάρος του υπερκράτους των Βρυξελλών. Επίσης επισημαίνει ότι για την αντιμετώπιση κάθε νέας τάξεως πραγμάτων στη Ναυτιλία χρειάζεται οικονομική ανεξαρτησία και αυτοτέλεια καθώς και πρόσκτηση σύγχρονων μονάδων ικανών να παλεύουν και να νικούν και σε περιόδους κρίσεων — λίγα και καλά πλοία ώστε να εξασφαλιστεί η νοικοκυρωσύνη και ο έλεγχος καθώς και η ανταγωνιστικότητα.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΟΜΙΣΙΟΝ

Τό ενδιαφέρον πακέτο προτάσεων της Κομισιόν της ΕΟΚ για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών ναυτιλιών, δέν προβλέπεται νά υιοθετηθεί πρίν περάσει πολύς ακόμα καιρός, καθώς οι 'Υπουργοί Μεταφορών τών 12 πού συνήλθαν πρόσφατα στό Λουξεμβούργο, φάνηκαν πολύ επιφυλακτικοί.

Πάντως ήταν ή πρώτη φορά πού οι 12 εισηλθαν ουσιαστικά στη συζήτηση του θέματος τών προτάσεων, οι όποιες, μεταξύ τών άλλων προβλέπουν τό ειδικό καθεστώς πού θά επιτρέψει τήν ελεύθερη άκτοπλοία εντός τών κρατών - μελών και τόν περιορισμό τής παροχής βοήθειας στό έξοδα έκμεταλλεύσεως. 'Εξάλλου οι προτάσεις περιλαμβάνουν: τή διατήρηση τής μεταφοράς ειδών τροφικής βοήθειας υπέρ τών πλοίων τής ΕΟΚ, τή διευκόλυνση τής μετεγγραφής μεταξύ τών ευρωπαϊκών νηολογίων, τήν παροχή εξαίρεσεων από τούς Κοινοτικούς κανόνες για τά κονσόρτσια, τή βελτίωση τής εκπαιδεύσεως τών πληρωμάτων μέ πρόσβαση στη σύγχρονη τεχνολογία και τήν ένίσχυση του έλέγχου στους λιμένες.

Στό Λουξεμβούργο, μολονότι όλοι βρέθηκαν σύμφωνοι στην ανάγκη ένισχύσεως τής ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου, δέν προχώρησαν πέραν αυτού. Τονίσθηκε πάντως ότι στην επόμενη διϋπουργική διάσκεψη θά πρέπει νά καταλήξουν σέ κάποια απόφαση ή τουλάχιστον σέ σαφή προσανατολισμό για τά θέματα του έλέγχου στους λιμένες, τών μεταφορών ειδών δια-

τροφής, τών προγραμμάτων έρευνών και άναπτύξεως και τής ένοποιήσεως τών έπαγγελματικών διπλωμάτων, τά όποια θεωρούνται σχετικώς εύκολα. 'Αντίθετα τά προβλήματα τής άκτοπλοίας, του όρισμού του εύρωπαϊού έφοπλιστού και κυρίως του Κοινοτικού νηολογίου Euros, θεωρούνται τόσο άκανθώδη και δυσεπίλυτα ώστε νά άποκαλούνται «πέτρες σκανδάλου» τής Κοινοτικής ναυτιλίας.

ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΟΜΕ ΤΗ ΦΥΓΗ

Η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών άνακοίνωσε ότι θά άπονείμει και έφέτος, εις μνήμην 'Αντωνίου Χανδρή, δέκα χρηματικά βραβεία 200.000 δρχ. τό καθένα σέ ισάριθμα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις του 'Ιουνίου 1989 στό 'Ανώτατο και 'Ανώτερα 'Εκπαιδευτικά 'Ιδρύματα. 'Επίσης ή 'Ενωση άνακοίνωσε ότι ειδικά έφέτος και κατόπιν προσφοράς τής Τράπεζας Citibank εις μνήμην 'Αντωνίου 'Αγγελικούση θά άπονείμει επιπλέον άλλα πέντε χρηματικά βραβεία 200.000 δρχ. τό καθένα σέ ισάριθμα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στις προαναφερόμενες εξετάσεις για τό ίδιο άκαδημαϊκό έτος.

'Υπενθυμίζομε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν άντιταχθεί στη βράβευση αυτή και στις άνάλογες βραβεύσεις πού γίνονται από άλλους οργανισμούς. 'Οχι βέβαια γιατί δέν επιθυμούμε τή βράβευση τών παιδιών τών ναυτικών μας, άλλα γιατί ή βράβευση τών παιδιών πού φοιτούν στις άνώτατες σχολές οδηγεί στη φυγή από τό ναυτικό επάγγελμα, ενώ ή πολιτική όλων τών ναυτιλιακών οργανισμών πρέπει, κατά τήν αντίληψη μας, νά άποβλέπει μονίμως στην προσέλευση τών νέων μας και κυρίως τών παιδιών τών ναυτικών μας στό ναυτικό επάγγελμα. Κατ' άκολουθίαν έπρεπε πρωτίστως νά επιβραβεύουμε τά παιδιά τών ναυτικών μας πού άριστούν στις ναυτικές σχολές ή ακόμη και τούς ναυτικούς μας πού διαπρέπουν σέ άνώτερες σπουδές και μετά όλους τούς άλλους.

'Εν πάση περιπτώσει, για τήν έπιλογή τών παιδιών πού θά βραβευθούν θά ληφθούν υπ' όψει, πρώτο, πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία του πατέρα τουλάχιστον 15 χρόνια, δεύτερο, βαθμός άπολυτηρίου τουλάχιστον 17, τρίτο, σειρά έπιτυχίας καθώς και σύνολο μόριων στις γενικές εξετάσεις κατά δέσμη και τέταρτο, οικονομική κατάσταση τής οικογενείας.

Η Ε.Ε.Ε. άνακοίνωσε ότι αιτήσεις θά γίνονται δεκτές έως και τήν 25η Νοεμβρίου 1989, ενώ περισσότερες πληροφορίες για τά άπαιτούμενα δικαιολογητικά παρέχονται στό γραφείο της ('Ακτή Μιαούλη 85 και φλέσσα 2 — Πειραιά), τηλ. 4118011/17.

«ΔΕΝ ΠΑΩ ΜΕ ΕΝΑ ΧΙΛΙΑΡΙΚΟ»

Η φράση αυτή λέγεται ότι άκούγεται συχνά σέ όρισμένους χώρους του λιμανιού. 'Αλλά εκείνο πού έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σ' αυτή τήν ιστορία είναι ότι εκείνοι πού χρησιμοποιούν τήν έν λόγω φράση είναι υποχρεωμένοι νά κάνουν τή δουλειά για τήν όποία ζητούν κάτι περισσότερο από ένα ψωροχιλιάρικο και για τήν όποία οι ενδιαφερόμενοι (καλύτερος είναι ό όρος «συναλλασόμενοι») έχουν ήδη καταβάλει όσα όρίζονται άρμοδίως παίρνοντας και τά άνάλογα παραστατικά, ενώ οι άξιούντες τά περισσότερα, χωρίς βεβαίως και νά νομιμοποιούνται, δέν δίνουν τήν παραμικρή απόδειξη.

'Όπως γίνεται άντιληπτό από τά άνωτέρω, τό πρόβλημα είναι πολύπλοκο και πρέπει νά άπασχολήσει χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση τούς άρμόδιους. 'Υπουργούς Ναυτιλίας και Οικονομικών, άλλα και τίς άρμόδιες δικτικές αρχές, γιατί ή κατάσταση έχει φθάσει στό άπροχώρητο άναγκάζοντας αuctούς πού τήν ύφιστανται νά διερωτώνται άν βρίσκονται στον Πειραιά ή σέ κάποιο από τά άθλιστερα άφρικανικά λιμάνια.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΟ

Τό 'Υπουργείο, μέ πρόσφατη έγκύκλιο του, μαζί μέ τό βιβλίο «Ναυτιλιακές 'Εταιρίες του Ν. Α.Ν. 89/67» του έ.ά. 'Υπναυάρχου Λ.Σ. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη, τό όποιο ως γνωστόν διατίθεται από τά «Ναυτικά Χρονικά», περιέλαβε όρθότατα στό βιβλίο τά όποια πρέπει νά υπάρχουν στις βιβλιοθήκες τών πλοίων και τό βιβλίο «Μεταφορά 'Εμπορευμάτων διά Θαλάσσης — Ναυλοσύμφωνα, Φορτωτική, Κανόνες τής Χάγης» του ήδη 'Αρχιπλοίαρχου και Λιμενάρχη Πειραιώς κ. Νικ. Τζελέπη.

Λοιπόν, τό βιβλίο αυτό, τό όποιο πρέπει νά περιλαμβάνεται στις βιβλιοθήκες τών πλοίων για νά τό διαβάσουν οι άξιωματικοί και όποιοι άλλος θέλει κρίθηκε, σύμφωνα μέ πληροφορίες μας, ακατάλληλο (!) για διδακτικό βιβλίο τών 'Ανώτερων Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού, διότι, κατά τόν εισηγητή (πού λέγεται ότι ήταν άσυρματιστής) και όσους άλλους βρίσκονται πίσω του, προχωρεί περισσότερο από τά καθιερωμένα, προτρέπει τής έποχής! Και αυτά τή στιγμή πού άλλοι έχουν προχωρήσει ή και προχωρούν στό κοινό δίπλωμα πλοίαρχου και μηχανικού και όλοι έμεις φωνάζομε δεξιά και αριστερά ότι χρειάζεται νά προσαρμόσουμε τήν διδακτέα ύλη τών σχολών στό σημερινά δεδομένα για νά δημιουργούμε σύγχρονα στελέχη πού πρίν από όλα τά άλλα πρέπει νά παίρνουν στό δάκτυλά τους τά ναυλοσύμφωνα και τίς φορτωτικές.

Είναι άναμφισβήτητο ότι τό θέμα πρέπει νά επανεξετασθεί — χωρίς νά θέλουμε νά θίξουμε στό παραμικρό τόν κλάδο, ένας άσυρματιστής, όποιοι κι άν είναι, δέν μπορεί, κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, νά κρίνει παρόμοια θέματα, μπορεί νά έχει όποιαδήποτε άποψη άλλα μόνον για τόν έαυτό του.

ΤΑ ΜΟΥΛΑΡΙΑ ΤΗΣ UNRA

Δέν μας εξέπληξαν τά πολυάριθμα τηλεφωνήματα πού δεχθήκαμε για τό σχόλιο υπό τόν άνωτέρω τίτλο πού δημοσιεύσαμε στό προηγούμενο τεύχος — άνάλογα τηλεφωνήματα έλαβε, όπως πληροφορηθήκαμε, και ό

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**

καπετάν Γιώργης Κατσιμπήρης στον οποίο οφείλεται άλλωστε και ο επιτυχέστατος χαρακτηρισμός της άνευ προηγουμένου αποφάσεως της Έλληνικής Πολιτείας να διαχωρίσει τους ναυτικούς μας από τους άλλους Έλληνες πολίτες με τη χορήγηση πινακίδων άλλου χρώματος (κόκκινου) και με ειδικούς αριθμούς με τα αρχικά ΑΜΟ που σημαίνουν «Αφορολόγητα Μηχανοκίνητα Όχημα».

Οι περισσότεροι από τους τηλεφωνούντες εκτός από την αγανάκτησή τους — όχι βέβαια για το σχόλιο, αλλά για τον απαράδεκτο διαχωρισμό που τον χαρακτήρισαν στιγμιαίο — υπογράμμισαν ότι η απαλλαγή των ναυτικών από τον ειδικό φόρο καταναλώσεως για την πρόσκτηση αυτοκινήτων δεν ήταν χαρακτηριστική αλλά αποτέλεσμα και άποτελει ανταποδοτικό μέτρο για τα όσα έχουν εισφέρει στην εθνική οικονομία. Και τόνισαν ότι ο προσβλητικός για την ευρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια διαχωρισμός — στιγμιαίος των ναυτικών μας πρέπει να σταματήσει, πράγμα που θα γίνει με την άμεση αντικατάσταση των πινακίδων και τη χορήγηση νέων που δεν διαφέρουν από τις πινακίδες που χορηγούνται σε όλους τους άλλους πολίτες.

ΕΝΑΣ ΜΟΝΟΝ ΕΞΕΛΕΓΗ

Από τους υποψηφίους που ανήκουν στην ευρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια ένας μόνον, ο κ. Μιλτιάδης Μαρινάκης, εξελέγη βουλευτής στην εκλογική αναμέτρηση της 5ης Νοεμβρίου και δεν νομίζουμε ότι θα ήταν υπερβολικό εάν υποστηρίζαμε ότι είναι και αυτό ένα από τα δείγματα για την αντίληψη που έχουν για τη Ναυτιλία οι κάτοικοι της χώρας που διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο και που στηρίζει σε μεγάλο βαθμό την επιβίωση της στη συναλλαγματική συνεισφορά αυτής της περιφερειάζουσας Ναυτιλίας. Κατά τον ίδιο λόγο άτυχσαν στις τελευταίες εκλογές και οι περισσότεροι από τους πολιτικούς που διετέλεσαν Υπουργοί Ναυτιλίας στη διάρκεια της τελευταίας 15ετίας και ήταν υποψήφιοι στις εκλογές της 5ης Νοεμβρίου — εξελέγησαν μόνον οι κ.κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης, Εύαγ. Γιαννόπουλος και Άντ. Ντεντιδάκης και δεν εξελέγησαν οι κ.κ. Άλεξ. Παπαδόγγονας, Γεώργ. Κασιφάρας, Γερ. Άρσενης και Στάθης Αλεξανδρής.

ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ

Παιδιά ή στενοί συγγενείς λιμενικών αξιωματικών επιδιώκουν να σταδιοδρομήσουν στο Λιμενικό Σώμα.

Η τάση αυτή έχει αρχίσει από αρκετόν καιρό και αυτή τη στιγμή υπάρχουν παιδιά λιμενικών αξιωματικών, εν αποστρατεία πλέον, που υπηρετούν ιδιαίτερα επιτυχώς στο Λιμενικό Σώμα, αλλά το ρεκόρ συμμετοχής φαίνεται ότι υπήρξε στις τελευταίες εξετάσεις για την εισαγωγή υποψηφίων στη Σχολή δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος. Στις εξετάσεις, λοιπόν, αυτές συμμετείχαν τέσσερα παιδιά λιμενικών τριών εν αποστρατεία και ένας εν ενεργεία καθώς και ένας συγγενής λιμενικού αξιωματικού εν ενεργεία.

Οι επιτυχόντες στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος πτυχιούχοι ανωτάτων σχολών είναι οι κ.κ. Χρ. Ψάρρης, Σπ. Δερβός, Δημ. Παίρης, Φωτ. Πραβίτας, Κων. Σούτος, Παν. Μοίρας, Χαρ. Αϊβαλιώ-

της, Ιωάν. Άργυρίου, Άναστ. Παγώνης και Κων. Λεοντάρης, και οι διπλωματούχοι Έμπορικού Ναυτικού οι κ.κ. Κων. Κατσούλης, Γεώργ. Σεφεριάδης, Έμμ. Φιλικάκης και Σπ. Τσογκίδης, ενώ οι κ.κ. Έμμ. Κολυβάς, Άθαν. Καούτσικης, Νικ. Σπανός, Στ. Καλογεΐτων και Έμμ. Μαργωμένος είναι έπιλαχόντες, ελπίζεται όμως ότι θα βρεθεί λύση — ή αναγκαία δηλαδή πίστωση — για να φοιτήσουν και αυτοί στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικού Σώματος.

Από τους ανωτέρω παιδιά λιμενικών αξιωματικών οι κ.κ. Δημ. Παίρης και Σπ. Τσογκίδης από τους επιτυχόντες και Άθαν. Καούτσικης και Στ. Καλογεΐτων από τους έπιλαχόντες, ενώ ο κ. Έμμ. Μαργωμένος, επίσης από τους έπιλαχόντες, είναι στενός συγγενής εν ενεργεία λιμενικού αξιωματικού. Πρέπει να προσθέσουμε ότι η εισαγωγή ενός εκ των ανωτέρω τέκνων λιμενικών αξιωματικών λέγεται ότι έχει προκαλέσει αρκετές συζητήσεις που θα έπρεπε, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να είχαν προβλεφθεί και προβλεφθεί.

ΝΕΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΕΩΣ

Όπως γράψαμε ήδη, η νέα σύμβαση του ΙΜΟ περί επιθαλάσσιας άρωγής απομακρυνόμενη της παλιάς βασικής αρχής του no cure no pay, προβλέπει ειδική αποζημίωση στις περιπτώσεις κινδύνου του περιβάλλοντος. Έτσι για πρώτη φορά η μέριμνα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος εισάγεται επίσημα στη διαδικασία της ναυαγαιρέσεως.

Η σύμβαση όμως αυτή για να τεθεί σε ισχύ πρέπει να επικυρωθεί από 15 τουλάχιστον κράτη. Για το εν τώ μεταξύ διάστημα οι ασφαλιστά των Λούδς του Λονδίνου προέτρεξαν και κατόρθωσαν ήδη ένα νέον τύπο συμβολαίου άρωγής και διασώσεως, το οποίο έλαβε την ονομασία Lloyd's Open Form 1990 (LOF-10). Οι όροι του νέου συμβολαίου έρχονται να θέσουν έπικαίρως σε έφαρμογή τις διατάξεις της νέας συμβάσεως με τις οποίες ορίζεται ειδική αποζημίωση του διασώστου για τις ενέργειες καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος και όταν ακόμα ούτε το πλοίο ούτε το φορτίο διεσώθη. Με τις διατάξεις αυτές ενθαρρύνεται η επαγγελματική ναυαγαιρέσει ώστε και στις περιπτώσεις αυτές να δρ άξίως πρόθυμα και αποτελεσματικά.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ ΤΟΥ FREDRIKSEN

Σε 50 πλοία, 20 έκατ. τόννων ύπολογίζεται σήμερα ο στόλος του διεθνούς έφοπλιστικού συγκροτήματος του Νορβηγού μεγαλοεφοπλιστή John Fredriksen, το οποίο έχει την έδρα του στην Κύπρο και περιλαμβάνει περί τις 150 θυγατρικές εταιρίες.

Ο Τζων Φρέντρικσεν ξεκίνησε την καριέρα του στο Όσλο σε ηλικία 17 έτών, ως ύπλληλος ναυλομεσιτικού γραφείου. Άργότερα έγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, στράφηκε προς τον έφοπλισμό και εξελίχθηκε σε μεγιστάνα του οποίου η έπιχειρηματική ικανότητα αναγνωρίζεται από φίλους και έχθρους. Όστόσο πολλοί θόρυβοι συνοδεύουν αυτή την έκπληκτική άνοδο. Θόρυβοι που αρχίζουν από τον Άγιατολάχ Χομεϊνί, φθάνουν στους οικονομικούς κύκλους της Συρίας, της Λιβύης και της Έλλάδος και προχωρούν ακόμα στις έκκρεμύσεις δίκης που ένοχοποιούν στελέχη της έφοπλιστικής

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Με τα γεγονότα του Παναμά, την έπικράτηση του στρατηγού Νοριέγκα και τις οικονομικές κυρώσεις των Η.Π.Α., η Παναμαϊκή σημαία περνά δύσκολες μέρες. Και τις συνέπειες ύφίστανται κυρίως τα γραφεία της Παναμαϊκής Ναυτιλιακής Διοικήσεως στη Ν. Υόρκη, όπου χωρίς άμερικανικό τεχνικό προσωπικό και χωρίς τεχνικά μέσα, η διεξαγωγή της ύπηρεσίας καθίσταται προβληματική.

Άπογοητευμένη η Ούάσιγκτον για την άδυναμία αποβολής του κατηγορουμένου στρατηγού, δεν αποκλείεται να επανέλθει δριμύτερη. Έχει συζητηθεί ακόμα και ο αποκλεισμός της Παναμαϊκής σημαίας από τους Άμερικανικούς λιμένες. Άλλά καθώς παρόμοιες σκέψεις είναι συνήθως προϊόν στιγμιαίας όργης, η ψυχραιμότερη αντιμετώπιση διαβλέπει όλες τις νομικές και πρακτικές δυσκολίες ενός τέτοιου μέτρου, μη εξαιρουμένου και του κινδύνου της λήψεως αντιποίνων κατά των Άμερικανικών πλοίων. Και πάνω από όλα το μέγα πρόβλημα είναι η κατάσταση που θα δημιουργηθεί με τους μεγάλους και αξιοσέβαστους στόλους των ξένων πλοιοκτητών που πλέον σήμερα υπό την παναμαϊκή σημαία. Τι φταΐνε αυτοί για τις πολιτικές διαφορές ή τις εύθυνες του στρατηγού;

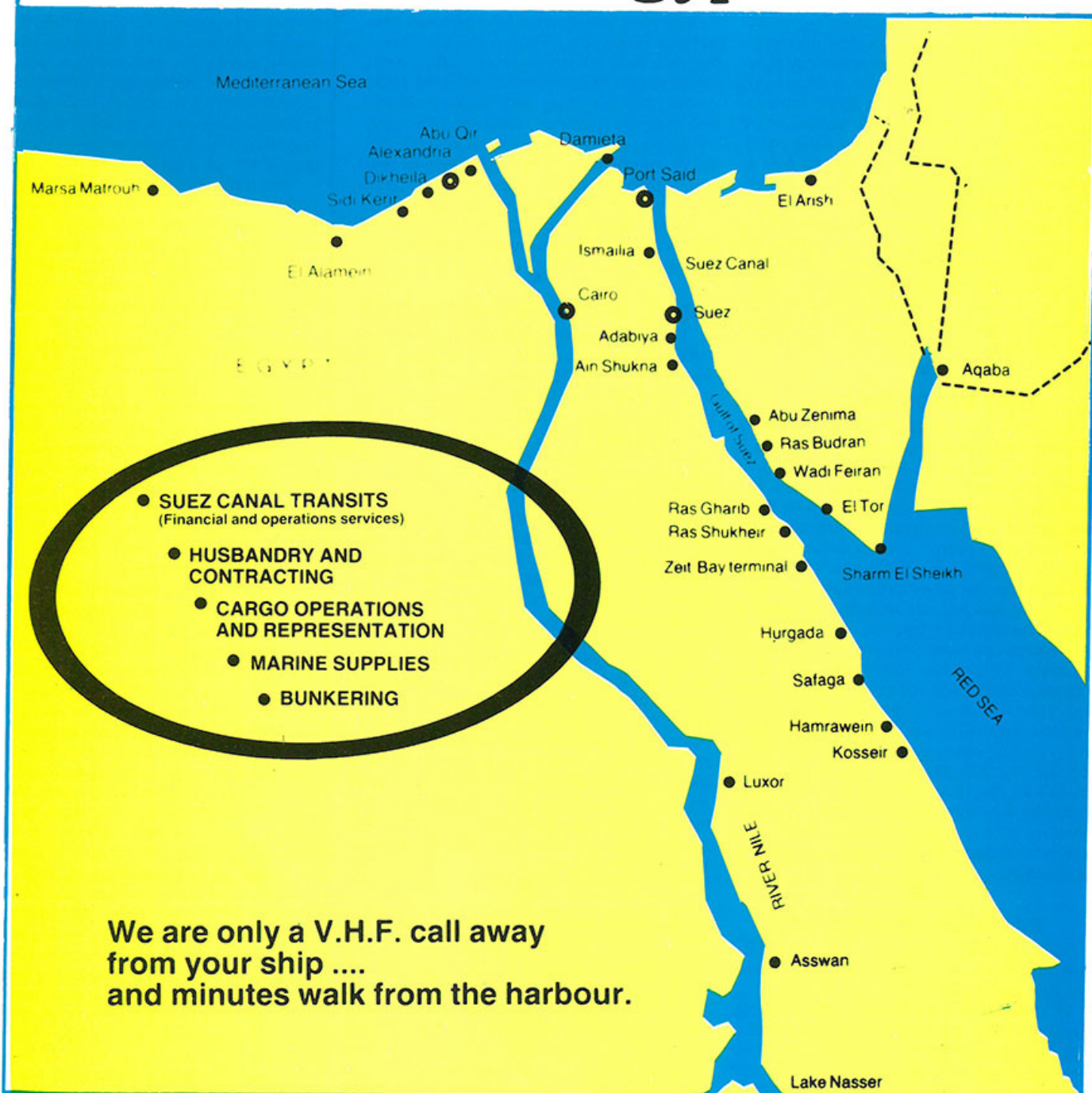
Πάντως το κατά πόσο η παναμαϊκή σημαία θα ξεπεράσει το ισχυρό αυτό πλήγμα, έξαρτάται κυρίως από την άντοχη των πλοιοκτητών. Οι περισσότεροι θα διατηρήσουν τη σημαία τους. Πιστεύουν όμως ότι η διαμάχη ΗΠΑ — Νοριέγκα δεν πρέπει να έχει καμιά σχέση με τις δουλειές τους και όταν τους στενοχωρήσουν πολύ οι δυσκολίες για τα πιστοποιητικά, τις έπιθεωρήσεις, τη χρηματοδότηση κ.λ.π. θα προτιμήσουν να φύγουν. Άλλωστε οι πειρασμοί θα είναι πάρα πολλοί, καθώς προσφέρονται αφθονες οι έναλλακτικές λύσεις των άλλων έλευθέρων σημαίων με έπικεφαλής τη Λιβερία. Άλλά και τα ξένα νηολόγια που θα καταφύγουν θα πρέπει να τους προσφέρουν ισχυρά ανταλλάγματα για να τους κρατήσουν κοντά τους και κυρίως για να αποφύγουν τον έπαναπατρισμό όταν αποκατασταθεί η τάξη στον Παναμά. Γιατί από τότε που οι πλοιοκτήτες άνακάλυψαν ότι δεν ήταν δύσκολο να αποδράσουν από την έθνική τους σημαία προς κάποιο δειλεαστικό άνοικτό νηολόγιο, η ύπόθεση της μετεγγραφής δεν παρουσιάζει άλλη ένόχληση από την πληρωμή των δικηγόρων.

Βλέπετε, το άνοικτό νηολόγιο κατόντησε ένα μαγαζί, όπου ο πελάτης έχει πάντα δίκιο.

έταιρίας του Northern Shipping για ύπεξάρτηση πετρελαίων καυσίμων. Άναφέρεται ακόμα ο ρόλος που έπαιξε στη δημιουργία των παλινδρομικών γραμμών μεταφοράς Ιβρανικού πετρελαίου στον πόλεμο του Περσι-

World Marine

Services in Egypt



Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Οί όφειλές προς τό ΝΑΤ καί τά πολλαπλά προβλήματα του Ταμείου

Κύριε Διευθυντά,

Στό φύλλο 1305/1063 τής 15.10.89 καί μέ τόν τίτλο «Άμεσες Έξηγήσεις» αναφέρθηκε στις περιπτώσεις παλαιών άνεισπρακτέων όφειλών προς τό ΝΑΤ. Γιά τήν άντικειμενική ένημέρωση τών άναγνωστών σας σας γνωρίζω τά παρακάτω. Προκαταρκτικά πρέπει νά σας ζητήσω συγγνώμη γιατί οί έξηγήσεις μου θά είναι μακροσκελείς αλλά δυστυχώς είναι ο μόνος τρόπος σωστής ένημέρωσης.

1. Στήν προσπάθειά μου νά έντοπίσω τίς έκκρεμότητες καί καθυστερήσεις πού υπάρχουν στό ΝΑΤ, γιά νά βρω τρόπους άντιμετωπίσεώς τους, έζήτησα καί από τήν ύπηρεσία Ποινικής Δίωξεως του ΝΑΤ νά μου δώσει μία κατάσταση φακέλλων πού έχει καί είναι έκκρεμείς καί νά μέ ένημερώσει γιά τούς λόγους έκκρεμότητος αυτής καί τίς δυνατότητες άντιμετωπίσεώς της.

2. Πράγματι ή ύπηρεσία μου έδωσε τήν γνωστή κατάσταση 110 φακέλλων από τούς όποιους γιά 17 δέν άνεγράφωντο ποσά καί γιά τούς υπόλοιπους τό συνολικό ποσό ήταν περίπου δρχ. 700.000.000.

3. Σέ μία συνάντηση πού είχα μέ τόν κ. Σταματοπούλο σχετικά μέ τίς έκκρεμότητες καί τά προβλήματα του ΝΑΤ καί γιά τίς προσπάθειες άντιμετωπίσεώς τους, του έδειξα καί τήν κατάσταση αυτή πού μόλις μου είχε δοθεί. Στήν συνέχεια καί μετά από προηγούμενο δημοσίευσμά σας ο κ. Ύπουργός μου έζήτησε νά τόν ένημερώσω σχετικά, πράγμα τό όποιο καί έκανα.

4. Τώρα, στήν ούσία του θέματος, πρέπει νά σημειωθεί ότι οί φάκελλοι αυτοί άφορούν παλαιές όφειλές 3, 4 ή 5 καί περισσότερων έτών καί είναι αυτοί πού δέν είχαν άκόμη έκκαθαρισθεί από τήν ύπηρεσία Ποινικής Δίωξεως του ΝΑΤ έξ αίτίας τεχνικών προβλημάτων ή άνεπαρκείας προσωπικού. Γιά πολλές από αυτές ύπήρχε ο βάσιμος φόβος ότι ή ποινική εύθύνη είχε παραγραφεί. (Ή παραγραφή είναι 5ετής). Ή άστική όφειλή όμως δέν έχει παραγραφεί. (Ή παραγραφή είναι 20ετής).

5. Πρέπει άκόμη νά σημειωθεί ότι έν όψει

των άνωτέρω ο κατάλογος αυτός δέν ήταν όριστικός προς καμία κατεύθυνση. Δηλαδή καί ο άριθμός των υποθέσεων καί τό ύψος των όφειλών θά μπορούσε νά αύξομειωθεί κατά τήν διερεύνηση του θέματος γιά τούς λόγους πού θά σημειώσω πιά κάτω.

6. Ή έκκρεμότητα αυτή προκλήθηκε από μία μεγάλη ποικιλία αίτίων πού συνδέονται μέ τήν όλη νομοθετική καί όργανωτική δομή καί λειτουργία του ΝΑΤ καί τά όποια συνοψίζω όσο είναι δυνατόν:

(α) Όπως είναι γνωστόν ή έκκαθάριση των ναυτολογίων καθυστερεί σημαντικά. (Σήμερα είναι καθυστερημένα κατά δύο έτη — έχουν έκκαθαρισθεί μέχρι τό καλοκαίρι του 1987 — παλαιότερα όμως ήταν καί κατά 4 ή 5 έτη).

(β) Σέ τί όφείλεται ή καθυστέρηση αυτή; Πρώτον, άργούν νά σταλούν από όρισμένα πλοία καί ιδίως εκείνα πού ταξιδεύουν σέ λιμάνια του έξωτερικού πού δέν υπάρχουν Έλληνικές Προξενικές ή Λιμενικές άρχές (ώστε νά άφαιρεθεί τό καθυστερημένο ναυτολόγιο). Ή καθυστέρηση αυτή ήταν μεγαλύτερη κατά τό παρελθόν όταν τά ναυτολόγια ήταν 12μηνιας διάρκειας (τώρα είναι έξάμηνιας διάρκειας). Δεύτερον, καί γρήγορα όταν φθάσουν τά ναυτολόγια, πάλι δέν είναι δυνατή ή άμεση έκκαθάρισή τους διότι γιά τήν έκκαθάριση πρέπει νά είναι γνωστή ή συλλογική σύμβαση τής αντίστοιχης περιόδου ώστε μέ βάση τούς μισθούς νά υπολογισθούν οί εισφορές καί όπως είναι γνωστό οί συλλογικές συμβάσεις κατά κανόνα άργούν άρκετούς μήνες νά συναφθούν. Τό συμπέρασμα από αυτά είναι ότι μία καθυστέρηση 9 έως 12 μήνες όφείλεται σέ λόγους πού δέν μπορούν νά έλεγχθούν από τό ΝΑΤ.

(γ) Τό δεύτερο έτος τής καθυστέρησης όφείλεται στό ΝΑΤ καί σέ μία πληθώρα από λόγους. Ένδεικτικά άρκει νά άναφερθεί ή έλλειψη προσωπικού ιδίως γιά νά άντιμετωπίσει τή σωρευμένη έργασία. (Από τίς 157 όργανικές θέσεις διοικητικού προσωπικού ΜΕ πού είναι ο κορμός του ΝΑΤ, πάνω από 70 θέσεις είναι κενές. Στό ΝΑΤ δέν έγιναν προσλήψεις ούτε τό 1989, ούτε τό 1988, ούτε τό 1987). Παρ' όλον ότι τά πλοία μειώθηκαν,

ή έργασία έκκαθαρίσεως πολλαπλασιάσθηκε διότι τά ναυτολόγια από έτήσια έγιναν έξαμηνιαία (δηλαδή κάθε πλοίο έχει δύο έτησίως) ή δέ προσωρινή έκκαθάριση πρέπει νά γίνεται άνά τρίμηνο (μέτρο σωστό μέν πού όμως τετραπλασίασε τήν έργασία γιά κάθε πλοίο). Παράλληλα προστέθηκαν καί μία σειρά από ταμεία ή όργανισμούς γιά τούς όποιους τό ΝΑΤ εισπράττει έσοδα, άποδίδει έσοδα, καί γιά πολλούς κάνει πλήρη διαχείριση, καταβολές, ίσολογισμούς κλπ. (Τό ΝΑΤ σήμερα εισπράττει τά έσοδα άλλων 12 ταμείων καί όργανισμών). Σέ αυτά πρέπει νά προστεθούν τεράστιες όργανωτικές άδυναμίες τής μηχανογράφησης (Π.χ. σήμερα γιά τήν είσαγωγή όλων των στοιχείων του ΝΑΤ στον ηλεκτρονικό ύπολογιστή του ΝΑΤ ήτοι ναυτολόγια, λογιστήριο, συνταξιούχοι κλπ., χρησιμοποιούνται πέντε μόνο όθόνες μέ δύο βάρδιες χειριστριών).

(δ) Τέλος, θά πρέπει νά σημειωθεί ότι αυτά είναι τά αίτια των σημερινών καθυστερήσεων. Οί καθυστερήσεις κατά τό παρελθόν ήταν πολύ μεγαλύτερες καί περιπτώσεις γιά τίς όποιες γεννήθηκε τό ζήτημα άφορούν παλαιές όφειλές.

7. Γιά νά άσκηθούν τά δικωτικά μέσα του ΝΑΤ (βεβαίωση στό Δημόσιο Ταμείο καί μήνυση) πρέπει νά έχει έπιδωθεί προηγουμένως τό όριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως στον εκπρόσωπο του πλοίου. Όταν όμως έκκαθαρισθεί τό ναυτολόγιο, μέ τήν καθυστέρηση πού άναφέρθηκε πιά πάνω, υπάρχουν περιπτώσεις πού τό πλοίο έχει βυθισθεί ή πωληθεί, ή εταιρία έχει κλείσει ή πτωχεύσει, ο εκπρόσωπος έχει αλλάξει ή έχει αλλάξει διεύθυνση. Καί ενώ πολλές από τίς μεταβολές αυτές (άλλά όχι όλες) γνωστοποιούνται στό ΥΕΝ, δέν έχει καθιερωθεί σύστημα ένημέρωσης του ΝΑΤ γιά τήν μεταβολή, μέ άποτέλεσμα τό ΝΑΤ νά άνακαλύπτει τό πρόβλημα όταν ο δικαστικός έπιμελητής έπιχειρήσει νά έπιδώσει τό φύλλο έκκαθαρίσεως καί άποτύχει. Καί τότε άρχίζει ή άναζήτηση του όφειλέτου πού καί χρόνο καί ανθρώπους απαιτεί (καί κάποιο σύστημα πού σημειωτέον δέν ύπάρχει) καί συχνά δέν έχει άποτέλεσμα. Καί στό σημείο αυτό δέν μπορεί νά προχωρήσει άλλο ή δίωξη.

8. Πρέπει άκόμη νά έπισημανθεί ότι υπάρχουν καί άλλες όργανωτικές δυσλειτουργίες σχετικά μέ τήν έκκαθάριση παλαιών όφειλών. Έτσι π.χ. όταν βεβαιωθεί μία όφειλή στό Δημόσιο Ταμείο ή δίωξη συνεχίζεται από τό Δημόσιο Ταμείο καί όταν έπιτευχθεί είσπραξη, δέν είδοποιείται ούτε έγκαιρα ούτε πάντα ή ύπηρεσία Ποινικής Δίωξεως του ΝΑΤ καί έτσι ή υπόθεση παραμένει έκκρεμη. Επίσης όταν μέ δικαστικό άγώνα ή μέ άλλο τρόπο έπιτευχθεί χορήγηση έγγυήσεως πού εξασφαλίζει τήν όφειλή προς τό ΝΑΤ είναι δυνατόν ή ύπηρεσία ναυτολογίων νά μήν ένημερώσει τήν ύπηρεσία Ποινικής Δίωξεως (διότι δέν έχει καθιερωθεί μόνιμο

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

σύστημα ένημερώσεως) ή και αν είδοποιή-
σει, ή υπόθεση κατά του όφειλέτου παραμέ-
νει ως έκκρεμής όφειλή μέχρι την εξόφλη-
ση με πληρωμή.

9. Πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι στην ύ-
πηρεσία Ποινικής Διώξεως του NAT ύπηρε-
τούν σήμερα δύο πολύ ίκανοί και εύσυνείδη-
τοι υπάλληλοι, οι όποιοι όμως, εκτός από
την έκκαθάριση αυτών των παλαιών έκκρε-
μοτήτων, έχουν πολυάριθμες τρέχουσες ύ-
ποθέσεις και χρειάζεται να πηγαίνουν 2-3
φορές την εβδομάδα στα δικαστήρια, ως
μάρτυρες του NAT, για τις ποινικές υποθέ-
σεις που δικάζονται (συνήθως περισσότε-
ρες μία σε κάθε δικάσιμο) και να έχουν με-
λετήσει τους αντίστοιχους φακέλους. Από
την ιδική μου πλευρά δεν είμαι σε θέση να έ-
νισχύσω αυτό τό τμήμα με πρόσθετους ύ-
παλλήλους, διότι παρόμοιες έκκρεμότητες
υπάρχουν σε πολλά από τά τμήματα και έ-
κανα από την έπιλογή να ένισχύσω σε πρώ-
τη φάση τά τμήματα που συνδέονταν με την
έξυπνέτηση των συνταξιούχων του NAT ό-
που οι έκκρεμότητες ήταν έκρηκτικές. "Ο-
ταν ανέλαβα δεν είχαν δοθεί οι συντάξεις
στους νέους συνταξιούχους από τόν Φε-
βρουάριο 1989, δεν είχαν δοθεί οι συντά-
ξεις του συζύγου τους στις χήρες των ναυ-
τικών που είχαν αποβιώσει από τόν Φε-
βρουάριο 1989 και μιλάμε για αριθμό πάνω
από 1.000 περιπτώσεις και για τις όμαλές
περιπτώσεις δεν είχε δοθεί ή ΑΤΑ του Β' τε-
τραμήνου, έκκρεμούσε για πολύ μεγάλο ά-
ριθμό πλοιαρχών και μηχανικών τό 5%, και
υπήρχαν ύπόλοιπα από την σύνταξη του
Ιουνίου που είχε καταβληθεί έλλειψης. "Ε-
ξω από τό γραφείο μου έβρισκα καθημερινά
ουρά από συναλλασσόμενους με παράπονα
και παρακλήσεις για προβλήματα άμεσης έ-
πιβιώσεως.

10. Τώρα τί πρέπει να γίνει για τό πρόβλη-
μα των όφειλών:

(α) Πρώτον, να παρακολουθούνται έγκαι-
ρα και άμεσα οι νέες όφειλές ώστε να μην
ξαναεμφανισθεί τό φαινόμενο. "Ηδη έχω
δώσει έντολές και τό παρακολουθώ τό ζητή-
μα και προσωπικά αλλά με τό σημερινό νο-
μοθετικό καθεστώς δεν μπορεί να άποκλει-
σθεί τελείως τό φαινόμενο να έμφανισθεί
για πλοία που δεν προσεγγίζουν σε λιμάνια
με Έλληνικές Άρχες.

(β) Δεύτερον, πρέπει να καθιερωθεί σύ-

στημα συντονισμού μεταξύ των ύπηρεσιών
εταιριών του ν. 89 του YEN και NAT, Δημο-
σίων Ταμείων και NAT, και των διαφόρων ύ-
πηρεσιών του NAT μεταξύ τους.

(γ) Τρίτον, και πρό πάντων να άποσυνδε-
θεί νομοθετικά (και είναι δυνατόν) ή όριστι-
κή έκκαθάριση της όφειλής του πλοίου από
την έκκαθάριση του Ναυτολογίου. "Εάν γί-
νει αυτό τότε θα μπορεί να δίνεται όριστική
έκκαθάριση του πλοίου μέσα σε ώρες (όχι ή-
μέρες). Είναι ή καθυστέρηση της έκκαθαρί-
σεως των ναυτολογίων που καθυστερεί (και
δυσκολεύει) την είσπραξη έσόδων, καθυστε-
ρεί την σύνταξη των ίσολογισμών του NAT,
δημιουργεί άδυναμία άκριβούς ύπολογι-
σμού (παρά μόνον προύπολογιστικά και κα-
τά προσέγγιση) των οικονομικών σχέσεων
του NAT με τά 12 άλλα ταμεία και όργανι-
σμούς για τους όποιους είσπράττει είσφο-
ρές με άποτέλεσμα συνεχείς άμφισβητή-
σεις και διαφωνίες, είναι πρό πάντων ή κα-
θυστερηση αυτή (και όλες οι ταλαιπωρίες
και άμφισβητήσεις που συνδέονται με αυτή)
ένα από τά μεγάλα αντίκίνητρα για την προ-
σέλευση πλοίων στην Έλληνική σημαία.

11. Τέλος, για να μπει τό πρόβλημα στις
σωστές του διαστάσεις, πρέπει να λάβει κα-
νείς ύπ' όψιν ότι στα αρχεία του NAT ύπά-
ρχουν πάνω από 10.000 πλοία (που είναι ή ή-
ταν κατά καιρούς με Έλληνική σημαία). Τά
έτήσια έσοδα του NAT (για τό 1989) είναι 18
δίσ (και τά έξοδα 126 δίσ). Οι μηνιαίες συν-
τάξεις άνέρχονται στο ποσό των 3,5 δίσ. Τό
να ύπάρχουν 110 πλοία (ή και περισσότερα)
μά παλαιές όφειλές (όλων των παρελθόν-
των έτών), 700 εκατομμύρια (ή και περισσό-
τερα) δεν παύει να είναι ένας σοβαρός άριθ-
μός αλλά αναλογικά είναι ένα άπειροέλαχι-
στο ποσοστό (1% των πλοίων ή τό 1/5 των
συντάξεων ενός μηνός). Τό πρόβλημα στις
σωστές του διαστάσεις (παρ' όλον ότι δεν
παύει να είναι πρόβλημα) δείχνει ότι ή συν-
τριπτική πλειοψηφία των πλοιοκτητριών έ-
ταιριών είναι συνεπείς στις ύποχρεώσεις
τους και τό NAT παρά τις σοβαρότατες όρ-
γανωτικές άδυναμίες του, που αναμφίβολα
πρέπει να διορθωθούν, στο μέγιστο ποσο-
στό έπιτυχάνει είσπραξη των όφειλών
πρός αυτό.

12. Έλπίζω ότι θα θεωρήσετε τά πιο πάνω

άρκετά λεπτομερείς έξηγήσεις (παρ' όλον ό-
τι κατά την ιδική μου αντίληψη δίνουν μόνο
μία έλάχιστη σκιαγράφηση μερικών μόνο
προβλημάτων). Επίσης έν όψει των πιο πά-
νω, πιστεύω ότι τά αίτια του προβλήματος
σωστά θα μπορούσαν να περιγραφούν ως
όργανωτικές και διοικητικές άδυναμίες του
παρελθόντος και τό να κατονομάσει κανείς
ύπευθύνους θα ήταν πολύ δύσκολο άφού ύ-
πήρχε μία πληθώρα από αίτια για τά όποια
πολλοί ευθύνονται έστω και από λίγο. Τέ-
λος, παρ' όλο ότι αντίλαμβάνομαι ότι κά-
ποιος που βρίσκεται από έξω από τό NAT εί-
ναι δύσκολο άκόμη και να ύποψιαστεί τις
δυσκολίες που ύπάρχουν σε όλη τους την έ-
κταση, έρωτήσεις για «άμεσες έξηγήσεις»,
για «σαφστάτες ανακοινώσεις» και για κα-
τονομασία των μη «άοράτων» ύπευθύνων
μοιάζουν μάλλον να ύπεραπλοποιούν τό
πρόβλημα μπροστά στην κατάσταση που
σας περιέγραφα πιο πάνω.

Με την προσήκουσα τιμή

ΓΡ. Ι. ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ

Πρόεδρος NAT

Πειραιάς, 7 Νοεμβρίου 1989

Σημ. Συν.: Μία κατ' αρχήν διευκρίνιση: "Ο κ. Τι-
μαγένης δεν ευθύνεται καθόλου για την κατάστα-
ση ή όποια έπικρατεί στο NAT, κατάσταση που ό-
φείλεται κυρίως στον τρόπο με τόν όποιο διοική-
θηκε και έξακολουθεί να διοικείται τό Ταμείο και
έχει καταστήσει, όπως πολύ σωστά έπισημαίνει
και ό ίδιος, τό NAT ένα από τά μεγάλα αντίκίνητρα
για την προσέλκυση των πλοίων στο έθνικό νηολό-
γιο.

"Εν πάση περιπτώσει, για τη λυσιτελή άντιμετώ-
πιση των διαφόρων προβλημάτων του NAT, όπως
λόγου χάρι της διακινήσεως των ναυτολογίων
που είναι από τά πλέον καίρια με δυσμενέστατες
έπιπτώσεις στην όλη λειτουργία του Ταμείου, έ-
χουν γίνει κατά καιρούς διάφορες προτάσεις (και
από τά «Ναυτικά Χρονικά») αλλά δεν έγιναν άπο-
δεκτές γιατί ή άπλοποίηση δεν άρέσει σε πολλούς
και κυρίως σε εκείνους που θέλουν να έμφανίζον-
ται σαν «παράγοντες» και να ψαρεύουν σε θολά
νερά. Αυτός — ή άπλοποίηση, δηλαδή, των διαδι-
κασίων και ή προσαρμογή στις σημερινές συνθή-
κες με τις τεράστιες τεχνικές δυνατότητες —
πρέπει να είναι κατά την ταπεινή μας γνώμη ό κύ-
ριος στόχος αν θέλομε να συνεχίσει να ύπάρχει τό
NAT, τό όποιο, όπως έχομε ύπογραμμίσει έπανε-
λημμένα, την εποχή που ό άνθρωπος έφθασε στη
Σελήνη έξακολουθεί να βρίσκεται στην εποχή του
άραμπα.

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

‘Η Παγκόσμια Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ SALVAGE ASSOCIATION

Ο κ. Άλεξ Γκάλγουαιη, βοηθός γενικός διευθυντής και αρχιεπιθεωρητής της Salvage Association, παρουσίασε πρόσφατα μία μελέτη ως προσκελημένος ομιλητής κατά την διάρκεια των συνεδριάσεων του Συμβουλίου της Διεθνούς Ένωσης Ναυτασφαλιστών, που πραγματοποιήθηκε στην Άμβερσα.

Ανασκοπώντας τις εγκαταστάσεις που προσφέρουν επισκευαστικές και ναυπηγικές εργασίες, ανέφερε ότι μεγάλες μειώσεις παραγωγικής ικανότητας σε όρισμένες χώρες. Για παράδειγμα από το 1978 μέχρι σήμερα 55 ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις στις ΗΠΑ έχουν κλείσει και περισσότεροι από 60.000 εργαζόμενοι έχουν απολυθεί.

Στην Ιαπωνία πολλοί εργαζόμενοι έχουν τοποθετηθεί σε διάφορες εργασίες εκτός ναυπηγικής βιομηχανίας και ένα μεγάλο ποσοστό των ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων τέθηκαν σε άργια. Υπάρχει πάντα βέβαια, η πιθανότητα της επαναδραστηριοποίησης αυτών των μονάδων, αλλά αυτή τη στιγμή υπάρχει στην Ιαπωνία μεγάλη έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και πιθανώς η κατάσταση αυτή να παραμείνει ίδια και στο όρατο μέλλον. Ακόμα, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία δεν προσελκύει νέους εργαζόμενους και πολλά ναυπηγεία δεν έχουν προσλάβει νέους εργαζόμενους για πάνω από 20 χρόνια.

Η έμπορική κίνηση που έχει σαν αποτέλεσμα την ύπαρξη πλοίων που θα απευθυνθούν στα παραδοσιακά επισκευαστικά ναυπηγεία της Ευρώπης, δεν είναι στα παλαιά επίπεδα, ενώ η κίνηση στον Ειρηνικό αυξάνεται. Αυτό δίνει ένα πλεονέκτημα στα ναυπηγεία της Ασίας και Άπω Ανατολής και μπορεί

νά δούμε την ίδρυση νέων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων στις χώρες της περιοχής που προσφέρουν εργασία χαμηλού κόστους. Το τελικό αποτέλεσμα θα είναι πιθανώς μία σχετική απώλεια εισοδήματος στα ναυπηγεία της Βορείου και Νοτίου Ευρώπης και μία σχετική αύξηση εισοδήματος για τις μονάδες της Άπω Ανατολής και της Ασίας και ίσως ακόμα και για τα ναυπηγεία των Δυτικών Ακτών της Βορείου Αμερικής.

Κατά τον κ. Γκάλγουαιη, είναι πιθανόν το κέρδος για τα Βορειοαμερικανικά ναυπηγεία να μην είναι σημαντικό καθώς ο κύριος παράγοντας διαμόρφωσης του κόστους των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών είναι οι αμοιβές των εργαζομένων και είναι πάντα οι περιοχές με χαμηλό μισθολόγιο που προσελκύουν τους πλοιοκτήτες προσφέροντας τις οικονομικότερες τιμές. Βέβαια ακόμα και στις περιοχές αυτές οι τιμές αυξάνουν και η ανατίμηση των τοπικών νομισμάτων (όπως το γουόν) καθώς και εργασιακές αναταραχές έχουν μειώσει την ανταγωνιστικότητα της Νότιας Κορέας.

Είναι πιθανό ότι ο πληθωρισμός και η μειωμένη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου προσωπικού μεταξύ των μεγάλων ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων της Ασίας θα έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κοστολογίου τους και θα συνεισφέρει στην μείωση της διαφοράς μεταξύ των τιμών της Ευρώπης και της Ασίας. Στην πραγματικότητα, ήδη η Σιγκαπούρη αύξησε τις επίσημες τιμές των εργασιών επισκευής πλοίων κατά 10% τον Ιανουάριο και μερικοί πλοιοκτήτες ήδη αναφέρουν μία τάση μείωσης των εκπτώσεων στην Άπω Ανατολή που έχει προσθέσει ένα ποσό 10-

15% επί των επισκευαστικών τιμών.

Τό κόστος των νεοναυπηγικών πλοίων αυξάνεται συνεχώς παντού και οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες διαμαρτύρονται για την αύξηση κατά 50% την τελευταία διετία. Τα περιφερειακά γραφεία της Salvage Association αναφέρουν ότι οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες κλείνουν θέσεις στις επισκευαστικές εγκαταστάσεις μήνες πριν αντί του συνήθους μέχρι τώρα χρονικού διαστήματος των εξι εβδομάδων, ενώ συγχρόνως παρατηρείται ότι οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες προσπαθούν να συμβληθούν με υπεργολάβους καθώς δεν έχουν το απαραίτητο εργατικό προσωπικό για να αντιμετωπίσουν την ζήτηση. Καθώς δε και οι υπεργολάβοι έχουν παρόμοιο πρόβλημα παρατηρείται ήδη αύξηση των τιμών για τις επισκευαστικές εργασίες.

Δεν είναι πολύ εύκολο να προβλέψει κανείς το μέγεθος της ζήτησης για την επισκευαστική βιομηχανία καθώς περιλαμβάνονται πολλές παράμετροι. Οι τιμές των ναύλων και των πλοίων που πωλούνται στην αγορά των μεταχειρισμένων έχουν επίδραση στις επισκευές και την συντήρηση. Ύψηλοί ναύλοι θα ενθαρρύνουν ένα πλοιοκτήτη να προσπαθήσει να διατηρήσει τα σκάφη του δρομολογημένα όσο είναι δυνατό, χρησιμοποιώντας μετακινούμενα επισκευαστικά συνεργεία, διατηρώντας το πλοίο εκτός επισκευαστικής δεξαμενής για όσο χρονικό διάστημα είναι επιτρεπτό και χρησιμοποιώντας εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης που παρέχουν υψηλούς ρυθμούς παραγωγικότητας και οι οποίες είναι εγκαταστημένες κοντά στο δρομολόγιο του πλοίου. Όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί ο πλοιοκτήτης έχει την τάση να διαθέτει περισσότε-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona 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
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

τερο χρόνο παρά χρήμα και να μειώνει την συντήρηση του πλοίου στο ελάχιστο που είναι αναγκαίο για να καλύπτονται οι απαιτήσεις του νηογνώμονα.

Οι ναύλοι είναι σήμερα υψηλότεροι από πριν, αλλά όπως φαίνεται δεν είναι αρκετά υψηλοί για να υποστηρίξουν ναυπηγήσεις, με αποτέλεσμα την εστίαση του ενδιαφέροντος στην αναζωογόνηση του παλαιότερου τοννάζ, όπως για παράδειγμα ή επέκταση της χρήσης ζωής ενός τάνκερ ηλικίας 15 ετών για 5-10 χρόνια ακόμα. Οι μεγάλοι νηογνώμονες σχεδιάζουν ήδη τρόπους κατάταξης αυτών των αναζωογονημένων σκαφών, ειδικά των δεξαμενοπλοίων και μερικοί πλοιοκτήτες παίρνουν ήδη δικά τους μέτρα με την διενέργεια ειδικών επιθεωρήσεων των VLCC και ULCC που έχουν σημαντικό κόστος.

Ένας συνδυασμός νέων ναυπηγήσεων και αναζωογόνησης παλαιών σκαφών θα έχει σαν πιθανό αποτέλεσμα την επαναδραστηριοποίηση μερικών ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων που είχαν κλείσει και ήδη υπάρχει ένα σχέδιο για την κατασκευή μίας νέας επισκευαστικής μονάδας στο Καρατσι, ενώ το Ιαπωνικό Υπουργείο Μεταφορών εξετάζει τρόπους βοήθειας προς τις αναπτυσσόμενες χώρες για την δημιουργία εγκαταστάσεων επισκευής και συντήρησης πλοίων.

Είναι πιθανό λοιπόν ότι η προσπάθεια των ήδη λειτουργούντων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων να αναπληρώσουν τις οικονομικές τους απώλειες των τελευταίων ετών του έντονου ανταγωνισμού, με μία μεγάλη αύξηση των τιμών τους, να συγκρατηθεί από την ανάπτυξη νέων μονάδων σε περιοχές χαμηλού κόστους.

Ο κ. Γκάλογουαιη αναφέρθηκε επίσης σε μία μελέτη του Οίκου Ντρίουρι που προβλέπει την σύσταση του παγκόσμιου έμπορου στόλου σε αριθμό και τοννάζ των διαφόρων τύπων πλοίων από το 1988 έως το 2001. Εξετάζοντας τους τομείς των δεξαμενοπλοίων και των μπάλκερς, η αύξηση στα τάνκερς προβλέπεται να φτάσει το 5,4% και στα μπάλκερς το 12%. "Ηδη υπάρχουν ενδείξεις υπερβολικών ναυπηγήσεων μπάλκερς καθώς υπάρχουν σε παραγωγή 186 μονάδες με παράδοση τα επόμενα 2,5 χρόνια. Το υψηλό κόστος ναυπήγησης νέων δεξαμενοπλοίων δεν μηδένισε τις νέες ναυπηγήσεις αλλά η μελέτη δείχνει μία μικρή πτώση στο συνολικό τοννάζ κατά 5% τα επόμενα 13

χρόνια. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να αλλάξει με την πλήρη εφαρμογή της Συνθήκης MARPOL 1973 καθώς ένα μεγάλο ποσοστό των δεξαμενοπλοίων που ναυπηγήθηκαν πριν το 1979 δεν διαθέτουν μόνιμες δεξαμενές διαχωρισμού ερματος και οι περιβαλλοντολογικές ομάδες σε πολλές χώρες πιέζουν για την τοποθέτησή τους σε όλα τα τάνκερς και ακόμα για την ύπαρξη διπύθμενων.

Αν υποθέσουμε ότι τα δεξαμενόπλοια που ναυπηγήθηκαν μέχρι το 1979 συνεχίζουν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και ότι το κόστος των νέων ναυπηγήσεων συνεχίζει να παραμένει υψηλό, θα υπάρχουν βέβαια νέες ναυπηγήσεις, αλλά θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν και πολλά σκάφη μεγάλης ηλικίας, τα οποία για να εξακολουθούν να λειτουργούν θα έχουν ανάγκη από την επένδυση σημαντικών κεφαλαίων για να εξακολουθούν να καλύπτονται από τους νηογνώμονες.

Ο Πλοιοκτήτης είναι αυτός που αποφασίζει το ποσό που θα επενδύσει σε εργασίες συντήρησης του πλοίου του. Λαμβάνοντας υπ' όψιν το μεγάλο αριθμό εταιριών διαχείρισης και επάνδρωσης πλοίων που είναι δευτέρας διαλογής καθώς και των νηολογίων που δεν έχουν τα μέσα επιθεώρησης και παρακολούθησης όλων των πλοίων που δέχονται, θα υπάρξουν πλοιοκτήτες που δεν θα δυσκολευθούν να διατηρήσουν τα έξοδα επισκευής και συντήρησης σε χαμηλό επίπεδο.

Τα έξοδα επισκευής διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα. Για παράδειγμα στις ΗΠΑ είναι διπλάσια από αυτά της Αγγλίας και σε όρισμένες περιπτώσεις τετραπλάσια. Αν συγκριθεί το κόστος υδροδεξαμενισμού ενός δεξαμενοπλοίου των 159.000 τόν. d.w. και της αντικατάστασης του πηδαλίου μεταξί ενός ναυηγείου του Καδίξ και ενός της Ανατολής ακτής των ΗΠΑ, τα έξοδα υδροδεξαμενισμού για διάστημα πέντε ημερών είναι σχεδόν παράλληλα (16.000 δολλ. στην Αγγλία και 18.450 δολλ. στις ΗΠΑ). Αντίθετα η αντικατάσταση του πηδαλίου χωρίς τις αναγκαίες επισκευές ήταν 43.134 δολλ. και 141.950 δολλ. αντίστοιχα.

Με την εξαίρεση της Λισσαβώνας, οι Ευρωπαϊκές μονάδες είναι ακριβότερες από την Σιγκαπούρη και το Ντάρμπαν. Τα ναυπηγεία του Αμβούργου, του Ρότερνταμ και της Ιαπωνίας έχουν βασικά τις ίδιες τιμές για εργασίες συντήρησης.

Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες ζητούν την επέκταση της κάλυψής τους από τον νηογνώμονα για χρονικό διάστημα αρκετό ώστε με την ανάληψη του κατάλληλου δρομολογίου το πλοίο να βρεθεί κοντά σε μία επισκευαστική μονάδα χαμηλού κόστους, με αποτέλεσμα την μείωση των εξόδων επισκευής και συντήρησης στο ένα τρίτο των ναυπηγείων των ακριβών χωρών.

Η στάση που κρατούν οι πλοιοκτήτες και οι διαχειρίστριες εταιρίες προς τις διαδικασίες συντήρησης και λειτουργίας των πλοίων τους, ή ικανότητα και η πείρα των πληρωμάτων, ή τήρηση των νόμων του νηολογίου και των κανονισμών του νηογνώμονα, το επίπεδο των ναύλων και οι τιμές των νεοναυπηγών και μεταχειρισμένων πλοίων, παίζουν ρόλο στη διαμόρφωση του επιπέδου συντήρησης των πλοίων. Τα παλαιότερα πλοία θα έχουν ανάγκη συχνότερης συντήρησης από τα νεότερα με αποτέλεσμα την αύξηση των εργασιών των επισκευαστικών μονάδων.

Τα πλεονεκτήματα ενός ναυηγείου όπως το χαμηλό κόστος και η στρατηγική τοποθεσία, δεν είναι τα μοναδικά κριτήρια που εξετάζει ο πλοιοκτήτης, ιδιαίτερα όταν το πλοίο διαθέτει οικολογικού τύπου μηχανές, ηλεκτρονικό και ηλεκτρολογικό υλικό που χρειάζεται ειδική προσοχή. Τα παλαιότερα πλοία που είναι εξοπλισμένα με μηχανές και υλικό που δεν παράγεται πλέον μπορεί να χρειάζονται ειδικά κατασκευασμένα ανταλλακτικά και ναυπηγικές μονάδες που διαθέτουν το εξειδικευμένο προσωπικό και την αναγκαία βιομηχανική υποστήριξη ώστε να προσφέρουν ικανοποιητική συντήρηση σε αυτές τις περιπτώσεις τείνουν να είναι εγκαταστημένα σε χώρες υψηλού κόστους.

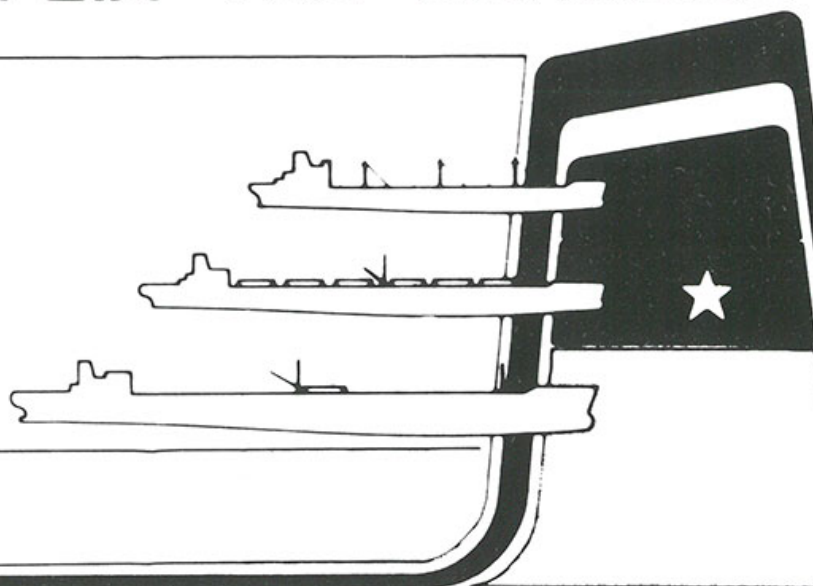
Συνοψίζοντας ο κ. Γκάλογουαιη υποστήριξε ότι για το όρατό μέλλον υπάρχουν αρκετές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες αλλά πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι οι όρισμένες από αυτές δεν θα προσελκύσουν τους συνειδητοποιημένους πλοιοκτήτες. Σαν αποτέλεσμα οι μονάδες που θα συγκεντρώνουν την προσοχή των πελατών μπορεί να μην είναι ικανές να αντιμετωπίσουν την ζήτηση. Τέλος πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι μερικά ναυπηγεία δεν έχουν προσλάβει μαθητευόμενους για μεγάλο χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα την πτώση της ποιότητας της παραγωγής τους.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Royal
Cruise
Line



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

Υπαγωγή ναυτιλιακών επενδύσεων στis διατάξεις του Νόμου 1262/82

Η κατάργηση του «πλαφόν» για την κρατική συμμετοχή και η αύξηση των ποσοστών επιδοτήσεων, που αποτελούν τις δύο βασικές προτάσεις της Επιτροπής αναμόρφωσης του Αναπτυξιακού Νόμου 1262/82, δημιουργούν πλέον ισχυρά κίνητρα για την υπαγωγή ναυτιλιακών επενδύσεων στις διατάξεις του Ν. 1262, ο οποίος καλύπτει τις περιπτώσεις:

— Ναυπηγήσεως στην Ελλάδα σκαφών άναυσης, τα οποία θεωρούνται τουριστικά με βάση τις διατάξεις του Ν. 438/76.

— Ναυπηγήσεις, μετασκευές, επισκευές κρουαζιεροπλοίων σε Έλληνικά ναυπηγεία.

— Ναυπηγήσεις Έλληνικών σκαφών σε Έλληνικά ναυπηγεία.

— Ναυπηγήσεις μετασκευές, επισκευές άκτοπλοϊκών σκαφών σε Έλληνικά ναυπηγεία, καθώς και την αγορά τους αν η ηλικία τους είναι μικρότερη από 7 έτη, εφόσον οι φορείς είναι εταιρίες λαϊκής βάσης, συνεταιρισμοί, δημοτικές επιχειρήσεις, Έλληνες ναυτικοί ή Έλληνες του εξωτερικού.

Για επενδύσεις στους παραπάνω τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι σχετικές αιτήσεις υποβάλλονται στην κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (ΥΠΕΘΟ), στην Διεύθυνση Πολιτικής Ίδιωτικών Επενδύσεων, συνοδευόμενες από ειδικό ερωτηματολόγιο που χορηγεί η υπηρεσία αυτή, καθώς και με την Τεχνικοοικονομική προμελέτη της προτεινόμενης επένδυσης.

Μαζί με την αίτηση για την υπαγωγή

της επένδυσης στον αναπτυξιακό Νόμο υποβάλλονται τα δικαιολογητικά νομιμοποίησης και δήλωση του Ν.Δ. 105/69 στην οποία δηλώνεται:

— Ο αριθμός των προβλεπόμενων νέων θέσεων μόνιμης ή εποχιακής απασχόλησης.

— Αν η επένδυση ή μέρος αυτής έχει υπαχθεί στις ευεργετικές διατάξεις άλλου νόμου.

— Οτι δεν έχει γίνει έναρξη εργασιών πριν την υποβολή της αίτησης.

— Αν ο επενδυτής επιθυμεί ή όχι τη συμμετοχή του Δημοσίου στο κεφάλαιο της εταιρίας σε περίπτωση που τό επιχορηγούμενο ύψος της επένδυσης υπερβαίνει τα 2 δισ. δρχ.

— Τό ύψος και ο τρόπος που θα καλυφθεί ή ίδια συμμετοχή.

Πρόσθετα δικαιολογητικά που απαιτούνται για επενδύσεις άκτοπλοϊκών σκαφών

Εφόσον πρόκειται για επένδυση άγοράς, ναυπήγησης ή μετασκευής άκτοπλοϊκού σκάφους, εκτός από τα δικαιολογητικά που προαναφέραμε πρέπει να υποβληθούν:

— Άδεια σκοπιμότητας δρομολόγησης του πλοίου από την αρμόδια Διεύθυνση Άκτοπλοΐας του ΥΕΝ ή ο αριθμός πρωτοκόλλου υποβολής της σχετικής αίτησης στο ΥΕΝ.

— Άδεια μετασκευής του πλοίου (εφόσον η επένδυση άφορα μετασκευή) από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

— Βεβαίωση από την ΕΕΠ ή τον Έλ-

ληνικό Νηογνώμονα για την δυνατότητα συμμόρφωσης του προτεινόμενου πλοίου προς τις απαιτήσεις της Έλληνικής Νομοθεσίας.

Πρόσθετα δικαιολογητικά για επενδύσεις επαγγελματικών τουριστικών σκαφών

Για επενδύσεις σε τουριστικά σκάφη, εκτός από τα δικαιολογητικά που ζητούνται για όλες τις περιπτώσεις, απαιτείται και βεβαίωση του Έλληνικού Νηογνώμονα ότι θα παρακολουθήσει τη ναυπήγηση του σκάφους.

Πρόσθετα δικαιολογητικά που απαιτούνται αν ο επενδυτής είναι Έλληνας ναυτικός της μεσογειακής ή ποντοπόρου ναυτιλίας.

Εάν ο επενδυτής είναι Έλληνας ναυτικός, για να πάρει τό αυξημένο ποσοστό επιχορήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 17 του Ν. 1262/82, εκτός των δικαιολογητικών που προβλέπονται σε κάθε περίπτωση, πρέπει να υποβάλει υπεύθυνη δήλωση του Ν.Δ. 105/69, στην οποία θα δηλώνεται ότι μετά την τυχόν υπαγωγή της επένδυσης στον ανωτέρω νόμο και πριν από την έκταμειση της πρώτης δόσης θα προσκομίσει:

— Βεβαίωση από την αρμόδια Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων του ΥΕΝ ή, σε περίπτωση που ο Έλληνας ναυτικός εργάστηκε σε ξένη ναυτιλιακή εταιρία, βεβαίωση της ξένης ναυτιλιακής εταιρίας, επικυρωμένη από τον αρμόδιο Προξενικό Λιμενάρχη, με την οποία να

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

βεβαιώνεται ότι ο ενδιαφερόμενος ναυτικός έχει θαλάσσια υπηρεσία σε σκάφη της Μεσογειακής και Ποντοπόρου Ναυτιλίας πάνω από τρία χρόνια συνολικά.

— Βεβαίωση της Τράπεζας της Ελλάδος ότι έχει εισαχθεί συνάλλαγμα, που αντιστοιχεί στο αναφερόμενο στη βεβαίωση της ναυτιλιακής εταιρίας δραχμικό ποσό, τό οποίο αναλογεί στη μισθοδοσία του ενδιαφερόμενου ναυτικού (έξωλογιστικός λογαριασμός) ή βεβαιώσεις αγοράς συναλλάγματος για την περίπτωση που ο Έλληνας ναυτικός δεν μπορεί να προσκομίσει τον έξωλογιστικό λογαριασμό.

— Βεβαίωση Τράπεζας έσωτερικού ή έξωτερικού, με την οποία θα βεβαιώνεται ότι ο ενδιαφερόμενος ναυτικός έχει καταθέσεις σε συνάλλαγμα σε Τράπεζα έσωτερικού ή έξωτερικού ή ότι θα εισαγάγει τό απαιτούμενο συνάλλαγμα για την κάλυψη της ίδιας συμμετοχής του στο κεφάλαιο της επιχείρησης εντός τακτής προθεσμίας, ή οποία θα αναφέρεται στην έγκριτική απόφαση.

— Ότι ενεργεί αποκλειστικά και μόνο για λογαριασμό του, στην περίπτω-

ση που δεν υπάρχει υποχρέωση για σύσταση εταιρίας.

Πρόσθετα δικαιολογητικά που απαιτούνται αν ο επενδυτής είναι Έλληνας εργαζόμενος του έξωτερικού.

Εάν ο επενδυτής είναι Έλληνας του έξωτερικού, για να πάρει τό αύξημένο ποσοστό επιχορήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 17 του Ν. 1262/82, εκτός των δικαιολογητικών που προβλέπονται σε κάθε περίπτωση, πρέπει να υποβάλει υπεύθυνη δήλωση του Ν.Δ. 105/69, στην οποία θα δηλώνεται ότι μετά την τυχόν υπαγωγή της επένδυσης στον ανωτέρω νόμο και πριν από την εκταμίευση της πρώτης δόσης θα προσκομίσει:

— Βεβαίωση από τις αρμόδιες Αρχές του τόπου διαμονής του, επικυρωμένη από τις αρμόδιες Έλληνικές Αρχές ή πιστοποιητικό της αρμόδιας Έλληνικής Προξενικής Αρχής του τόπου διαμονής, που να βεβαιώνουν και να πιστοποιούν τη συνεχή διαμονή και άπα-

σχόληση του ενδιαφερόμενου στο έξωτερικό, σε εξηρημένη ή όχι εργασία, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο της τριετίας μέχρι της υποβολής της αίτησης.

— Βεβαιώσεις αγοράς συναλλάγματος.

— Ότι ο ενδιαφερόμενος επενδυτής ενεργεί αποκλειστικά και μόνο για λογαριασμό του, στην περίπτωση που δεν υπάρχει υποχρέωση για σύσταση εταιρίας.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι, στις περιπτώσεις που προβλέπεται ένα μέρος της δαπάνης να καλυφθεί από τραπεζικό δανεισμό, ο ενδιαφερόμενος επενδυτής πρέπει παράλληλα να υποβάλει αίτημα δανειοδότησης στην Τράπεζα που επιθυμεί και η Τράπεζα αυτή θα πρέπει σε εύλογο χρονικό διάστημα να δηλώσει στο Υπουργείο Έθνικής Οικονομίας την πρόθεσή της να δανειοδοτήσει ή όχι την προτεινόμενη επένδυση.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8880111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-8595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70007
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Πώς σώθηκε ένα ναυπηγείο

Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ — ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΧΑΡΛΑΝΤ & ΓΟΥΛΦ
ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥΣ κ. ΤΖΩΝ ΠΑΡΚΕΡ

Όταν τό 1983 ό Τζών Πάρκερ έγινε Πρόεδρος καί Γενικός Διευθυντής τών ναυπηγείων Χάρλαντ & Γούλφ τοῦ Μπέλφαστ, εἶχε παρατηρηθεῖ ὅτι ὁ μέσος χρόνος ἐργασίας τοῦ ναυπηγείου γιά τίς δύο περασμένες δεκαετίες μόλις ὑπερέβαινε τά δύο χρόνια. Τώρα ἡ ἀπασχόλησή του σχεδόν τριπλασιάστηκε καί στούς 12 τελευταίους μήνες ὁ κ. Πάρκερ εἶχε τήν εὐκαιρία νά ἐμπεδώσει τήν ἐπαγγελματική του φήμη, τή δική του καί τῆς ἐταιρίας, σχεδιάζοντας ἀριστοτεχνικά μιά ἐπιχείρηση ἰδιωτικοποίησης καί ἐξαγοράς καί ἀποτρέποντας τό ὀριστικό κλείσιμο τοῦ ναυπηγείου.

Ὁ 47χρονος Ἰρλανδός ξεκίνησε τήν καριέρα του σάν βοηθός ναυπηγός στά ναυπηγεία τοῦ Μπέλφαστ πρίν 30 χρόνια καί προβλήθηκε σέ ἐθνικό ἐπίπεδο σάν διευθύνων σύμβουλος τοῦ ναυπηγείου Austin Pickersgill στή Βορειοανατολική Ἀγγλία ὅπου καί κέρδισε τή φήμη ἑνός ἐπίμονου ἀγωνιστή στίς σκληρές διαπραγματεύσεις γιά τό κλείσιμο παραγγελιῶν. Ὄταν τό 1977 τό ναυπηγείο αὐτό ἐθνικοποιήθηκε ὑπό τό σχῆμα τών British Shipbuilders ὁ Πάρκερ παρέμεινε ἀρχικά στή διάθεση τοῦ νέου ἐπιτελείου τῆς κρατικῆς ἐπιχειρήσεως, εἶχε ὅμως τόσο ἐπιβληθεῖ ὥστε τό 1980 νά γίνει ἀναπληρωτής Γεν. Διευθυντής ὑπό τόν Ρόμπερτ Ἀτκινσον, μιά θέση τήν ὁποία κράτησε μέχρις ὅτου τοῦ δόθηκε ἡ εὐκαιρία νά γυρίσει πίσω στήν ἰδιαιτέρή του πατρίδα. Τό κύριο γεγονός πού τόν ξανάφερε στήν ἐπικαιρότητα ἦταν ἡ ἰδιωτικοποίηση τῆς ἐμπορικῆς ναυπηγοβιομηχανίας πού εἶχε ἦδη ἀρχίσει νά συζητεῖται δέκα μόλις χρόνια μετά τή δημιουργία τών British Shipbuilders (B.S.). Βέβαια τό ναυπηγείο Χάρλαντ & Γούλφ δέν περιλαμβανόταν στούς B.S. τελοῦσε κι αὐτό ὑπό κρατικό

ἐλεγχό καί ὑπαγόταν στήν ἴδια κρατική πολιτική.

Εἶναι κάπως εἰρωνικό τό γεγονός ὅτι τό σχέδιο διαχειρίσεως — ἐξαγοράς πού πήρε τόν τίτλο Management Employee buy-out (MEBO) τό ὁποῖο μέ τόση ἐπιδεξιότητα ἐπεξεργάστηκε καί ἐφάρμοσε ὁ Τζών Πάρκερ τοῦς 12 τελευταίους μήνες δέν ἦταν παρά τό δεύτερο βῆμα στήν πορεία πρὸς τόν ἰδιωτικό τομέα. Τό πρῶτο βῆμα ἦταν τό πρόγραμμα τοῦ Ravi Tikko για τή ναυπήγηση ἑνός κρουαζιεροπλοίου 3.000 ἐπιβατῶν, ἀξίας 500 ἐκατ. δολλαρίων, πού θεωρήθηκε ὡς ἡ ὕστατη ἐλπίδα, τήν πραγματοποίηση τῆς ὁποίας ὁ Tikko καί ὁ Parker ἀνήγγειλαν μπροστά σ' ἕναν ἀνήσυχο κόσμο τήν ἀνοίξη τοῦ 1988 ὕστερα ἀπό διαπραγματεύσεις δύο ἐτῶν. Τό πρόγραμμα αὐτό θά ἀποτελοῦσε ἀληθινό φύσημα ζωῆς σ' ἕνα ναυπηγείο πού εἶχε φθάσει στίς δύο τελευταίες παραγγελίες του κι ἀναζητοῦσε ἀπεγνωσμένα καινούργια ἀπασχόληση. Ὡστόσο ὑπῆρχε τό πρόβλημα τοῦ ὕψους τῆς κρατικῆς ἐνισχύσεως τοῦ προγράμματος, πρόβλημα πού ἐγίνε ἰδιαίτερα πολυσύνθετο ὅταν οἱ ἀρμόδιοι Ὑπουργοί ζήτησαν ἀπό τόν κ. Tikko νά ἀγοράσει ὁ ἴδιος τό ναυπηγείο, συντομεύοντας ἐτσι τήν πορεία πρὸς τήν ἰδιωτικοποίησή του. Αὐτός ὅμως τό ἀρνήθηκε. Κι' ἐτσι ἀπό τό περασμένο καλοκαίρι ὁ Πάρκερ ἔμεινε χωρίς δουλειά (πίστευε ὅτι οἱ Ὑπουργοί τρομοκρατήθηκαν ἀπό τό μεγάλο κόστος τοῦ προγράμματος) καί μέ τήν ὑπόσχεση ὅτι δέν θά ὑπάρξουν παρεμβάσεις στήν ἐξεύρεση νέας ἀπασχολήσεως μέχρις ὅτου ἡ ἐταιρία ἐπανέλθει στόν ἰδιωτικό τομέα.

Ἀπό αὐτό τό σχεδόν νεκρό σημεῖο, ξεκίνησε ἡ ἰδέα τοῦ Προέδρου Πάρκερ πού μορφοποιήθηκε τελικά σέ σχέδιο ἐ-

ξαγοράς τοῦ ναυπηγείου. Τήν ἀνεκοίνωσε σέ ὀρισμένους ἀπό τοῦς διευθυντάς καί στελέχη του, ἀπό τοῦς ὁποίους βρῆκε εὐνοϊκή ἀνταπόκριση, μαζί μέ τοῦς ὁποίους τήν διαμόρφωσαν σέ ὀριστικό πρόγραμμα. Καταλάβαινε ὅμως ὅτι γιά νά ἐπηρεάσει εὐνοϊκά καί τοῦς ἀρμόδιους Ὑπουργούς, εἶχε ἀκόμα τήν ἀνάγκη στηρίξεως ἀπό κάποιον μεγάλο καί ἐπώνυμο μέτοχο καί πρὸς τό σκοπό αὐτόν ἀνοίξε ἀπό τά περασμένα Χριστούγεννα συζητήσεις μέ ἀρκετοῦς πιθανοῦς ἐπενδυτάς. Ἐπιτέλους ἡ εὐκαιρία παρουσιάστηκε ὅταν ὁ Νορβηγός μεγαλοεφοπλιστής Φρέντ Όλσεν — ἕνα ὀπωσδήποτε μεγάλο ὄνομα — τόν πλησίασε γιά νά τοῦ ἐκδηλώσει τό ἐνδιαφέρον πού εἶχε νά ἐπιστρέψει σέ μιά βιομηχανία τήν ὁποία εἶχε οὐσιαστικά ἐγκαταλείψει στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας μας. Ἐκτοτε τό πρόγραμμα ἐξελίχθηκε γοργά καί ἡ ὑπόθεση τῆς ἐξαγοράς τοῦ ναυπηγείου ὁλοκληρώθηκε σέ τρεῖς συναντήσεις — δύο στό Λονδίνο καί μία στό Όσλο — στά μέσα τοῦ περασμένου Ἰανουαρίου.

Ὁ σκελετός τῆς διαπραγματεύσεως, πού ἐλάχιστα ἄλλαξε ἐκτοτε, βασίστηκε στό ὅτι ὁ κ. Όλσεν θά κατέθετε 12 ἐκατ. λιρῶν ἀπό τό κεφάλαιο τών 15 ἐκατ. λιρῶν τῆς νέας ἐταιρίας γιά τήν κατά 47,5% συμμετοχή του. Συγχρόνως ὁ Όλσεν θά τοποθετοῦσε στό ναυπηγείο παραγγελία τριῶν δεξαμενοπλοίων τύπου Suezmax γιά δικό του λογαριασμό συνολικοῦ κόστους 150 ἐκατ. δολλαρίων σάν ἀρχικό πακέτο ἀπασχολήσεως γιά τή νεοσύστατη ἐταιρία.

Ἐνα ἄλλο 47,5% θά δινόταν στό ἐργατικό προσωπικό πού θά ἐγγραφόταν γιά μετοχές, ἐνῶ τό ὑπόλοιπο 5% θά πήγαινε σέ ἄλλους ἐξωτερικούς μετόχους. Τέτοιου μέτοχοι ἦταν πέντε Ἰρ-

In Japan

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 775-0011 A.O.H.: (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIYAKA
ISOGO-KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

λανδικές τράπεζες, τό 'Ιαπωνικό ναυπηγείο Καβασάκι με σχέδια του οποίου θα ναυπηγούνταν τὰ ὡς ἄνω πλοῖα καθὼς καὶ μερικές ἄλλες βιομηχανικές καὶ ἐμπορικές ἐπιχειρήσεις τῆς ἐπαρχίας.

Τό ὄνομα τοῦ "Ὀλσεν ἐγίνε, ὅπως ἀναμενόταν, εὐμενῶς δεκτό ἀπό τό "Υπουργικό Συμβούλιο, πράγμα πού δέν εἶχε γίνει μέ τόν Τίκκοο. "Ἐτσι ὁ Πρόεδρος Πάρκερ μπόρεσε νά ξεκινήσει τήν πολὺμηνη ἐργῶδη προσπάθεια πού ἀπαιτοῦσε ἡ ἐξαγορά, ἡ ὁποία καὶ ὁλοκληρώθηκε πρὸς τό τέλος τοῦ Σεπτεμβρίου, σχεδόν ἓνα χρόνο μετὰ τήν ἀρχική σύλληψη τοῦ σχεδίου.

"Ὅπως πίστευε ὁ Πάρκερ, ἡ ὑπόθεση αὐτή μπόρεσε νά πραγματοποιηθεῖ μόνο χάρις στήν ἀπόλυτη σύμπτωση γνωμῶν τοῦ ἴδιου καὶ τοῦ νέου συνεταίρου του. "Ἡ βασική τους φιλοσοφία γιά τό ναυπηγεῖο εἶναι νά ἐπικεντρώσει τό ρόλο του στήν ἀνακαίνιση τοῦ γερασμένου παγκόσμιου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (τοῦ ὁποίου ἡ μέση ἡλικία τῶν 18 ἐτῶν εἶναι ἡ μεγαλύτερη ἀπό τό τέλος τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου) ναυπηγώντας κατά σειρές τό ἀναγκαῖο τὸν νάζ σέ μιά ἀνοδική ἀγορά.

"Ὁ τύπος τοῦ Suezmax θεωρήθηκε ὡς ὁ πιό κατάλληλος γιά τό ξεκίνημα, κυρίως γιατί οἱ τιμές τῆς βάσεως τῶν 50 ἐκατ. δολλ. τῆς παραγγελίας "Ὀλσεν διπλασιάστηκαν σέ σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα καὶ συνεχίζουν νά αὐξάνονται. Σάν παράδειγμα ἐνδεχόμενης

ζητήσεως θεωρεῖται τό γεγονός ὅτι ὁ ἴδιος ὁ "Ὀλσεν ἔχει ἤδη 11 τάνκερς ἑτοιμα γιά ἀντικατάσταση. Κι' ἂν ἀποφασισθεῖ νά προχωρήσουν σέ VLCC θά εἶναι εὐκόλη ἡ στροφή πρὸς τήν κατά σειρές κατασκευή μεγάλων σκαφῶν. "Ἡ ναυπήγηση μεμονωμένων πλοίων δέν ἔχει θέση στή φιλοσοφία τους.

"Εξάλλου οἱ δύο ἄνδρες ἔχουν ἀποφασίσει νά ὀργανώσουν καὶ τόν ἐπισκευαστικό τομέα τοῦ ναυπηγείου μέ στόχο τήν προσέλκυση πλοιοκτητῶν πού προτιμοῦν νά παρατείνουν τή ζωὴ τῶν πλοίων τους ἀντὶ νά ναυπηγήσουν νέα. Γιά τό σκοπὸ αὐτὸ μάλιστα σχεδιάζουν τήν ἐπεξεργασία προδιαγραφῶν γιά ἓνα πρόγραμμα πού ἀποκαλοῦν «κλινική μακροζωΐας».

Στόν τομέα τῆς ἐπαφῆς καὶ συνεννοήσεως μέ τό ἐργατικό δυναμικὸ τῆς ἐπιχειρήσεως ὁ Πρόεδρος Πάρκερ πιστεύει στή συχνή καὶ εἰλικρινή ἐπικοινωνία μαζί του, καυχώμενος ὅτι τό ναυπηγεῖο Austin Pickersgill δέν γνώρισε καμμία διακοπὴ στὰ πέντε χρόνια πού αὐτὸς βρισκόταν ἐκεῖ. Τό ἴδιο ἀληθεύει καὶ γιά τό Μπέλφαστ, ἂν καὶ ἀπὸ τό 1983 ἡ ἐργατική του δύναμη παρέστη ἀνάγκη νά περιορισθεῖ ἀπὸ 6.600 ἄτομα σέ μόνο 2.350 πού ἐργάζονται στή νέα ἐταιρία.

Εἶναι ἀλήθεια ὅτι τό πρόγραμμα ME-BO ὑποχρέωσε τόν Πάρκερ νά ἔχει πάρα πολλές συζητήσεις καὶ διαπραγματεύσεις μέ τό προσωπικό, δεδομένου ὅτι προτίμησε νά ἐπεξηγεῖ τήν κατάστα-

ση σέ μικρά γκρουπ τῶν 200 περίπου ἀτόμων σέ μιά σειρά συγκεντρώσεων. Οἱ πρῶτες συγκεντρώσεις ἐγίναν εὐθὺς μετὰ τήν ὑπογραφή ἀπὸ τήν Κυβέρνηση τῶν βασικῶν ὅρων τῆς συμφωνίας καὶ συνεχίστηκαν πρὶν ἀπὸ τήν προσφορά ἐργασίας, ἡ ὁποία καὶ ἐγίνε σχεδόν ὁμόφωνα ἀποδεκτή. "Ἐνα ποσοστὸ 77% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ ἀγόρασε μετοχές τῆς νέας ἐταιρίας μέ μέσο ὄρο 600 λιρῶν κατὰ κεφαλὴ, πού αὐξάνει κατὰ 50% ὅταν προστίθενται μετοχές ἀγοραζόμενες μέ ἓνα εἰδικὸ σχῆμα προσφοράς. Οἱ ὅροι αὐτοὶ θεωροῦνται ἀρκετὰ ἱκανοποιητικοί γιά ἓνα κόσμος πού ἦταν συνηθισμένος εἴτε σέ μικρά ποσὰ στό ναυπηγεῖο εἴτε σέ μετριότατο κέρδος στό ἐπισκευαστήριο.

"Ὁ Τζὼν Πάρκερ ἐξακολουθεῖ νά εἶναι ἀφοσιωμένος στή ναυπηγική, παρ' ὅλο ὅτι ἐργάζεται σ' αὐτὴν ἐπὶ 30 ὁλόκληρα χρόνια καὶ παρ' ὅλο πὺ τοῦ δόθηκαν κι' ἄλλες εὐκαιρίες, τίς ὁποῖες ὑπαίτισται συγκαλυμένα καὶ τίς ὁποῖες δέν θέλησε νά ἐκμεταλλευθεῖ. "Ἐκεῖνο πού εἶναι βέβαιο εἶναι ὅτι πρὸς τό παρόν δέν ἔχει καμμία πρόθεση νά ἐγκαταλείψει μιά δουλειά πού δημιούργησε σχεδόν μόνος του, ἔστω κι' ἂν σήμερὰ τό ναυπηγεῖο μπορεῖ νά λειτουργήσει γιά λίγο καὶ χωρὶς αὐτόν. "Ἀλλωστε ὕστερα ἀπὸ 12 μῆνες συνεχοῦς κοπιώδους ἐργασίας στό πρόγραμμα ἐξαγορᾶς, εἶναι φυσικό νά χρειάζεται κάποια ἀνάπαυ-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

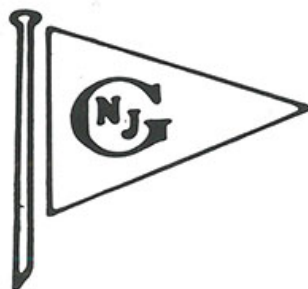
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Άριθ. 296/1989

Πρόεδρος: Α. Νταφούλης

Εισηγητής: Ε. Παπούς

Δικηγόροι: Γ. Μωράτης, Ι. Γραικούσης,

Α. Βλαχοκυριάκος

Μεταβίβαση κυριότητας πλοίου διεπόμενη από το δίκαιο της σημαίας (9 ΚΙΝΔ) — Έγγραφή της μεταβιβαστικής συμφωνίας στο νηολόγιο — Απώλεια ελληνικής εθνικότητας πλοίου — Καχώριση σύμβασης εκποίησης στο ελληνικό νηολόγιο — Παράλληλη έγγραφη πλοίου σε νηολόγια και ξένης πολιτείας — Καταχρηστική άσκηση άγωγης (281 ΑΚ).

Η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται από τότε που η σύμβαση εκποίησής του σε άλλοδαπούς αγοραστές θα καταχωρηθεί στο ελληνικό νηολόγιο, ενώ μέχρι της έγγραφης αυτής, το πλοίο εξακολουθεί να ανήκει στους Έλληνες πωλητές του, να διατηρεί την ελληνική εθνικότητα και να μη διαγράφεται από το ελληνικό νηολόγιο.

Σε περίπτωση παράλληλης έγγραφης του πλοίου και σε νηολόγια ξένης πολιτείας, η ελληνική εθνικότητά του δεν χάνεται, αλλά εξακολουθεί να υπερισχύει και να διατηρείται, μέχρι να συντρέξουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 16 ΚΔΝΔ για την απώλειά της.

Σύμφωνα με τον κανόνα του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του άρθρου 9 ΚΙΝΔ, το δίκαιο της πολιτείας, της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, ρυθμίζει τα εμπράγματα δικαιώματα σ' αυτό. Κατά τη σαφή έννοια του άρθρου αυτού, από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου διέπονται όλα τα ζητήματα, που αναφέρονται στα εμπράγματα δικαιώ-

ματα πάνω σ' αυτό και ειδικότερα η σύσταση, μετάθεση, αλλοίωση, ενάσκηση και κατάργησή τους (βλ. Μαρικάκη, Ιδ. Διεθν. Δικ., τομ. Β' 1954, παρ. 37, σ. 72, ΚΑΜΒΨΗ, Ιδ. Ναυτ. Δικ., άρθρ. 9, σ. 62). Επομένως, το ζήτημα της μετάθεσης της κυριότητας του πλοίου στον αγοραστή, ύστερα από σύμβαση πώλησής του συνάπτει ο κύριος αυτού, κρίνεται από το δίκαιο της σημαίας του. Έτσι, το δίκαιο της σημαίας κρίνει ειδικότερα, με ποιές προϋποθέσεις και κατά ποιο τρόπο επέρχεται ή μετάθεση της κυριότητας του πλοίου ή δικαιοπραξία, δηλαδή και το ζήτημα, εάν η σύμβαση με την οποία ο κύριος αυτού αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταβιβάσει το δικαίωμα της κυριότητάς του έχει εννοχική μόνο ή και εμπράγματο δύναμη, ως και αν είναι αναγκαία ή τήρηση διατυπώσεων, για να επιφέρει ή μεταβιβαστική σύμβαση τις εμπράγματες συνέπειές της και ιδίως ή καταχώρισή της σε δημόσια βιβλία (νηολόγια).

Η εννοχική, βέβαια, δικαιοπραξία (λ.χ. της πώλησής) καταλαμβάνεται από το δίκαιο, που δίνει ως εφαρμοστέο ο κανόνας του άρθρου 25 ΑΚ. Εφόσον συντελεστούν όλα τα απαιτούμενα από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου στοιχεία, ή μετάθεση της κυριότητάς του επέρχεται άμεσως στον αγοραστή. Πρέπει εδώ να σημειωθεί, ότι η αλλαγή, μετά τον κρίσιμο αυτό χρόνο, της σημαίας του πλοίου, είναι άλλο ζήτημα και δεν επηρεάζει καταρχήν την εμπράγματο μεταβίβασή του. Όπως, αντίθετως, δεν επενεργεί χωρίς άλλο στη μετάθεση της κυριότητάς του, με βάση μόνο τα περιστατικά που συντελέστηκαν υπό το προηγούμενο νομικό καθεστώς του, εάν αυτά δεν ήταν ικανά τότε να επιφέρουν το αποτέλεσμα αυτό, δεδομένου ότι το δίκαιο της νέας σημαίας του

πλοίου καταλαμβάνει αυτό στην έννομη, κατάσταση που τό άφησε το δίκαιο της προηγούμενης σημαίας του και με άφετηρία την κατάσταση αυτή προσδιορίζει έφεξης το έννομο καθεστώς του (πρβλ. Μαρικάκη, ο.π., παρ. 37, 38, 39, σ. 73-80-82-83-104). Κατά τη λογική άκολουθία των παραπάνω σκέψεων, για τη συμβατική μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου υπό ελληνική σημαία, επιβάλλεται να τηρηθούν οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 του ΚΙΝΔ, δηλαδή να συμφωνηθεί έγγραφως μεταξύ του κυρίου του πλοίου και εκείνου που την άποκτά, ότι μετατίθεται σ' αυτόν ή κυριότητα για κάποια νόμιμη αίτια και να καταχωριθεί ή συμφωνία αυτή στο νηολόγιο. Αν δεν τηρηθεί ή διατύπωση της έγγραφης της μεταβιβαστικής συμφωνίας στο νηολόγιο, δεν επέρχεται σε καμιά περίπτωση ή μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου, το όποιο εξακολουθεί να παραμένει στην κυριότητα του μεταβιβάζοντος, Έξάλλου, κατά το άρθρο 16 παρ. 1 του ΚΔΝΔ (ν. δ. 187/1973) ή ελληνική εθνικότητα του πλοίου χάνεται, όταν εκλείψουν οι όροι κτήσεώς της, που προβλέπονται από το άρθρο 5 του ίδιου Κώδικα, δηλαδή όταν ή κυριότητα του πλοίου πάψει να ανήκει κατά ποσοστό πάνω από 50% σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τά κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό. Έτσι, πλοίο που έχει αναγνωριστεί, ως ελληνικό με την έγγραφή του, όπως προβλέπεται, στο ελληνικό νηολόγιο (άρθρ. 6 παρ. 1 ΚΔΝΔ) και του οποίου ή κυριότητα ανήκει ολοκληρωτικά σε Έλληνες ή ελληνικά νομικά πρόσωπα (ελληνικό νομικό πρόσωπο θεωρείται εκείνο που έχει την πραγματική του έδρα στην Ελλάδα) ελεγχόμενα από Έλληνες υπηκόους, χάνει την ελληνική εθνικότητά του με τη συμβατική μεταβίβαση της κυριότητάς του σε άλλοδαπούς (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) κατά ποσοστό πάνω από 50%.

Όπως γίνεται φανερό, ή απώλεια της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου επέρχεται από τότε που ή σύμβαση εκποίησής του σε άλλοδαπούς αγοραστές θα καταχωριθεί στο ελληνικό νηολόγιο, όποτε και συντελείται, όπως έχει προαναφερθεί, ή μετάθεση της κυριότητάς του στους τελευταίους.

Μέχρι να γίνει ή έγγραφη αυτή το πλοίο εξακολουθεί να ανήκει στους Έλληνες



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

πωλητές του και συνακόλουθα να είναι ελληνικής εθνικότητας και να μη μπορεί να διαγραφεί από το ελληνικό νηολόγιο (άρθρ. 18 παρ. 1 ΚΑΝΔ — βλ. σχετ. Β. Κιάντο, Απόλεια της εθνικότητας του πλοίου, 'Αρμ., 'Επιστημονική 'Επετηρίδα 1984, σ. 167, επ. ιδίως σ. 173, 'Εφ. Πειραιά 348/1980 — ΕΝΔ 265). 'Αν παρ' όλα αυτά γίνει έγγραφη του πλοίου και στα νηολόγια ξένης πολιτείας, η ελληνική εθνικότητά του δε χάνεται, αλλά με βάση το εφαρμοζόμενο έδω αναλογικώς άρθρ. 31 παρ. 1 του ΑΚ, κατά το οποίο, αν το πρόσωπο έχει ελληνική και ξένη ιθαγένεια, ως δικαιο της ιθαγένειας εφαρμόζεται το ελληνικό δικαιο, εξακολουθεί να υπερισχύει και να διατηρείται, μέχρι να συντρέξουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 16 ΚΑΝΔ για την απόλεια της (βλ. Β. Κιάντο ο.π., σ. 175, Πολ. Πρωτ. Πειρ. 1568/1987 ΕΝΔ 16.97 επ.). Στην υπό κρίση αγωγή, όπως περιορίστηκε με τις προτάσεις και κατ' εκτίμηση του δικογράφου, η ενάγουσα ναυτιλιακή εταιρία εκθέτει ότι είναι κυρία του υπό ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίου «Δ.», το οποίο έχει έγγραφη στα νηολόγια του κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς, με αριθμό 4575 και διεθνές διακριτικό σήμα SWIK, έχει όλική χωρητικότητα 16.378 κόρους και καθαρή τέτοια 11.655 κόρους. 'Ότι το παραπάνω πλοίο περιήλθε στην κυριότητά της από το έτος 1971, μετά δηλαδή τη ναυπήγησή του από την 'Ιαπωνική εταιρία «H.D.CO.LTD», η δέ σημερινή αξία του ανέρχεται σε 150.000.000 δραχμές. 'Ότι, η δεύτερη έναγομένη τραπεζική εταιρία, η οποία ήταν ένυποθηκη δανειστρία του πλοίου, μέ

μέ το από 18.3.1988 ιδιωτικό συμφωνητικό πωλήσεως (BILL OF SALE), προέβη στη μεταβίβαση της κυριότητας αυτού στην πρώτη έναγομένη ναυτιλιακή εταιρία, χωρίς όμως να γίνει καταχώριση της μεταβιβαστικής συμφωνίας στα ελληνικά νηολόγια και στη συνέχεια διαγραφή του απ' αυτά. 'Ότι, παρά την έλλειψη της καταχωρίσεως αυτής, η πρώτη έναγομένη, μετά την παράδοση του πλοίου σ' αυτήν από τη δεύτερη έναγομένη, προέβη στην έγγραφη αυτού στα νηολόγια της 'Ονδούρας και ύψωσε σ' αυτό τη σημαία της 'Ονδούρας. 'Ότι, με τις προαναφερόμενες ενέργειες των έναγομένων, αμφισβητείται η κυριότητα της ενάγουσας στο παραπάνω πλοίο, δεδομένου όμως ότι δεν έγινε καταχώριση της πλοίου πάνω μεταβιβαστικής σύμβασης στα ελληνικά νηολόγια, αυτή (ένάγουσα) εξακολουθεί να είναι κυρία του πλοίου αυτού. Με βάση τα παραπάνω πραγματικά περιστατικά ζητεί η ενάγουσα να αναγνωρισθεί ότι είναι κυρία του πλοίου και να καταδικασθούν οι έναγομένες στη δικαστική της δαπάνη. Με το περιεχόμενο αυτό η αγωγή, πού φέρεται παραδεκτώς ενώπιον του αρμοδίου αυτού Δικαστηρίου (άρθρα 3,4,18 παρ. 1 και 40 Κ.Πολ. Δ.), είναι νόμιμη και στηρίζεται στις διατάξεις των άρθρων 1,2,3 και 6 ΚΙΝΔ, 1094 Α.Κ., 70 και 176 Κ.Πολ.Δ., τα οποία εφαρμόζονται έδω, σύμφωνα με τις προπαρατιθέμενες διατάξεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του άρθρου 9 του ΚΙΝΔ και αναλογικώς του άρθρου 31 παρ. 1 Α.Κ. 'Επομένως, μετά απ' αυτά, πρέπει να ερευνηθεί η αγωγή και κατ' ουσίαν.

Οι έναγομένες, κατ' εκτίμηση του ό-

λου περιεχομένου των προτάσεών τους, συνομολογούν καταρχήν ότι η ενάγουσα ήταν κυρία του αναφερόμενου στην αγωγή πλοίου, ως και την, κατά τις 18.3.1988, κατάρτιση της συμβάσεως πωλήσεως του από τη δεύτερη έναγομένη στην πρώτη. Αλλά, άλλωστε, αποδεικνύονται από το επικαλούμενο και νομίμως προσκομιζόμενο σε επίσημη μετάφραση συμβόλαιο πωλήσεως (BILL OF SALE), το περιεχόμενο και τη γνησιότητα του οποίου δεν αμφισβητούν οι διάδικοι. Περαιτέρω, όμως, αμφισβητούν κατά την άσκηση της αγωγής και μέρι σήμερα, ότι η ενάγουσα εξακολουθεί να είναι κυρία του πλοίου αυτού. 'Από το επικαλούμενο και νομίμως προσκομιζόμενο από τις έναγομένες, σε επίσημη μετάφραση, έγγραφο της από 13.5.1981 πρώτης προτιμώμενης υποθήκης, το περιεχόμενο και τη γνησιότητα του οποίου δεν αμφισβητεί η ενάγουσα, αποδεικνύεται, ότι η δεύτερη έναγομένη είχε εγγράψει στο παραπάνω πλοίο πρώτη προτιμώμενη υποθήκη, για την εξασφάλιση απαίτησής της από δάνειο ποσού 25.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, πού είχε χορηγήσει στην πλοιοκτήτρια ενάγουσα. 'Η ίδια έναγομένη (δεύτερη), εκμεταλλευόμενη την ύπαρξη ειδικού όρου στο δανειστικό και υποθηκικό συμβόλαιο (υπ' αριθ. 19 όρος), πού της έδινε το δικαίωμα να προβεί στην πώληση του πλοίου, ως ειδική πληρεξούσια της οφειλέτριας πλοιοκτήτριας ενάγουσας, προχώρησε με την ιδιότητα αυτή, στις 18.3.1988, στην παραπάνω μεταβίβαση του πλοίου προς την πρώτη έναγομένη, αντί τιμήματος 800.000 δολλαρίων ΗΠΑ, όπως γράφτηκε στο σχετικό συμ-

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

18TH FLOOR, CHOCKCHAI BLG
690 SUKHUMVIT, PRAKANONG
BANGKOK 10110 - THAILAND

TELEX : 84602 (NAVICO TH)
PHONES : 2590222-4
CABLES : NAVICO/BANGKOK
FAX : 2601691

DIRECTORS & AOH TEL:
3932178 - CAPT. ELIAS GLYPTIS
3931639 - MR. SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

φωνητικό πωλήσεως. "Όπως συνομολογούν οι έναγόμενες και αποδεικνύεται πλήρως από τό επικαλούμενο και προσκομιζόμενο από την έναγούσα δημόσιο έγγραφο (βλ. τό υπ' αριθ. πρωτ. 7002/7.12.1988 πιστοποιητικό του νηολόγου του κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά), δέν έγινε καταχώριση στά ελληνικά νηολόγια της σύμβασης πωλήσεως του επίδικου υπό ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίου «Δ.». "Ετσι, τό πλοίο αυτό εξακολουθεί νά ανήκει στην κυριότητα της έναγούσας καί νά αποτελεί περιουσιακό στοιχείο αυτής, σύμφωνα μέ τίς εκτεθείσες στην προηγούμενη παράγραφο της παρούσης νομικές σκέψεις. Τό γεγονός ότι τό πλοίο αυτό άμέσως μετά την κατάρτιση της σύμβασης πωλήσεως του γράφτηκε προσωρινά στά νηολόγια της 'Ονδούρας, ύψωσε τή σημαία της 'Ονδούρας καί μετονομάστηκε σέ «X.», δέν επηρεάζει καθόλου την εφαρμογή έδω του ελληνικού δικαίου (άρθρ. 9 ΚΙΝΔ), αναφορικώς μέ την τήρηση των απαιτούμενων διατυπώσεων, γιά τή συντέλεση της μεταβίβασης της κυριότητάς τους. "Αντιθέτως, μάλιστα, ή καταχώριση της μεταβιβαστικής συμφωνίας στά ελληνικά νηολόγια ήταν αναγκαία, όπως έχει προειπωθεί, όχι μόνο γιά νά μεταβιβασθεί ή κυριότητά του στην πρώτη έναγομένη άλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρία (άγοράστριά του), αλλά καί γιά νά χάσει την ελληνική εθνικότητά του καί νά διαγραφεί από τά ελληνικά νηολόγια. "Ετσι, από τή σκοπιά της ελληνικής πολιτείας τό πλοίο αυτό, πα-

ρά τό γεγονός ότι έχει παράλληλα γραφεί καί στά νηολόγια της 'Ονδούρας, θεωρείται ελληνικής εθνικότητας, εξακολουθεί, δηλαδή, νά είναι τό υπό ελληνική σημαία Φ/Γ πλοίο «Δ.» πλοιοκτησίας της έναγούσας. "Υστερα από αυτά καί την άμφισβήτηση της κυριότητας της έναγούσας στό πλοίο, όπως λέχθηκε, ή τελευταία νομιμοποιείται στην άσκηση της ένδικης άγωγής, γιατί έχει έννομο συμφέρον νά αναγνωρισθεί σέ βάρος των έναγομένων ότι είναι κυρία του προαναφερομένου πλοίου, όλα δέ τά αντίθετα, πού υποστηρίζουν οι έναγόμενες, ως ένσταση έλλείψεως παθητικής νομιμοποιήσεώς τους, είναι άβάσιμα καί πρέπει ν' άπορριφθούν.

Κατά τό άρθρο 281 Α.Κ., ή άσκηση του δικαιώματος άπαγορεύεται, αν αυτή υπερβαίνει προφανώς τά όρια τά επιβαλλόμενα από την καλή πίστη ή τά χρηστά ήθη ή από τόν κοινωνικό ή οικονομικό σκοπό του δικαιώματος. Στην προκειμένη περίπτωση ή πρώτη έναγομένη, στή δέκατη σελίδα των προτάσεων της καί υπό τόν τίτλο «III Ένσταση του Δόλου», γιά νά θεμελιώσει ένσταση του άρθρου 281 Α.Κ., εκθέτει επί λέξει ότι: «Η έναγούσα μου μεταβίβασε τό πλοίο καί μου παρέδωσε αυτό τελοῦσα έν γνώσει της υποχρέωσής της νά προβεί σέ διαγραφή του από τό ελληνικό νηολόγιο καί σέ συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων γιά τό σκοπό αυτό δικαιολογητικών (άρθρο 12 ΚΑΝΔ). Καί ενώ παρέλειψε νά εκπληρώσει τίς υποχρεώσεις της αυτές, τώρα δολίως έπι-

καλείται την παραπάνω άντισυμβατική της συμπεριφορά, προκειμένου νά ισχυρισθεί, ότι δήθεν εξακολουθεί νά είναι κυρία του πλοίου». Μέ τέτοιο περιεχόμενο ό πιό πάνω ισχυρισμός της πρώτης έναγομένης, κατά την κρίση του Δικαστηρίου πρέπει ν' άπορριφθεί ως άβάσιμος σέ κάθε περίπτωση, γιατί καί άληθή ύποτιθέμενα τά περιστατικά αυτά δέν καθιστούν την άγωγή καταχρηστική. Τέλος, ή άρνηση άποδόσεως του πράγματος από τόν δικαιούμενο σέ κατοχή έναντι του κυρίου συνιστά γνώσια άναβλητική ένσταση, κατά της διεκδικητικής μόνο άγωγής (άρθρ. 1095 Α.Κ. — Μ π α λ ή ς, Εμπρ. Δικ. παρ. 93, Γεν. Άρχ. παρ. 135-136). "Επομένως, στην έξεταζόμενη υπόθεση άλυσιτελώς προβάλλεται τέτοιος ισχυρισμός από τίς έναγόμενες, πρός άπόκρουση της παρούσας άναγνωριστικής άγωγής περί κυριότητας του πλοίου καί πρέπει ν' άπορριφθεί (βλ. καί 'Εφ. 'Αθ. 4282/1972 Αρμ. 27.36). "Υστερα άπ' όλα αυτά, πρέπει νά γίνει δεκτή ή άγωγή καί ν' αναγνωρισθεί ή έναγούσα, ότι είναι κυρία του προαναφερομένου πλοίου, όπως είδικότερα περιγράφεται στό διατακτικό. "Η μεταξύ των διαδίκων δικαστική δαπάνη πρέπει νά συμψηφισθεί, λόγω της εύλογης, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, άμφιβολίας την όποία είχαν οι έναγόμενες γιά την έκβαση της δίκης (άρθρ. 179 Κ.Πολ.Δ.), ως εκ του δυσερμηνεύτου των διατάξεων, πού έκτέθηκαν στην πρώτη παράγραφο της παρούσας.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.

CATHODIC
PROTECTION



N.K. KATRADIS S.A.

If you use zinc or aluminium anodes you should use the biggest name in cathodic protection CETEMA BV, HOLLAND!

High quality anodes and complete computer studies for the most economical solutions to fit your specific ship's requirements.

Widest selection ex our stock!

You can rely on us as our partner!

PSARRON & ANAPAFSEOS STR.
186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4627800
TELEX: 212503, 212880 NIKA GR., FAX: 4626268

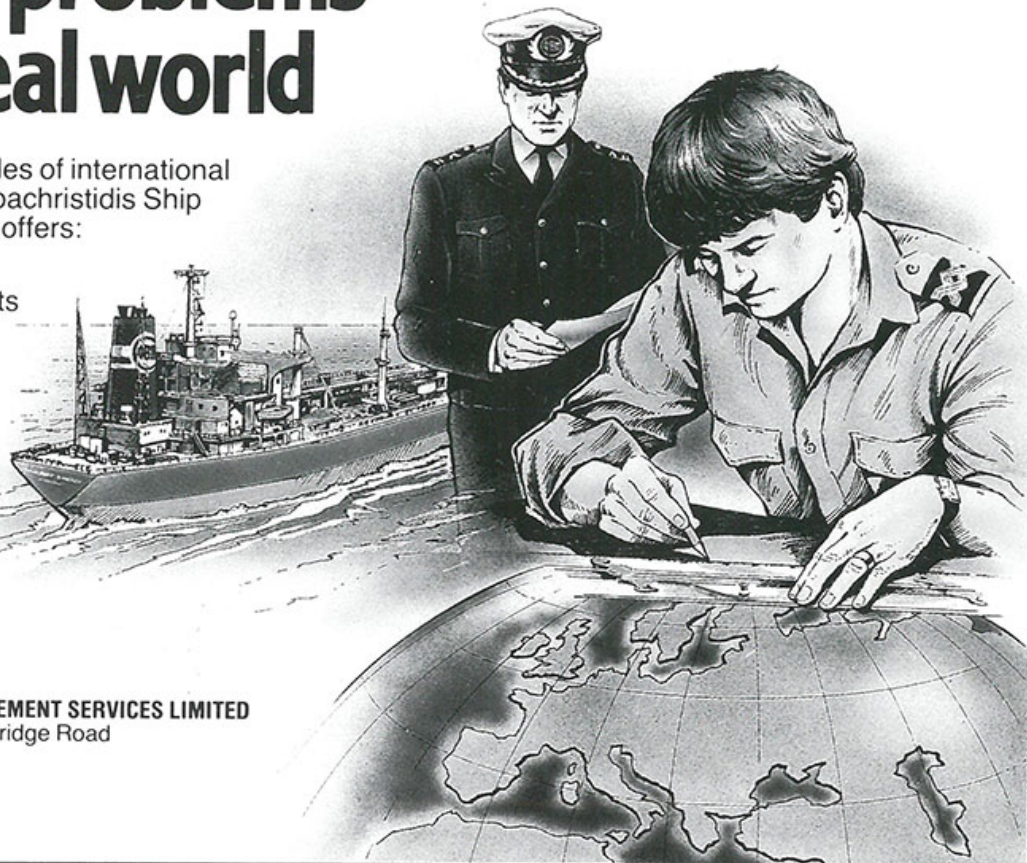
Solving problems in the real world

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) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRIXOS G



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό δεύτερο νηολόγιο

Τό συνδικάτο των άξιωματικών Ε.Ν. εξήγησε την πρόθεσή του να άμφισβητήσει την άναγκαιότητα και τή σκοπιμότητα της συστάσεως δεύτερου νηολογίου στη Γερμανία, πρίν ή σχετική πρόταση φθάσει στο Συνταγματικό Συμβούλιο της Καρλσρούης. Παρόμοιο χειρισμό τού ζητήματος έπεχείρησε πρό καιρού και τό συνδικάτο των ναυτεργατών.

Καί τά δύο συνδικάτα κατακρίνουν την κύρια ρήτρα τού σχεδίου συστάσεως δεύτερου νηολογίου, ή όποία έπιτρέπει στους γερμανούς έφοπλιστές να χρησιμοποιούν ξένα πληρώματα μέ τά μισθολόγια της χώρας καταγωγής τους, τά όποία είναι χαμηλότερα των μισθολογίων πού συμφωνούνται στη Γερμανία μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών. Κατά την άποψή τους ή ναυτολόγηση ναυτικών μέ μισθολόγια πού δέν έχουν συμφωνηθεί μέ τά συνδικάτα είναι άντισυνταγματική, έφόσον τό Σύνταγμα εξασφαλίζει τό δικαίωμα αυτό στα συνδικάτα. Έξάλλου τό δεύτερο νηολόγιο παραβιάζει την άρχή της ίσης πληρωμής γιά ίση εργασία, έφόσον οι ξένοι πληρώνονται λιγότερο από τούς Γερμανούς συναδέλφους τους.

Άπό της πλευράς τους οι έφοπλιστές ύπογραμίζουν ότι πληρώνουν τούς ξένους ναυτικούς σύμφωνα μέ μισθολόγια πού έχουν συμφωνηθεί μέ τά έθνικά συνδικάτα τους και σύμφωνα μέ τούς κανόνες πού έχει άποδεχθεί ό ΙΜΟ.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τά προγράμματα της Royal Caribbean

Ξεφεύγοντας από τά παραδοσιακά της έκδρομικά προγράμματα των έπταήμερων και δεκαήμερων κρουαζιερών στην Καραϊβική ή Άμερικανο-Νορβηγική Royal Caribbean Cruise Line έπιχειρεί διαφορισμό των κρουαζιερών της χρονικά και τοπικά.

Γνωστή γιά τό ναυπηγμένο στη Γαλλία ύπερωκέανιο «Sovereign of the Seas» ή Royal Caribbean παρήγγειλε ήδη στα Ναυπηγεία τού Άτλαντικού ένα δεύτερο δίδυμο τού γιγαντιαίου κρουαζιεροπλοίου παραδοτέο τό 1992. Τό νέο σκάφος θά είναι σχεδόν όμοιο μέ τό προηγούμενο, έκτός από όρισμένες βελτιώσεις πού προήλθαν από την μέχρι τώρα πείρα έκμεταλλεύσεως τού πρώτου. Θά έχει δυναμικότητα 2.354 έπιβατών οι όποιοι θά μπορούν να φθάσουν τούς 3.004 άν ληφθούν ύπόψη οι 650 πρόσθετες κλίνες πού

έγκαταστάθηκαν σε μεγάλο αριθμό καμπινών.

Στό μεταξύ τό ναυπηγείο Σαίντ Ναζέρ θά παραδώσει στην ίδια εταιρία μιά μονάδα 43.000 τον. γκρός των 1.600 - 2.000 έπιβατών, ή όποία είχε άρχικά παραγγελθεί από την εταιρία Admiral Cruises πού συγχωνεύτηκε πέροι μέ την Royal Admiral της όποίας ή Royal Caribbean άποτελεί την πρωτεύουσα εταιρική μονάδα. Τό πλοίο θά δρομολογηθεί σε τριήμερες ή τετραήμερες κρουαζιέρες μεταξύ Μαϊάμι και Μπαχάμας.

Έξάλλου από τό προσεχή Άπρίλιο ή Royal Caribbean θά εισέλθει στην εύρωπαϊκή αγορά μέ προγράμματα 12ήμερων κρουαζιερών στη Μεσόγειο και στη Βαλτική, ενώ από τόν Άνουνάριο θά έκτελεί δρομολόγια στην αγορά της Δυτικής άκτής των ΗΠΑ μέ 7ήμερους περίπλους μεταξύ Λός Άντζελες και Μεξικανικής Ριβιέρας, έπεκτεινόμενους τό καλοκαίρι μέχρι Βανκούβερ και Άλάσκας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ό τομέας των κρουαζιεροπλοίων

Η παράδοση πρόσφατα δύο νέων κρουαζιεροπλοίων, σηματοδοτεί την είσοδο των Άιπωνικών ναυπηγείων και τού Άιπωνικού έφοπλισμού στην αγορά των κρουαζιερών την όποία μέχρι τώρα κατείχαν ζηλότυπα οι Δυτικοί συνάδελφοί τους.

Τά παραδοθέντα σκάφη είναι τά ακόλουθα: Πρώτον τό «Fuji Maru» 23.340 τον. γκρός και δυναμικότητας 603 καμπινών πού ναυπηγήθηκε από τό ναυπηγείο της Μιτσουμπισι γιά λογαριασμό της Mitsui OSK. Καί δεύ-

τερον τό γιώτ κρουαζιερών «Oceanic Grace», 5.218 τον. γκρός και δυναμικότητας 120 έπιβατών πού ναυπηγήθηκε από την ΝΚΚ γιά την εταιρία Oceanic Cruises, θυγατρική της Showa Line. Τό «Fuji Maru» προορίζεται γιά την έθνική αγορά και είναι προσαρμοσμένο στην Άιπωνική πελατεία, διαθέτοντας μόνο 10 δίκλινες καμπίνες, έναντι 33 τρίκλινων και 121 τετράκλινων. Άντιθέτως τό γιώτ προορίζεται γιά διεθνή πελατεία.

Τό ίδιο ναυπηγείο της Μιτσουμπισι έχει έξάλλου υπό παραγγελία τέσσερα ακόμα κρουαζιερόπλοια, τρία γιά λογαριασμό της ΝΥΚ. Μεταξύ αυτών είναι και τό σκάφος «Crystal Harmony» 49.400 τον. γκρός και δυναμικότητας 960 έπιβατών σε δίκλινες καμπίνες. Προορίζεται γιά διεθνείς κρουαζιέρες πολυτελείας σε συναγωνισμό των εταιριών Royal Viking και Cunard μέσα στα δικά της ύδατα. Τό τέταρτο από τά υπό παραγγελία κρουαζιερόπλοια άνήκει στην Mitsui OSK και άντίθετα από τό «Fuji Maru» προορίζεται γιά κρουαζιέρες στη Δύση.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Άγορά εταιρίας χημικών προϊόντων

Όπως άνακοίνωσε ή Όλλανδική εταιρία VECOM B.V., από την 1η Νοεμβρίου εξαγόρασε την εταιρία χημικών προϊόντων CAMI της Άιταλίας καθώς και τό δίκτυο ύπηρεσιών της. Μέ την κίνηση αυτή οι πελάτες της CAMI θά έξυπηρετούνται μέσω ενός διεθνούς δικτύου έφοδιασμού, ενώ παράλληλα ή VECOM θά διαθέτει ένα πλήρες δίκτυο έξυπνής τήρησης των πελατών της στην Άιταλία και Γιουγκοσλαυία. Μέ σκοπό την έλαχιστοποίηση της διαταραχής της έξυπνής τήρησης των πελατών, γιά χρονικό διάστημα δύο μηνών οι δύο εταιρίες θά λειτουργήσουν παράλληλα.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Ό έμπορικος στόλος

Ό πολωνικός έμπορικος στόλος, ό όποιος παρουσίαζε συνεχή μείωση τά περασμένα χρόνια, ένεφάνισε μικρή αύξηση τό 1988, στό τέλος τού όποιου περιελάμβανε 256

DIMITRIS TAX FREE CARS

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΟΛΛΑΝΔΙΚΩΝ — ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΑΣ ΣΕ ΜΑΣ
Η ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΧΡΟΝΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΓΙΑ ΣΑΣ

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ

D. LAGOGIANNIS
Mijnsherenplein 1A
3081 CN Rotterdam
Phone: (010) - 423 17 17
Fax: (010) - 423 11 90
Telex: 28600 COSMO NL

Bankers:
National Bank of Greece
Rotterdam
Accountnr: 521528 - 510244
N.M.B. Ridderkerk
Accountnr: 68.24.23.963

πλοία 4.111.000 τον. d.w., έναντι 251 πλοίων 4.101.000 τον.d.w. του 1987.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο στόλος αυτός περιλαμβάνει 104 πλοία γραμμής 985.000 τον. d.w. και 152 φορτηγά χωρητικότητας 2.934.000 τον. d.w. Από τα πλοία αυτά τα 239 μεταφέρουν ξηρά φορτία και μεταξύ αυτών υπάρχουν 89 μπάλκ κάρριερς, 40 πλοία κοντέινερ και όχηματοφόρα, όκτώ δεξαμενόπλοια και έννέα επιβατηγά.

Τα 104 πλοία γραμμής διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται τέσσερις κρατικές επιχειρήσεις ενώ τα 152 φορτηγά διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται οι εταιρίες: Πολωνική Ατμοπλοία 34 πλοία, Πολωνική Ναυτική Εταιρία 92 πλοία, Πολωνική Ατμοπλοία Βαλτικής 16 πλοία και Κινεζο-Πολωνική Ατμοπλοία 10 πλοία.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Σοβιετικές παραγγελίες

Την ναυπήγηση σειράς φορτηγών πολλών πλῆς χρήσεως για λογαριασμό της Σοβιετικής ναυτιλιακής εταιρίας Sovcomflot, ανέλαβαν τα κρατικά ναυπηγεία της Πορτογαλίας Viana do Castelo. Αρχικά θα ναυπηγηθούν 10 πλοία των 3.000 τον. d.w., συνολικής αξίας περί των 86 εκατ. δολλαρίων, ενώ συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για ανανέωση της παραγγελίας με 20 ακόμη μονάδες. Τα νέα πλοία θα δρομολογηθούν στις γραμμές που εξυπηρετούν το Ίζμαϊλ, στο Δέλτα του Δούναβη και είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν συμβατικά φορτία καθώς και κοντέινερς και εξοπλισμένα με γερανούς για αυτονομία εκφόρτωσης. Τα πρώτα πλοία της σειράς θα αρχίσουν να παραδίδονται μεταξύ του 1991 και 1993, καθώς αυτή τη στιγμή το ναυπηγείο είναι πλήρως απασχολημένο με την ναυπήγηση άλλων άκτοπλοϊκών και ποτάμιων σκαφών για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης καθώς και εξι φορτηγών των 3.000 τόννων d.w. για Δυτικογερμανούς και Πορτογάλους πλοιοκτήτες. Το πορτογαλικό ναυπηγείο έχει διατηρήσει μία ισχυρή παράδοση ναυπηγήσεων για Σοβιετικές εταιρίες και ήδη διαπραγματεύεται την ναυπήγηση 15 φορτηγών μεταφοράς ξυλείας και πέντε φορτηγών πολλαπλής χρήσεως των 15.000 τον. d.w. Οι τελευταίες παραγγελίες υπολογίζεται ότι θα διατηρήσουν τα 1.800 άτομα που εργάζονται στο Viana do Castelo σε πλήρη απασχόληση μέχρι το 1992.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

"Ανοιγμα στη διεθνή κεφαλαιοαγορά

Ο Έλβετικός χρηματοδοτικός οργανισμός Eurasco πρόκειται να χρηματοδοτήσει

την Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία Sovcomflot με ποσό 121 εκατ. δολλαρίων σε δάνειο χρονικής διάρκειας όκτώ ετών που θα πληρωθεί σε 16 δόσεις. Είναι η πρώτη φορά που Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία πραγματοποιεί μία τέτοια κίνηση για την άπορροφή κεφαλαίων από πηγές της Δύσης. Τα κεφάλαια αυτά θα χρησιμοποιηθούν από την κρατική ναυτιλιακή εταιρία για την αγορά πέντε δεξαμενόπλοίων, τέσσερα από τα οποία είναι ναυπηγήσεως του 1986, των 29.900 τον. d.w. και ένα των 68.100 τον. d.w., νέας ναυπηγήσεως που ολοκληρώθηκε το 1989. Αν και το δάνειο χειρίζεται ο Έλβετικός οργανισμός και η υπογραφή θα γίνει στη Ζυρίχη, οι χρηματοδότες περιλαμβάνουν την Bank of New York Capital Markets Ltd, την Lloyds Bank του Λονδίνου καθώς και άλλους οργανισμούς στην Εύρωπη και Μέση Ανατολή. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και η Τράπεζα Έξωτερικού Εμπορίου της Σοβιετικής Ένωσης χορήγησαν ήδη την απαιτούμενη άδεια για την λήψη του δανείου καθώς και τις απαραίτητες εγγυήσεις.

Η Sovcomflot έχει σκοπό την οργάνωση των διεθνών ναυτιλιακών εργασιών της χώρας και την αγορά και πώληση σκαφών. Την πρώτη Αυγούστου διέθετε στόλο 129 πλοίων, 1,9 εκατ. τόν. d.w., Το κεφάλαιό της είναι 400 εκατ. δολάρια σε πλήρως ανταλλάξιμο συνάλλαγμα και μέτοχοί της το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και έπτά Σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Γερανοί για Ρωσικά πλοία

Τα μεγαλύτερα ιδιωτικά ναυπηγεία της Τουρκίας Sedef, παράγγειλαν πρόσφατα μία νέα σειρά γερανών καταστρώματος από τα Σουηδικά ναυπηγεία Hagglunds, σε συνέχεια παλαιότερης παραγγελίας για 24 γερανούς που είχαν αναθέσει τον Δεκέμβριο του 1988. Η νέα παραγγελία για 24 γερανούς συνολικής αξίας 50 εκατ. Σουηδικών Κορωνών θα εξοπλίσει τα φορτηγά των 4.000 τον. d.w. που ναυπηγούν τα τουρκικά ναυπηγεία για λογαριασμό της Σοβιετικής Ένωσης. Τα φορτηγά που είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν κοντέινερς και ξυλεία θα εξοπλισθούν με δύο γερανούς τύπου Hagglund L-1, άνυψωτικής ικανότητας 25 τόννων και μήκους βραχίονος 22 μέτρων. Η παράδοση των πρώτων φορτηγών προβλέπεται να αρχίσει τον Νοέμβριο του 1990.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Η διάσωση των ναυπηγείων της Wartsila

Το σχέδιο «έλεγχόμενης χρεωκοπίας»

των ναυπηγείων της Wartsila άρχισε να τίθεται σε εφαρμογή με την άμεση είσοδο κεφαλαίων ύψους 134 εκατ. δολλαρίων ώστε να συνεχισθούν οι εργασίες στα πλοία που βρίσκονται υπό ναυπήγηση. Στη νέα διοίκηση θα συμμετέχουν οι εταιρίες που έχουν παραγγείλει πλοία στο ναυπηγείο, η Φινλανδική Union Bank καθώς και μία κρατική ύπηρεσία της κυβέρνησης του Έλσινκι.

Συγκεκριμένα η Carnival Cruise Lines θα συμμετέχει με 11% στη νέα εταιρία που θα διαχειρίζεται τα ναυπηγεία, οι δύο έταίροι της Silja Line, οι εταιρίες Johnson Line και Effoa, θα συμμετέχουν με 21% και εξετάζεται η πώληση του υπολοίπου 22% των μετοχών στην εταιρία της Κοπεγχάγης East Asiatic Company. Με τις νέες ρυθμίσεις η Carnival αναμένει να παραλάβει τουλάχιστον δύο από τα κρουαζιερόπλοια που ναυπηγούνται στα Φινλανδικά ναυπηγεία ενώ εξετάζει την δυνατότητα ανάθεσης του τρίτου σκάφους σε άλλα ναυπηγεία. Η Effoa έχει υπό ναυπήγηση ένα όχηματογωγό χωρητικότητας 50.000 τον. γκρός που υπολογίζεται να παραλάβει το 1990 και η Johnson Line ένα παρόμοιο σκάφος με προθεσμία παράδοσης το 1991.

Η νέα εταιρία που θα αντικαταστήσει την Wartsila Marine μετά την χρεωκοπία της θα διοικείται από τον κ. Μάρτιν Σααρίκανγκας, μέχρι τώρα αντιπρόεδρο της Wartsila Marine.

Έξαγορά πλειοψηφίας μετοχών της Stork Werkspoor Diesel

Η Φινλανδική Wartsila Diesel προτίθεται να εξαγοράσει την πλειοψηφία των μετοχών της Όλλανδικής εταιρίας κατασκευής μηχανών ντήζελ Stork Werkspoor.

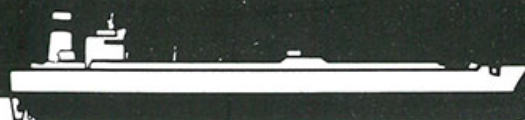
Σύμφωνα με το σχέδιο εξαγοράς το μερίδιο της Wartsila θα φθάσει το 60% και η Stork θα διατηρήσει το υπόλοιπο 40%. Η Stork Werkspoor παράγει μηχανές ντήζελ μεσαίας ταχύτητας για την πρόωση πλοίων και την κίνηση εργοστασίων. Υπολογίζεται ότι το ύψος των πωλησιών της για το 1989 θα φθάσει τα 230 εκατ. ολλανδικά φιορίνια. Η εταιρία άπασχολεί προσωπικό 840 ατόμων στα εργοστάσιά της, στο Άμστερνταμ και στο Ζουόλε και στις αντιπροσωπείες πώλησης και εξυπηρέτησης των πελατών της που διαθέτει στο Σίενταμ της Ολλανδίας, στη Νοτιοανατολική Ασία, την Καραϊβική, την Μεγάλη Βρετανία, τις ΗΠΑ, την Γαλλία και την Ισπανία. Η συνεργασία των δύο εταιριών θα προσφέρει στην Wartsila ενίσχυση στον τομέα των μηχανών μεσαίας ταχύτητας και επέκταση του δικτύου πωλητών και εξυπηρέτησης πελατών, ειδικά στην Νοτιοανατολική Ασία και στην Καραϊβική. Με την παράλληλη συνεργασία της με την γαλλική εταιρία SACM Diesel η Wartsila ισχυροποιεί την θέση της στην αγορά των μηχανών ντήζελ υψηλής ταχύτητας.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Συνάντηση Ε.Ε.Ε. καί ICS στον Πειραιά

Την 1 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών στον Πειραιά κοινή συνάντηση αντιπροσωπειών της Ε.Ε.Ε. κατά την οποία συζητήθηκαν κυρίως τα εξής θέματα:

- Ο Άμερικανικός νόμος περί πατάξεως της διακινήσεως των ναρκωτικών.
- Η δημιουργία εγκαταστάσεων υποδοχής καταλοίπων πετρελαίων σε συμμόρφωση με την Διεθνή Σύμβαση Μαργρίτ 73/78 περί αποφυγής της θαλάσσιας ρυπάνσεως.
- Το Άμερικανικό Νομοσχέδιο περί ευθύνης από την θαλάσσια ρύπανση από τα πετρελαιοειδή.
- Προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά πλοία στα Αιγυπτιακά λιμάνια.

Στην ανωτέρω συνάντηση παρευρέθησαν από πλευράς ICS, ο πρόεδρος αυτού Sir Brian Shaw και ο γεν. γραμματέας κ. Chris Horrocks και από πλευράς ΕΕΕ οι κ.κ. Στ. Γουρδομιάλης, Ι. Γκούμας, Γ. Δρακόπουλος, Κ. Φαφαλιός, Ι.Β. Γουλανδρής, Γ. Φουστάνος, Μ. Λώς, Ι. Κ. Λύρας ο καθηγητής Ι. Τζωάνος, Ε. Ξυνός, Π. Παναγιωτόπουλος, Γ. Κολτσιδόπουλος, η κυρία Μπρεδήμα - Σαββόπουλου και η κυρία Ζ. Λάππα.

Η συνάντηση διεξήχθη σε εγkάρδιο κλίμα και διεπιστώθη ταυτότητα απόψεων επί των συζητηθέντων θεμάτων κοινού ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου εξητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

— «Ναυαρίνο», φορτηγό, πρώην «Τρέιντ Γουϊντ» από παναμαϊκή σημαία, 8.915 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Tolla Compania Naviera S.A.» (κ. Παναγ. Σινόπουλος).

— «Νίνα», φορτηγό, πρώην «Inna Wakili» υπό Νιγηριανή σημαία, 9.250 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Anamina Shipping Co. Ltd.» (κ. Ευάγγ. Βλασσόπουλος).

— «Ζίμ Λιβόρνο», κοντέινερπλοίο, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 32.465 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Marvista Maritime Inc.» (κ. Βασ. Κωνσταντάκου).

— «Γουϊμέα», μπάλκερ, πρώην «Γουαίμεα» υπό λιβερνιανή σημαία, 29.449 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία «Veneto Shipping and Trading Inc.» (Coronis Steamship Co.).

— «Χάλη», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. SNA 3037, 27.500 τόν. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Halki Shipping Corpora-

tion» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Νόρθ Κάουντες», μπάλκερ, πρώην «Louisiana Rainbow» υπό παναμαϊκή σημαία, 36.600 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1986, που ανήκει στην εταιρία «Custodian Shipping Ltd.» (κ. Γεώργιος Γιαννάτος).

— «Ρήτζεντ Σκάυ», επιβατηγό, ναυπηγούμενο No. B. 494/4, 24.000 τόν. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Sea Nomad Maritime Inc.» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

Άγορά Βρετανικής ναυτιλιακής εταιρίας από τον Όμιλο Καλλιμα- νοπούλου

Ο Όμιλος του κ. Γρηγόρη Καλλιμανοπούλου αγόρασε το σύνολο του ενεργητικού της Βρετανικής εταιρίας TNT Sealion ή οποία κατείχε έννεα ιδιόκτητα πλοία, κυρίως Offshore Supply vessels και μικρά δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων, καθώς και άλλα οκτώ υπό διαχείριση.

Το κόστος εξαγοράς του συνόλου της βρετανικής επιχείρησης ανήλθε σε 18,5 εκατομμ. στερλίνες.

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι αγοραστές των μπάλκερ «Louisiana Rainbow» 70.280 τόν. d.w., 36.000 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1986, έναντι τιμής περί των 23 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Ιάπωνες φέρεται πωληθέν το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Κάπταιν Τζών Γ.Π. Λιβανός» 259.657 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 40 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκερ «Πολυδεύκης» 19.513 τόν. d.w., 11.870 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές το δηζελοκίνητου πετρελαιοφόρου «Y. Winner» 124.136 τόν. d.w., 60.315 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 19 εκατ. δολλαρίων.

— Από έφοπλιστές της Νιγηρίας, Έλληνες αγόρασαν το πλοίο γενικού φορτίου (SD-14) «Inna Wakili» 15.153 τόν. d.w., 9.213 τόν. γκρό, ναυπηγθέν στον Σκαρμαγκατό το 1972.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Philippine Samprauite» 65.535 τόν. d.w. 31.000 τόν. γκρό, ναυπηγθέν στη Νοτ. Κορέα το 1982, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— Ο Όμιλος Καλλιμανοπούλου αγόρασε ολόκληρο τον στόλο της Βρετανικής εταιρίας TNT Sealion, ο οποίος περιελάμβανε 19 πλοία, 11 από τα οποία είναι Offshore Supply vessels και οκτώ δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων...

— Τέλος, Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Burmpac Bahamas» 249.998 τόν. d.w., ναυπηγθέν στην Ιταλία το 1975, έναντι τιμής περί των 23 εκατ. δολλαρίων.

Δύο νέα πρόντακτ κάρριερ για την Eletson Corporation

Η γνωστή εταιρία διαχειρίσεως πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου Eletson, άσκησε την όψιν που είχε στα ναυπηγεία Χιτάτσι για τη ναυπήγηση δύο επιπλέον πρόντακτ κάρριερς των 45.000 τόν. d.w., έναντι τιμής περί των 31,5 εκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.

Παραλαβή νέου επιβατηγού

Στις 26 Οκτωβρίου η εταιρία Strintzis Lines παρέλαβε από την Ιαπωνία το F/B Albireo το οποίο μετονομάστηκε σε «Ιόνιαν Αϊλαντ» και ύψωσε την Έλληνική Σημαία.

Το πλοίο ανέχωρησε την επομένη από την Ναγκόγια και αναμένεται να φτάσει στον Πειραιά τις άμεσως προσεχές ημέρες όπου έχουν προγραμματισθεί εύρεϊας εκτάσεως μετασκευές ύψους 15 εκατ. δολλαρίων.

Το πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 1.700 επιβατών και 600 ΙΧ αυτοκινήτων ή 60 φορτηγών και 200 ΙΧ και αναπτύσσει ταχύτητα 21 μιλίων. Το «Ιόνιαν Αϊλαντ» είναι ένα από τα μεγαλύτερα φέρρυ, με διαστάσεις μήκους 170 μέτρων και πλάτους 24 μέτρων και θα μετασκευασθεί σε πολυτελέστατο επιβατηγό - όχημα ταχυγών.

Το πλοίο έχει προγραμματισθεί να εκτελεί από τον Ιούνιο του 1990 δρομολόγια στην γραμμή Ελλάδα - Ιταλία.

Ναυπήγηση 15 τουριστικών σκαφών

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως η έγκριση ύπαγωγής στις διατάξεις του Ν. 1262/82 επενδύσεως της εταιρίας «NABA ΓΙΩΤΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ», που αναφέρεται στη ναυπήγηση δεκαπέντε (15) του-

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

ριστικών επαγγελματικών σκαφών στον Πειραιά, συνολικού κόστους 361.500.000 δραχμών με ποσοστό επιχορήγησης 48% επί του παραγωγικού κόστους, δηλαδή συνολικό ποσό επιχορήγησης 173.520.000 δραχμές και ποσοστό επιδότησης επιτοκίου 48% για τραπεζικό δάνειο ποσού 54.225.000 δραχμών.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ του Ιουλίου και Σεπτεμβρίου 1989, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Χολσάτια», παναμαϊκό, 12.075 τον. γκρός, από 17.5.89, εκπρόσωπος κ. Σταμ. Πολενάκης.

— «Πράϊμ Βέντσιουρ», παναμαϊκό, 1.000 τον. γκρός, από 25.5.89, εκπρόσωπος κ. Στέλ. Κολοβός.

— «Φώντας», με σημαία Μάλτας, 992 τον. γκρός, από 11.5.89, εκπρόσωπος η KRONOS MARITIME AGENCY S.A.

— «Γιουρόπα II», κυπριακό, 1.953 τον. γκρός, από 22.5.89, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Βεντούρης.

— «Μαριχριστίνα», παναμαϊκό, 64.948 τον. γκρός, από 1.7.89, εκπρόσωπος η ΧΑΝΔΡΗΣ ΕΛΛΑΣ.

— «Λαϊδη Άνθούλα», κυπριακό, 2.731 τον. γκρός, από 1.3.89, εκπρόσωπος κ. Νικ. Χατζηδάκης.

— «Θεόφιλος Σ.», παναμαϊκό, 1.600 τον. γκρός, από 1.8.89, εκπρόσωπος κ. Κων. Σκούφος.

— «Τάκης Ν.Ε.», κυπριακό, 1.249 τον.

γκρός, από 17.11.88, εκπρόσωπος κ. Νικ. Εύθυμιδης.

— «Νέπτον Στάρ», με σημαία Μάλτας, 1.500 τον. γκρός, από 15.9.89, εκπρόσωπος κ. Κυρ. Λούκου.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Λάουρα I», παναμαϊκό, 12.376 τον. γκρός, από 14.6.89 λόγω πωλήσεως.

— «Μαριχριστίνα», παναμαϊκό, 72.335 τον. γκρός, από 30.6.89, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Σίδερης», λιβεριανή, 16.408 τον. γκρός, από 25.7.89, λόγω πωλήσεως.

— «Γουίντφορντ», με σημαία Μάλτας, 1.982 τον. γκρός, από 22.7.89, λόγω πωλήσεως.

— «Μήλος», παναμαϊκό, 16.142 τον. γκρός, από 8.7.89, λόγω πωλήσεως.

— «Τάκης Ν.Ε.», κυπριακό, 1.249 τον. γκρός, από 1.4.89, λόγω λήξης της σύμβασης.

— «Πλάτων», λιβεριανό, 9.837 τον. γκρός, από 4.8.89, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Κύθηρα», κυπριακό, 1.599 τον. γκρός, από 6.9.89, λόγω πωλήσεως.

— «Ντόνα Χριστίνα», κυπριακό, 17.355 τον. γκρός, από 4.9.89, λόγω πωλήσεως.

• Στις 30.9.1989 τά συμβεβλημένα με τό NAT πλοία ανέρχονταν σε 188, συνολικής χωρητικότητας 3.499.272 τον. γκρός.

Βραβεία του NEE σέ φοιτητές

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλλάδος

σέ τελετή πού όργάνωσε στά γραφεία του τό απόγευμα της Δευτέρας 13 Νοεμβρίου βράβευσε δύο τελειόφοιτους φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς πού άρίστησαν στά μαθήματα της Ναυτιλιακής Οικονομίας — Πολιτικής και του Ναυτικού Δικαίου.

Φέτος βραβεύτηκαν οι κ.κ. Κωνσταντίνος Χ. Παυλίτσας και Αικατερίνη Ν. Χαμοχούγια αντίστοιχα.

Τά τιμητικά βραβεία πού συνοδεύθηκαν κι από τό συμβολικό χρηματικό ποσό των 100.000 δρχ. στον κάθε φοιτητή απένειμε ό πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Λαναράς, ό όποιος στο σύντομο χαιρετισμό του τόνισε, ότι τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλλάδος εργάζεται δημιουργικά και δραστηριοποιείται από τό 1936 στον εύρύ ναυτιλιακό χώρο μεσολαβώντας, μεταξύ κρατών, πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας, ώστε οι κατά καιρούς αναφυόμενες αντιθέσεις ή και συγκρούσεις νά μεταβάλλονται σέ συναινέσεις για την καλύτερη λειτουργία του πλοίου και την πρόοδο και προκοπή της Ναυτιλίας.

Σ' αντιφώνησή του ό τ. Πρύτανης καθηγητής κ. Βασ. Μεταξάς, ύπογράμμισε ότι ό θεσμός του βραβείου του ΝΕΕ άποτελεί μιá σημαντική ήθική ενίσχυση στις προσπάθειες ανάπτυξης των ναυτιλιακών σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Αύριο ή διεθνής συνάντηση του Πειραιώς

Στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς άρχίζει αύριο Πέμπτη 16 Νοεμβρίου τό διήμερο διεθνές σεμινάριο για την παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση πού όργανώνουν ή Λέσχη και τό Σίτυ Γιουνιβέρσιτυ του Λονδίνου. Ύπενθυμίζεται ότι τό έφετεινό σεμινάριο, ψυχή του όποίου είναι όπως πάντοτε ό καθηγητής Κώστας Γραμμένος, είναι τό έβδομο στή σειρά.

Τά είκοσι χρόνια της Ναυτιλιακής Λέσχης

Με την εύκαιρία της συμπληρώσεως 20 ετών από την ίδρυση της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, ό Πρόεδρος κ. Μακ. Σκούφαλος και τό Διοικητικό Συμβούλιο θά δώσουν στις 28 Νοεμβρίου ήμέρα Τρίτη και ώρα 6 μ.μ. δεξίωση στις αίθουσες της Λέσχης προς τιμήν των ιδρυτικών μελών καθώς και εκείνων πού έχουν διατελέσει μέλη των διοικητικών συμβουλίων της.

Ό 3ος Ειδικός Σεμιναριακός κύκλος της HELMEPA

Τήν Τετάρτη, 8 Νοεμβρίου 1989, πραγματοποιήθηκε στις Οίνουσσες έναρξη του 3ήμερου Ειδικού Σεμιναριακού κύκλου για όξωματικούς του Ε.Ν. της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (HELMEPA) αλλά και άλιείς.

Παράλληλα, στις Οίνουσσες στελέχη της HELMEPA πραγματοποιήσαν δίωρη παρουσίαση πάνω σέ θέματα ρύπανσης της θάλασσας στη Δημόσια Σχολή Πλοιάρχων Ε.Ν.

Τά Σεμινάρια, τόσο στον Πειραιά όσο και στην περιφέρεια, περιόδου 1989-90 περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων με τίτλο «Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης για τό Περιβάλλον» MEDSPA. Ή τρίτη μέρα είναι άφιερωμένη στην ενημέρωση των άλιέων. Τό Πρόγραμμα αυτό άποβλέπει στή βελτίωση του περιβαλλοντικού επιπέδου του Μεσογειακού πληθυσμού και διάφορων κοινωνικών ομάδων.

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

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

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

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS A.O.H. 7467762

Στόχος του είναι η ενημέρωση των ναυτιλλόμενων στο θέμα της ρύπανσης των θαλασσών και να ενθαρρύνουν την αποτελεσματική εφαρμογή των Διεθνών και Έθνικών Κανονισμών για τη Ναυτική Ασφάλεια και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Μετά τις Οίνουσες τά εκτός κέντρου Σεμινάρια του Προγράμματος «HELMERA - MEDSPA», προβλέπεται να πραγματοποιηθούν, παράλληλα με αυτό του Πειραιά, σε ακόμη έπτά νησιωτικές και παραλιακές πόλεις της Ελλάδας. Τά πρώτα από τά εκτός κέντρου σεμινάρια του Προγράμματος «HELMERA-MEDSPA» 1989-90 στις Οίνουσες έχει τη συμπαράσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Νομάρχη Χίου, κ. Π. Γύφτουλα, του Δημάρχου Οίνουσών κ. Μεθενίτη, του Συλλόγου Φιλοινουσών και της ναυτιλιακής εταιρίας «Γρανικός» μέλους της HELMERA.

Από τό 1983, πού άρχισε ή λειτουργία του Έκπαιδευτικού Προγράμματος της HELMERA, τά Σεμινάρια της έχουν παρακολουθήσει 3.925 άξιωματικοί του Ε.Ν. του Α.Σ. και του Π.Ν., καθώς και στελέχη ναυτιλιακών εταιριών μελών της Ένωσης.

Τά μέλη της S.W.L.W.G. στό Ίδρυμα Γουλανδρή

Τό Ίδρυμα Νικολάου Π. Γουλανδρή όργάνωσε στις 8 Νοεμβρίου ειδική εκδήλωση πρós τιμήν των μελών της ομάδας εργασίας του ΝΑΤΟ για την ασφάλιση πλοίων κατά κινδύνων πολέμου (S.W.L.W.G.) με πρωτοβουλία του μέλους της ομάδας και διευθυντικού στελέχους της Capeside Steamship

Company Ltd. κ. Κώστα Φραντζή.

Η εκδήλωση περιελάμβανε ξενάγηση στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης από την αρχαιολόγο κ. Μαρίνα Πλατή και δεξίωση πού παρέθεσε ή κ. Ντόλλυ Ν. Γουλανδρή, ή όποια και καλωσόρισε τούς επισκέπτες.

Από πλευράς ΥΕΝ παρέστησαν ό ύπαρχηγός - ύποναύαρχος κ. Γεώργ. Βασόπουλος, οι διευθυντές πλοίαρχοι Βασ. Παπαγιάννης και Ίωάν. Φατούρος και ό αντιπλοίαρχος Β. Αντύπας.

Τό σκάφος, τό όποιο θά αντικαταστήσει τό άλιευτικό «Αργώ Ι», φέρει κύρια μηχανή ισχύος 500 ίππων και προπέλλα έλεγχομένου βήματος και διαθέτει τρεις ψυκτικούς θαλάμους 110 κυβικών μέτρων και δύο τούννελ καταψύξεως υπό θερμοκρασία - 40 βαθμών δυναμικότητας έξι τόννων τό 24ωρο.

Τό νέο σκάφος τό όποιο μπορεί νά χρησιμοποιηθεί και για νωπά άλιεύματα καθώς και για την άλιεία γαρίδας διαθέτει πολλούς νεωτερισμούς πού συνοψίζουν την πολύτιμη έμπειρία και τό μεράκι του άδελφού του πλοιοκτήτη και ιδιαίτερα άγαπητού στο χώρο της άλιείας καπετάν Κώστα Κρητικού. Γι αυτό τό νέο άλιευτικό προσήλκυσε τό ένδιαφέρον της διοικήσεως του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, μέλη της διοικήσεως του όποίου επισκέφθηκαν τό

σκάφος και ενημερώθηκαν από τόν πλοιοκτήτη και τόν καπετάν Κώστα Κρητικό για τις δυνατότητες και τις καινοτομίες πού διαθέτει.

Εισαγωγή έπιλαχόντων στις ΑΔΣΕΝ

Στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού εισάγονται έντεκα ακόμα έπιλαχόντες, όκτώ γυναίκες και τρείς άνδρες:

Συγκεκριμένα στη Σχολή Πλοιάρχων Άσπροπύργου εισάγονται οι έξης: Δ.Ε. Άνδριανάκη, Ν.Α. Νικολίτσα, Α.Α. Παπαγεωργίου, Α.Β. Παπαγεωργίου, Α.Χ. Πιπίδου, Σ.Η. Σαρηπαναγιώτου, Ε. Ι. Σπανουδάκη, Β.Ν. Τσαντούλη, Η.Μ. Βαλαντάσης και Μ.Κ. Πολυδούλης και στη Σχολή Πλοιάρχων Χανίων ό Φ.Ν. Κρητικός.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 33.164.590 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο Σεπτέμβριο οι λιμενικές άρχές για διάφορες παραβάσεις.

Από τά πρόστιμα αυτά τά 19.118.590 δρχ. έπεβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού λιμένος 6.875.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 2.160.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 2.063.000 δρχ., για διάφορες παραβάσεις του κανονισμού ταχυπλόων σκαφών, 1.680.000 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων έπιβατών και 1.268.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Άσφαλείας της Ναυσιπλοΐας.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

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 Aantwerpen
Teleph: 00323 - 2317168 FAX
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

Γραφείο ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦ. 36
ΤΗΛ. 4132158

Δεύτερο κρουαζιερόπλοιο ναυπηγεί ο Οίκος Χανδρή

Το «Γελάφο σκάφο» του «Ορίζων» πού ναυπηγείται ήδη, παράγγειλε ο Οίκος Χανδρή στο ναυπηγείο Meyer Werft της Δυτικής Γερμανίας. Το νέο σκάφος, πού θα κοστίσει περί τα 200 εκατ. δολάρια, θα έχει χωρητικότητα 45.000 τόν, γκρό, και μεταφορική ικανότητα 1.354 επιβατών, με τυπικό μέγεθος κμ πλιν - τα 15,79 τετρ. μέτρα.

Το «Ζενίθ» θα παραδοθεί στον πλοιοκτήτη το 1992 και θα περιληφθεί στο στόλο της θυγατρικής εταιρίας του Οίκου Χανδρή, «Celebrity Cruises», που προσφέρει ήδη δυναμικότητα πλέον των 3.800 επιβατών.

Επίσης, έκτεταμένο έργο οίει μετροπλή διεξάγονται σ' ένα τρίτο σκάφος, το πρώην «Galileo», το οποίο θα μετονομασθεί «Μαριντιν» και μετά την παραδοσή του, πού ναυπηγεί Lloyd Werft του Μπρεμερς, στην Β. Γερμανία, θα γράμμιε της «Celebrity Cruises».

Ο Όλλανδικός οίκος Hendrik Boogaard πωλεί έκκαφεϊς θαλάσσης

Σύμφωνα με στοιχεία πού απέστειλε στο «N.X.» ο Όλλανδικός οίκος Hendrik Boogaard πού έδρευε στο Sliedrecht, διατίθενται προς πώληση διάφοροι έκκαφεϊς θαλάσσης με τόν απαραίτητο εξοπλισμό τους.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν απ' ευθείας στην εταιρία Hendrik Boogaard B.V., Postbox 40, 3360 A Sliedrecht, Holland, Telex: 22559, Fax: 01840 - 11402.

Πώληση μηχανών Σουλτζερ για νέο Βελγικό φέρρυ

Το νέο μεγάλο φέρρυ της Βελγικής εταιρίας Regie des Transport Maritime (RTM) θα εξοπλισθεί με τέσσερις μηχανές Σουλτζερ τύπου SA 40s, οι οποίες θα αποδίδουν μία συνολική ισχύ 28.175 ιππων στις 510 στρω-

φές ανά λεπτό.

Οι μηχανές θα κατασκευασθούν στις εγκαταστάσεις της Σουλτζερ στο Winterthur της Ελβετίας και θα παραδοθούν τό προσεχές έτος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΕΟΣ ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κυκλοφόρησε «Ο νέος ιατρικός οδηγός



INMΕΡ, περιέχει τις πιο σύγχρονες επ... μονικές οδηγίες και τεχνικές διατυπωμένες με απλό τρόπο ώστε να καθιστά ικανά τα πρόσωπα πού δεν είναι γιατροί να περιποιούνται τούς ασθενείς ή τραυματίες πάνω στο πλοίο.

Τά βασικά μέρη του ιατρικού οδηγού είναι επίσης απαραίτητα για άτομα της ξηράς, λόγω της απλής διατύπωσης και εικονογραφήσεως για να αντιμετωπίζουν μόνοι τους τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Κεντρική διάθεση από τό INMΕΡ, 'Ακτή Τζελέπη 4 Πειραιά.

ΠΕΝΘΗ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΝΙΚ. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ

Με συντριβή, πληροφορήθηκε ή Κασιακή παροιμία και ή ναυτική μας οικογένεια τόν ξαφνικό και απροσδόκητο θάνατο του Μιχάλη Μαυρολέοντος στην 'Αθήνα στις 9 Νοεμβρίου.

Ο Μιχάλης Μαυρολέων γεννήθηκε στην Κάσο τό 1919 και μετά τό πέρας των σπουδών του εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο, όπου και ανέλαβε υπηρεσία στο μεγάλο ναυτιλια-

κό οίκο John Manners Agents and Shipowners Company, ό οποίος είχε ιδρύσει πολλά κεντρικά πρακτορεία στή Σιγκαπούρη, τό Χόγκ Κόγκ, Σίντνεϋ, Τόκιο και σέ πολλούς άλλους λιμένες της 'Απω 'Ανατολής και έκ-



προσωπούσε την εποχή εκείνη τό 80% της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Από τά πρώτα χρόνια της δραστηριότητάς του διακρίθηκε για την εργατικότητα, τη φρόνηση και την ακατάβλητη φιλοπονία του. Τά προσόντα του αυτά εκτιμήθηκαν γρήγορα και ό οίκος John Manners του ανέθεσε τό 1957 τη διεύθυνση του κεντρικού πρακτορείου της Σιγκαπούρης, όπου και ανέπτυξε τις μεγάλες ικανότητές του στον ναυτιλιακό τομέα.

Η σεμνότης, τό ήθος του, ή μελιχλιότητα και ή χρηστότητα του χαρακτήρα του, καθώς και ή ακατάβλητη δραστηριότητά του τόν ανέδειξαν σαν άκτινοβολούσα προσωπικότητα της Σιγκαπούρης και δίκαια τόσο οι κυβερνητικές άρχές της Σιγκαπούρης όσο και όλόκληρος ή κοινωνία της τόν περιέβαλε με άμέριστη εκτίμηση.

Η χώρα μας σέ άναγνώριση των ικανοτήτων του τόν διόρισε Γενικό Πρόξενο της 'Ελλάδος στή Σιγκαπούρη και από της θέσεως αυτής έξεπροσώπησε επάξια τήν 'Ελλάδα και έξυπηρετήσε και προήγαγε εθνικά μας συμφέροντα.

Διετέλεσε, Γενικός Πρόξενος στην Σιγκαπούρη επί 26 συνεχή χρόνια ή δέ 'Ελληνική Πολιτεία του απένειμε πολλές τιμητικές διακρίσεις. Παράλληλα πρός τις εθνικές υπηρεσίες του ό Μιχάλης Μαυρολέων προσέφερε καθ' όλο τό μακρό διάστημα της παραμονής του στην Σιγκαπούρη πολύτιμες υπηρεσίες στους 'Ελληνες 'Εφοπλιστές και σέ όλα τά ελληνικά πλοία, πού κατέπλεαν ή διήρχοντο από τή Σιγκαπούρη καθώς και σέ όλους τούς Έλληνες ναυτικούς, πού προσέτρεξαν σέ αυτόν καί ζητούσαν τή βοήθειά του.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν πρός τούς οικείους του ειλικρινή συλλυπητήρια.

ΛΟΥΚΑΣ Β. ΚΟΥΦΟΛΟΥΚΑΣ

Πέθανε και κηδεύθηκε τό περασμένο Σάββατο 11 Νοεμβρίου από τόν μητροπολιτικό ναό της 'Αγίας Τριάδος Πειραιώς ό επίθεωρητής πλοίων Λουκάς Β. Κουφολούκας.

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Με πείρα δεξανοπλοίου και καλή γνώση Αγγλικής.

Ζητούνται από μεγάλη Ναυτιλιακή Εταιρία.

Γράψατε: Τ.Θ. 80 127 Πειραιάς

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου συνήλθε έκτάκτως τήν ΤΡΙΤΗ 24 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1989 λόγω του αϊφνιδίου θανάτου του αγαπητού μέλους του

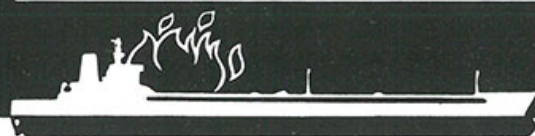
ΠΑΝΟΥ ΒΑΛΜΑ

και αποφάσεις:

- 1) Νά εκφράσει τά θερμά συλλυπητήρια του Συλλόγου στην οικογένεια του μεταστάντος.
- 2) Σύσσωμο τό Διοικητικό Συμβούλιο νά παραστεί στην κηδεία του μεταστάντος φίλου και μέλους του Συλλόγου.
- 3) νά κατατεθεί στεφάνι.
- 4) Νά κατατεθεί τό ποσό των εκατό χιλιάδων δραχμών (100.000) στο «Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών «ΑΡΓΩ» στή μνήμη του μεταστάντος.
- 5) νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Τύπο.

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΛΙΟΖ ΦΑΠΤΟ	Παναμαϊκή	9.826	1971	Έπιθεωρήθηκε στην Άμβέρσα, συνεπεία ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση στη Μασσαλία, στις 7/11.
		2.818	1970	Κατά τό ταξίδι από Λέ Χάβρη για Σαουθάμπτον υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 25/10. Ρυμουλκήθηκε στο Φάλμουθ για επισκευές.
		6.166	1971	Υπέστη ρήγμα καί είσοδη ύδάτων στο κύτος, στις 3/11, λόγω κακοκαιρίας.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ	Κυπριακή	9.767	1977	Κατά την άγκυροβόληση στο Λάγος στις 26/10, συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Δημητρός». Τά δύο σκάφη υπέστησαν ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Έλληνική	30.193	1971	Κατά την εκφόρτωση στο Πόρτ Άλφρεντ στις 25/10, συγκρούστηκε με τό κοντεϊνερόπλοιο «Netuno». Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ	Κυπριακή	35.764	1975	Συγκρούστηκε στο Ποντισερέ, στις 8-12/9 με τό μπάλκερ «Al Tafsir». Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Λέ Χάβρη.
ΣΚΑΨ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	Κυπριακή	10.804	1976	Κατά τό ταξίδι Βενετία για Βαλτιμόρη, έμφορτο, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή καί κατέπλευσε στο Γιβραλτάρ, στις 16/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ	Έλληνική	66.259	1977	Έπιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ	Λιβεριανή	63.519	1970	Έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 14/10.
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ	Παναμαϊκή	51.898	1975	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στη Γκάμπα, στις 4/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Γιούροπορτ.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

381-6480
PHONE: 382-0044
382-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1088 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 566
8000 BAHIA BLANCA

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του πρώτου δεκαπενθημέρου του Νοεμβρίου πρόσφερε σαφείς ενδείξεις ανοδικής πορείας, καθώς η ύπαρξη πολλών φορτίων προς μεταφορά υπήρξε έκδηλη τόσο στην πλευρά του 'Ατλαντικού όσο και σ' αυτήν στον Ειρηνικό.

Η σταθερή παρουσία των Σοβιετικών ναυλωτών και οι συνεχείς φημολογούμενες νέες αγορές δημοπρασιών και από άλλες χώρες διατήρησε την αγορά σε υψηλούς τόνους με σαφές χαρακτηριστικό την προθυμία των ναυλωτών να κλείσουν γρήγορα πριν σημειωθεί περαιτέρω άνοδος.

Ο ναύλος - δείκτης για μεταφορά 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία έφθασε τα δολ. 27, ενώ κερδοφόροι επίσης ήταν οι ναύλοι και στα λοιπά πλήν σιτηρών φορτία, με χαρακτηριστική τη συμφωνία μεταφοράς 55-60.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ στη Φορμόζα στα δολ. 22,48 - 22,90.

Οι ναυλώσεις που ακολουθούν πιστεύουμε ότι παρουσιάζουν την εικόνα μιάς ευήμερουσας αγοράς:

- 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Βραζιλία για 'Ιαπωνία, δολ. 13,90.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες, Χάμπτον Ρόντς για 'Ησεντ, δολ. 7,75.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες, Ρίτσαρντς Μπαϊν για 'Ιαπωνία, δολ. 12,25 φίο.
- 55.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Καναδά για Τριέστη, δολ. 11,50.
- 55-60.000 τον. γαιάνθρακες, Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 22,90 φίο.
- 56.000 τον. σιτηρά, Μισισσιππί για Κόντινεντ, δολ. 16,75, φίο.
- 54.000 τον. γεννήματα, Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 17,40 φίο.
- 50.000 τον. σιτηρά, Κόλπο ΗΠΑ για 'Ακαμπα, δολ. 27,50 φίο.
- 32.000 τον. γεννήματα Κόλπο ΗΠΑ για Βαρκελώνη, δολ. 18 φίο.
- 25.000 τον. σιτηρά, Σαϊντ Λόρενς για 'Αλγερία, δολ. 24 φίο.
- 18.000 τον. ζάχαρη χύδην, Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 19,15.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως προαναφέραμε στις ναυλώσεις ταξιδιού, η έκδηλη παρουσία των ναυλωτών στην αγορά με ενδιαφέρον για άμεσες συμφωνίες ώθησε τα μισθώματα των χρονοναυλώσεων προς τα επάνω.

Ηδη την στιγμή που συντάσσεται το παρόν δελτίο το κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού για πλοία «πάναμαξ» έχει ξεπεράσει τα δολ. 15.500 την ημέρα, ή δέ αγορά για ταξίδι από 'Ατλαντικό για Ειρηνικό κυμαίνεται περί τα δολ. 18.000.

Στην αγορά του Ειρηνικού κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με «πάναμαξ» πλήρωνε δολ. 14.000 την ημέρα, ενώ η ιδιαίτερη κινητικότητα που παρουσιάστηκε για πλοία μεγέθους 30-40.000 τον. d.w. στη διαδρομή Εύρωπη μέσω Βραζιλίας για 'Απω 'Ανατολή ώθησε τα μισθώματά τους στα δολ. 13.000 την ημέρα.

Ικανοποιητική βελτίωση των μισθωμάτων παρατηρήσαμε και στα μικρότερα μεγέθη, όπως χαρακτηριστικά το κλείσιμο πλοίου 16.500 τον. d.w. από 'Ανατολ. ακτή ΗΠΑ μέσω Μεγ. Λιμνών για Εύρωπη στα δολ. 8.300 την ημέρα και πλοίου 19.000 τον. d.w. για κυκλικό ταξίδι 'Ιαπωνίας μέσω Ν. Ζηλανδίας στα δολ. 6.000 την ημέρα.

Τέλος στις χρονοναυλώσεις περιόδου άξιες μνείας είναι οι συμφωνίες που συνάφθηκαν για πλοία μεγέθους 27-40.000 τον. d.w. με παράδοση 'Ιαπωνία και περίοδο από 5-12 μήνες σε επίπεδα περί των δολ. 10.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι πλοιοκτήτες των μεγάλων πετρελαιοφόρων ζούν σπάνιες στιγμές ευφορίας, καθώς οι ναύλοι των VLCC's ξεπέρασαν το WS 100, που μεταφράζεται σε ημερήσια αποζημίωση άνω των δολ. 40.000.

Όπως σημειώσαμε στο προηγούμενο

τεύχος μας, η χρησιμοποίηση των μεγάλων τάνκερς ως αποθηκευτικών χώρων σε συνδυασμό με τη μεγάλη διάρκεια του ταξιδιού περιορίζει τη διαθέσιμη χωρητικότητα, ή οποία υπολογίζεται ότι τις ημέρες αυτές μετριέται σε ελάχιστα ανοικτά πλοία στην περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

- 260.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Κόλπο ΗΠΑ, WS 79.
 - 240.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Ταϊβάν WS 95.
 - 130.000 τον. από Δυτ. 'Αφρική για 'Ισπανία, WS 102,5.
 - 100.000 τον. από Περσικό για Μεσόγειο, WS 100.
 - 80.000 τον. από Λιβύη για Μεσόγειο, WS 140.
 - 74.000 τον. από Μπαχάμας για Κόλπο ΗΠΑ, WS 117.
 - 50.000 τον. από Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ/Ανατολ. 'Ακτή, WS 172,5.
- Η άνοδος των ναύλων στα πετρελαιοφόρα είχε απήχηση και στα πρόντακτ κάρριερς στα όποια προβλέπεται η διατήρηση των ναύλων σε υψηλά επίπεδα λόγω έποχης.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Βραζιλία 105.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 15 φίο, φόρτωση κλίμακας /35.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-30.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Σαϊντ Λόρενς 48.000 τον. περίπου γεννήματα Ροστόκ, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 20-25.

ΖΕΥΣ: Βραζιλία 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 13,90, φόρτωση κλίμακας/35.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-15.

ΣΤΑΡΝΤΡΟΠ: Ποταμό Μισισσιππί 26.000 τον. περίπου σιτηρά Φρέντς Μπαϊν, δολ. 20 φίο, 9 ημέρες, άμεση.

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: Βορ. Ειρηνικό 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 17,25 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 27 - Δεκεμβρίου 10.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Βορ. Ειρηνικό 30.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 24,75 φίο, 4.500/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 25 - Δεκεμβρίου 4.

ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ: Τέξας 28.000 τον. αλουμίνος Μπαϊν Κομώ, δολ. 400.000 κατ' αποκοπή, 8 ημέρες, άμεση.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 27,50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 15.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΑ'Ι'ΚΕΛ: Σαϊντ Λόρενς 47.000 τον. γεννήματα 'Αμβούργο, δολ. 14,75 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 6-15.

Efploia Shipping Co. S.A.

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

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

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

ΠΕΛΑΓΟΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα 'Ακαντίρ, δολ. 21,75 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 7-14.

ΖΕΥΣ: Βραζιλία 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 13,90, φόρτωση κλίμακας/35.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-15.

ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ: Σαϊντ Λόρενς 26.000 τον. περίπου σιτηρά Σήφορθ, δολ. 18,50, φίο, 5 ημέρες/8.000 τον., Νοεμβρίου 24-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Άμερ. Κόλπο 22.000 τον. γεννήματα Φουντσάλ και Πούντα Γκόρντα δολ. 24 φίο, με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 13-17.

ΙΣΤΡΙΑ: Τάμπα και Μισσιισσιπί 50.000 τον. φωσφάτα Κίνα, δολ. 32,50 φίο, 32 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ: Δυτ. Αυστραλία 110.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 6,40 φίο, 40.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Νοεμβρίου 20-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 14.250 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 23.443 τον. d.w. του 1983, παράδοση στον πιλότο Μπαγκόγκ, ταξίδι μέσω Νοτ. Κορέας και επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΜΑΤΙΑΝΤΑΚΙ: 37.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Ντάρμπαν άμεση, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 8.525 την ημέρα.

ΘΕΜΙΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 61.200 τον. d.w. του 1981, παράδοση Παραντίπ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Βορ. 'Ισπανία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο Νοεμβρίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Πόρτ Καμάρ, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΜΑΡΚΙΖΑ: 71.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 15-20 ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 27.765 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ντάρμπαν/Ρίτσαρντς Μπαϊ Νοεμβρίου 6-10, επαναπαράδοση ΗΒ/Χάβρη, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΑΛΤΕΝΜΠΕΛΣ: 16.632 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ελμπε Νο. 1 μέσω Νοεμβρίου, ταξίδι 'Ανατολ. 'Ακτής Νότιας 'Αμερικής με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: 66.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Ντανλίρμπε Μπαϊ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.200 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 16-18, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.370 τον. d.w. του 1981, παράδοση Λιβύη, 'Οκτωβρίου 30, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ / Μεσόγειο, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΜΟΥΣΑΚΙ: 62.649 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο Νοεμβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 14.100 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.916 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΣΗ: 128.675 τον. d.w. του 1975, παράδοση Φιλιππίνες Νοέμβριο συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 53.948 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 15-30, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΠΙΔΟΣ: Μπετζαία 75.000 τον. μέρος φορτίου Βενετία, WS 160, Νοεμβρίου 8.

ΙΛΙΑΝΤ: Στούρε 68.000 τον. μέρος φορτίου

ΗΒ/Κόντινεντ, WS 115, Νοεμβρίου 9.

ΠΟΥΛΕΝΗ Κ.: Μπράς Ρίβερ 115.000 τον. Δυτικές όφιον, WS 105, Νοεμβρίου 14.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Σιντί Κερύ 49.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 170, Νοεμβρίου 8.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: Φλόττα 70.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιμμιγχαμ, WS 120, Νοεμβρίου 1.

ΓΚΛΟΡΥ: Ρας Τανούρα 90.000 τον. Σιράχα WS 118, Νοεμβρίου 14.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 85, Νοεμβρίου 5.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 95, Νοεμβρίου 25.

ΠΑΝΘΗΡ: Κωνσταντίνα 65.000 τον. καθαρά Κάργκ 'Αϊλαντ, Νοεμβρίου 11.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Σιντί Κερύ 49.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 170, Νοεμβρίου 8.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 27.500 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 255, Νοέμβριο.

ΨΑΡΑ: Άμερ. Κόλπο 40.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, δολ. 860.000 κατ' όποκοπή Νοεμβρίου 4.

ΝΑΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Σιντί Κερύ 60.000 τον. 'Ιταλία, WS 180, Νοεμβρίου 14.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 102,5, Νοεμβρίου 20.

ΕΒΟΊΚΟΣ: Σιντί Κερύ 120.000 τον. 'Ισπανία, WS 102,5, Νοεμβρίου 13.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Άμερ. Κόλπο 29.000 τον. καθαρά Περού, WS 225, Νοεμβρίου 12.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Περσικό Κόλπο 27.500 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 245 τέλη 'Οκτωβρίου.

ΣΑΧΑΡΑ: Περσικό Κόλπο 345.000 τον. Δυτικές όφιον, WS 60, Νοέμβριο.

ΣΑΕΤΤΑ: Λιβύη 21.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 260, Νοέμβριο.

ΓΟΥΊΣΤΟΝΤΟΜ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. Βορ. Κορέα, WS 90, Νοέμβριο.

ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 89,5, Νοέμβριο.

ΜΑΡΙΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 90, Νοέμβριο.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Έρυνθρα Θάλασσα 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 155, άμεση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου Μπιλμπό, WS 120, Νοεμβρίου 19.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Άμερ. Κόλπο 32.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ανατολ. άκτή Καναδά, WS 225, Νοεμβρίου 15.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

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

Οι αγοραπωλησίες

Όπως ήταν φυσικό η ραγδαία άνοδος των εσόδων από τα πετρελαιαφόρα έστρεψε σ' αυτά το ενδιαφέρον των εν δυνάμει αγοραστών και πρωτίστως των Νορβηγών.

Ήδη πολλά VLCC έχουν επιθεωρηθεί και βρίσκονται στο τελικό στάδιο διαπραγματεύσεων σε σαφώς υψηλότερες τιμές, όπως χαρακτηριστικά υπογραμμίζει η πώληση στροβιλοκινήτου σκάφους χωρητικότητας 231.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975, στα δολ. 23.000.000.

Από τις λοιπές γνωσθείσες πράξεις στα δεξαμενόπλοια αναφέρουμε:

- T/T KOREA SUN (267.819/1975) δολ. 29.500.000 Νορβηγοί.
- M/T Y. WINNER (124.136/1973) δολ. 19.000.000 Έλληνες.
- M/T CORAL SEA (87.184/1980) (Coiled) δολ. 26.600.000 Νορβηγοί.
- M/T JAHRE PRINCESS (80.000/1986) (Coils/IGS/STB) δολ. 35.000.000 μεταξύ Νορβηγών.
- M/T SCHEWEDT (58.700/1973) πρόντακτ κάρριερ, δολ. 13.700.000 Άμερικανοί.

Στά μπάλκ κάρριερς παρά την καλή ναυλαγορά, οι πράξεις που σημειώθηκαν ήσαν ελάχιστες, γεγονός που πρέπει να αποδοθεί στην έλλειψη άρκετων χρονοναυλώσεων περιόδου που να αντισταθμίσουν εν μέρει τις υψηλές τιμές.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- M/V LOUISIANA RAINBOW (70.280/1986) δολ. 23.500.000 Έλληνες.
- M/V BALTIC SEA (53.910/1974) δολ. 8.600.000.
- M/V SANKO CORAL (39.345/1984) δολ. 17.600.000 μεταξύ Ιαπώνων.
- M/V PACEMPEROR (34.684/1972) και M/V PALMONARCH (26.500/1972) δολ. 10.500.000 en bloc Νορβηγοί.
- M/V BERMIO (34.681/1981) δολ. 10.900.000.
- M/V PACIFIC GOLFER (18.500/1978) δολ. 6.600.000 Τουρκοί.

Τίποτε το αξιόλογο στα φορτηγά γενικού φορτίου, παρά μόνον η αγορά από Έλληνες πλοίοι τύπου SD-14, το οποίο κατασκευάστηκε στα Έλληνικά ναυπηγεία του Σκαμαγκά το 1972.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η καλή ναυλαγορά τόσο στα σκάφη ξηρού φορτίου, όσο τις τελευταίες εβδομάδες και στα δεξαμενόπλοια δεν προσφέρει πολλά περιθώρια για δραστηριοποίηση της αγοράς των διαλύσεων.

Οι τιμές στις χώρες που δείχνουν κάποια δραστηριότητα (Μπαγκλαντές, Ινδία, Πακιστάν) κυμαίνονται περί τα δολ. 240-260 ανά τόννο βάρους, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με στοιχεία Ιαπώνων αναλυτών, περίπου 100 από τα υπερήλικα μεγάλα δεξαμενόπλοια τύπου VLCC, πρέπει να αντικατασταθούν με νέες μονάδες.

Κατά τους ίδιους υπολογισμούς περίπου 300 VLCC έχουν ναυπηγηθεί στις αρχές της δεκαετίας του 1970, συμπληρώνοντας σύντομα μια 20ετή περίοδο ζωής, και περί τα 100 από αυτά με χαμηλό επίπεδο συντήρησης θα οδηγηθούν σύντομα στη διάλυση.

Βασικό νέο της περιόδου οι διαπραγματεύσεις Σοβιετικού Όργανισμού με τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Χιουντάι για τη ναυπήγηση σειράς έξι Ore-Bulk-Oil Carriers χωρητικότητας 75.000 τόν. d.w., έναντι τιμής περί των 58 εκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441-8314388
TELEX: 920688 EPEMBI G.
FASCIMILE: 8729385

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

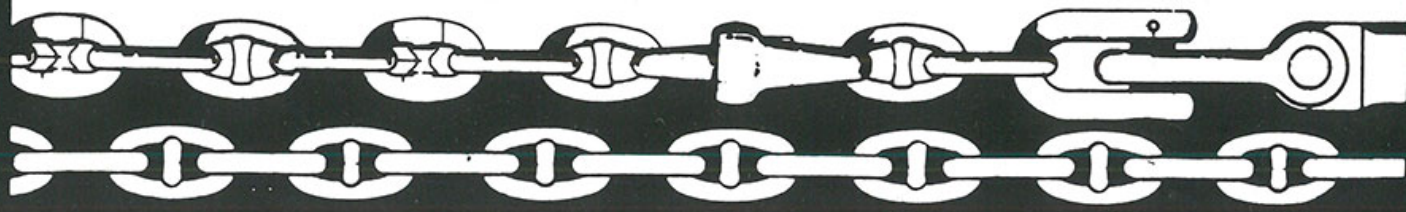
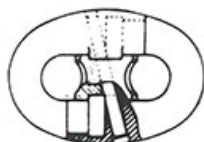
ANCHOR CHAINCABLES
AND FITTINGS



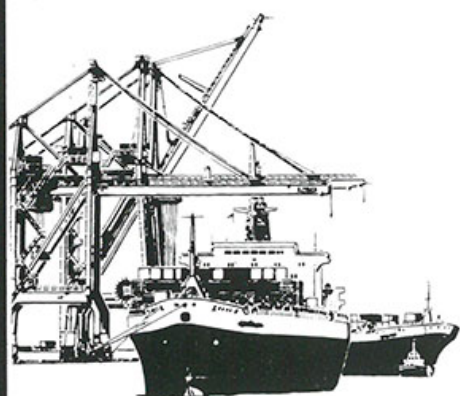
N.K. KATRADIS S.A.

Anchor chaincables, kenter joining shackles,
swivel forerunners. All ex our stock!

Testing facilities for anchors up to 35 tons and anchor chains
up to 100 mm.



NAFTIKA CHRONIKA



PANAMANIAN REGISTRY

The Panamanian flag is going through a difficult period following the consolidation of the Noriega regime and U.S. economic sanctions. The consequences are being felt by the Panamanian Maritime Administration office in New York which, without American technical personnel and without technical means, cannot perform its functions.

Washington's failure to dislodge General Noriega may cause it to take stronger measures, it is feared, such as banning the Panamanian flag from U.S. ports. But cooler consideration of such a step immediately shows how impractical it would be, let alone the probability of countermeasures against U.S. ships.

Nevertheless, it is thought that most of the world's shipowners who have ships registered in Panama and have nothing to do with the dispute between the U.S. and Noriega, will stick to the Panamanian flag. However, if they have trouble with certificates, inspections, etc. as a result of U.S. sanctions, then, of course, they will abandon it. There are many alternatives they can choose from, with Liberia heading the list, but wherever they go, the advantages offered them will have to be strong ones if they are not to return to the Panamanian flag when the dispute between the U.S. and Noriega is resolved.

SHIPOWNERS HOLD SUMMIT ON CABOTAGE

The presidents of Greek shipowners' associations met on November 9 to decide on common action on the vitally important subject of cabotage in Greek waters.

They were Messrs. S. Gourdomichalis of the Greek Shipowners' Association, Andreas Potamianos of the Cruise and Passenger Shipowners' Union, S. Alexandratos of the Association of Mediterranean Cargo Ship Operators, Mr. M. Sigalas of the Coastal Ship Owners' Union, Messrs. Lefakinis and Papoutsoglou for the Yacht Operators' Union, N. Tsaviris for the Tugboat Owners' Union and the president of Intercargo and honorary president of the Shipowners' Association Mr. A. Karageorgis.

They all consider cabotage to be national privilege and are opposed to the entry of other Community members in

this field after 1992.

An indication of the intention of the Community to open up cabotage in member countries to other members is the recent appeal by Spanish fishermen in the European court against British legislation which restricts the registry of ships in Britain to national subjects by majority. The Spaniards claim the «national» subjects should be changed to «Community» subjects. The European court has provisionally decided that Britain should have accorded their flag to the Spaniards who sought it. The view is now held that if the court decision is finalised, it will mean that not only fishing vessels but any ship can be registered in Britain by nationals of any Community country. The British primarily in favour of this view with an eye on the Greek cruise market.

THE GERMAN SECOND REGISTRY

The merchant navy officers' union has announced its intention to dispute the need and the expediency of a second German registry before the relative proposal comes before the Constitutional Council at Karlsruhe. The stevedores' union made a similar move some time ago.

Both unions are against the main object of a second registry which is to allow German shipowners to use foreign crews and pay them according to the prevailing rate in their own countries which are lower than the German rates.

They claim crew rates which have not been negotiated with the unions are unconstitutional. Moreover, they say, the second registry violates the principle of equal pay for equal work.

The shipowners, on their side, say the foreign crews will be paid on scales agreed upon with their unions and according to rules which have been accepted by IMO.

THE RESCUE OF THE WARTSILA YARDS

The plan for the controlled bankruptcy of the Wartsila Yards has begun to be applied with an influx of \$134 million so the yards can continue work on ships already under construction. The new administration will include the companies which have ordered ships at the yards, the Union Bank of Finland and a state service of the Helsinki government. The companies concerned are Carnival Cruise Lines which has an 11% stake in the new company and will manage the yards. The others are Silja Line, Johnson Line and Efoa with a 21% stake. The remaining 22% may go to Copenha-

gen's East Asiatic Company.

With this new arrangement, Carnival hopes to take delivery of at least two of the cruise ships being built at the yards. Efoa is building a 50,000-ton car ferry at Wartsila which she expects to take delivery of in 1990 and Johnson Line has ordered a similar vessel for 1991.

The new company will be run by Mr. Martin Saarikangas who has so far been vice-president of Wartsila Marine.

JAPAN ENTERS THE CRUISE MARKET

Japan has finally entered the cruise market with the 23,340 grt. «Fuji Maru» with 603 cabins, built by Mitsubishi for Mitsui OSK and the cruise-yacht «Oceanic Grace» of 5,218 grt. and accommodation for 120 passengers built by NKK for the Oceanic Cruise Company, a subsidiary of Showa Line.

The «Fuji Maru» will operate from Japan and has been adapted to Japanese customer requirements with only 10 two-bed cabins and 33 three-berth and 121 four-berth cabins. The yacht is for the international trade.

Mitsubishi are also building four more cruise ships, three for NYK. Among them is the «Crystal Harmony» of 49,400 grt. with accommodation for 960 passengers in two-bed cabins. It will carry out international cruises in competition with Royal Viking and Cunard. The fourth cruise ship under order belongs to Mitsui OSK and, unlike the «Fuji Maru», will cruise in western waters.

THE FREDERIKSEN EMPIRE

The fleet of the well-known Norwegian shipowner, John Frederiksen, is now reckoned at 50 ships of 20 million dwt. with head offices in Cyprus which

control about 150 subsidiary companies.

Frederiksen began his career at the age of 17 as a clerk in a shipbroker's office. Later he established himself in London as a shipowner and very quickly rose to be one of the world's leading shipowners. There have been many rumours about his sudden rise, ranging from connections with the Ayatollah Homeini, financial circles in Syria, Libya and Greece to Northern Shipping. There is also talk about his role in creating a shuttle service for the transport of Iranian oil during the Iran — Iraq war, the exchange of ships for Russian diamonds and, finally, the sinking of many of his supertankers in the Middle East.

Today, John Frederiksen is faced with the prospect of returning to Oslo, where he maintains an office, presumably unconcerned about the investigations being carried out by the Norwegian authorities. It is reported that his orders for 14 large units at a total cost of 5 billion kroner, have been placed in all shipbuilding countries, particularly in Japan, Korea, Spain, Yugoslavia and the Soviet Union.

VECOM ACQUIRES CHEMICAL PRODUCTS COMPANY

C.A.M.I. Italia and VECOM B.V. of Maassluis, the Netherlands have announced that, with effect from 1 November 1989, Vecom acquired CAMI's chemical products and services division.

This move was initiated because of CAMI's wish to serve its customers better through access to an international supply network on the one side, and VECOM's wish to have a professional sales and service organisation for its Italian and Yugoslavian customers on the other side.

The combined customerbase consolidates VECOM's position as a leading force in the Italian and Yugoslavian marine chemical business and given the size of fleet controlled by owners in both countries, this will also greatly benefit the international network of VECOM.

VECOM and CAMI will operate jointly for a couple of months to ensure that there is a minimum of disruption to their clients.

HAGGLUNDS RECEIVE MAJOR CRANES ORDER FROM TURKISH SHIPYARDS

SEDEF Shipbuilding Industry Inc., the largest private shipyard in Turkey, has placed a further order for deck cranes with Hagglund Marine of Offshore AB, Sweden. The first order, for 24 cranes, was placed in December 1988.

The order, for another 24 cranes and valued at SEK50m, is in connection with the 4,000 dwt cargo ships which SEDEF is building for the USSR. Each of the ships, which are designed to carry both containers and timber cargoes, is to be fitted with two Hagglunds Type L-1 cranes having a lifting capacity of 25 tonnes at 22 metres outreach. Deliveries are to begin in November 1990.

WARTSILA DIESEL TO BUY MAJORITY SHAREHOLDING OF STORK-WERKSPOR DIESEL

Wartsila Diesel has signed a letter of intent to acquire the majority shareholding in Stork-Werkspoor Diesel BV, the Dutch manufacturer of diesel engines. Under the terms of the agreement, Wartsila Diesel's share in the company will be 60%. Stork N.V. will hold the remaining 40%.

Stork - Werkspoor Diesel supplies medium-speed diesel engines to power plants and ships. It is estimated that its 1989 net sales will total 230 million Dutch guilders. The company employs 840 persons and operates production plants in Amsterdam and Zwolle, and service and sales units in Schiedam, Southeast Asia, the Caribbean region, Great Britain, the United States, France and Spain.

50 YEARS AGO

— If a seaman's life is a hard one at the best of times, it is not only harder but exceedingly more dangerous in time of war.

— We have acquired a passenger ship of which the owning company and our flag, as well, can both be proud. Hellenic Mediterranean Lines have bought the Dutch ship «Oranje Nassau» of 7,200 tons for the Egypt - Marseilles run. The ship has been renamed «Corinthia» and will undergo conversion in Piraeus.

— A temporary tax based on tonnage has been imposed on all Greek cargo ships on a three - monthly basis.

— Losses sustained by shipping from the start of the war to October 31, consist of 99 ships of 416,096 grt. Of these, 65 belong to the warring nations and include 48 British, seven French, eight German and two Soviet ships. The other 34 belonged to neutral countries — 8 Norwegian, seven Swedish, six Finnish, four Greek, three Belgian, three Danish and one each Rumanian, Chinese, Dutch and Latvian.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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

The World Maritime University

GEORGE MARCOYANNIS, member board of Governors World Maritime University

The University will also: «help to establish and internationally recognized cadre of experts in the major aspects of shipping, including visiting professors, lecturers, consultants and other experts to provide suitable knowledge and assistance to developing countries and other governments, as appropriate, on problems relating to maritime safety, efficiency of navigation and the prevention and control of marine pollution».

Finally, says the Charter, the University will:

« help in developing a uniform international system for the training of experts in the maritime field as a means facilitating and promoting international co-operation in shipping and related maritime activities».

The courses offered

1. General maritime administration (GMA)
2. Ports and shipping administration (PSA)
3. Maritime safety administration (nautical) (MSA (N))
4. Maritime safety administration (engineering) (MSA (E))
5. Maritime education and training (nautical) (MET (N))
6. Maritime education and training (marine engineering) (MET (E))
7. Technical management of shipping companies (TMS)

The World Maritime University has come a long way in the brief period since July 1983. There is now a well-established resident faculty, enriched through an effective scheme of visiting professors, a successful programme of field trips and on-the-job training, a strengthened intensive English language Programme, a considerable amount of up-to-date donated equipment installed for instructional purposes, a good library and, perhaps the most important of

all, the diligent involvement of an excellent student body sponsored by a vast and ever-growing number of countries who see the advantages of the advanced training offered at the WMU.

Annex shows field of studies and countries of origin of the student body.

All concerned can state with pride that in this early phase the World Maritime University has lived up to its promise.

The World Maritime University, based in Malmo, Sweden, was officially inaugurated on 4 July 1983 and is one of the most exciting and ambitious projects ever undertaken by the International Maritime Organization.

The purpose of the University is to provide advanced training for senior personnel from developing countries who are involved in various maritime activities. Training of this type is not available in developing countries and there

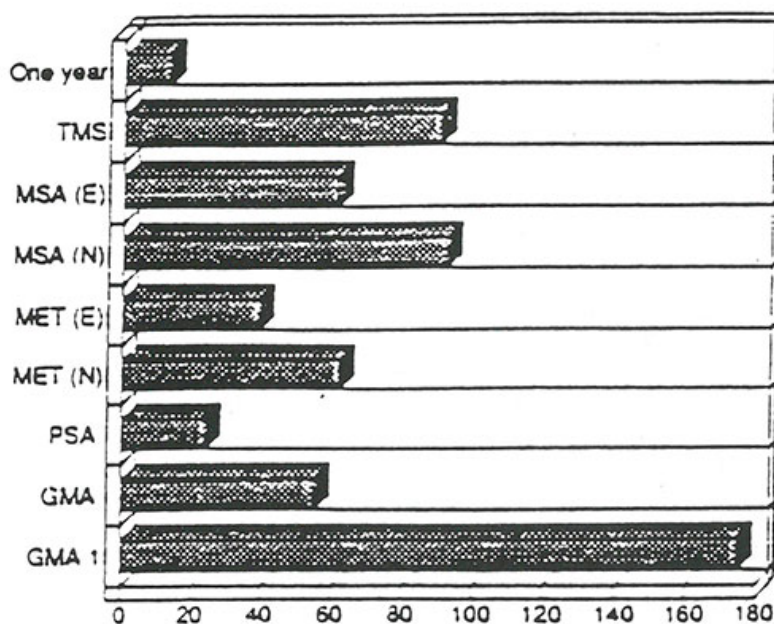
is no comparable institution anywhere in the world.

The WMU therefore fills an important gap in maritime training and in the years to come will have a marked and beneficial effect on the two areas of greatest concern to the Organization — the improvements of maritime safety and the prevention of marine pollution from ships. IMO recognizes that the improvement of personnel standards — on shore and at sea — is crucial if its regulations are to be effectively implemented.

Considerable progress had already been made towards improving training levels. The WMU is the first international effort to provide training opportunities for personnel who have already reached positions of some authority — personnel, in fact, who are responsible for the effective implementation of IMO standards.

The aims of the WMU can best be sta-

What the students study 1983-1989



at Argentina

HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480
or 3121843, 3120735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683
Telex: 18724 HELLAS AR, 23675 FRACHT AR, 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE

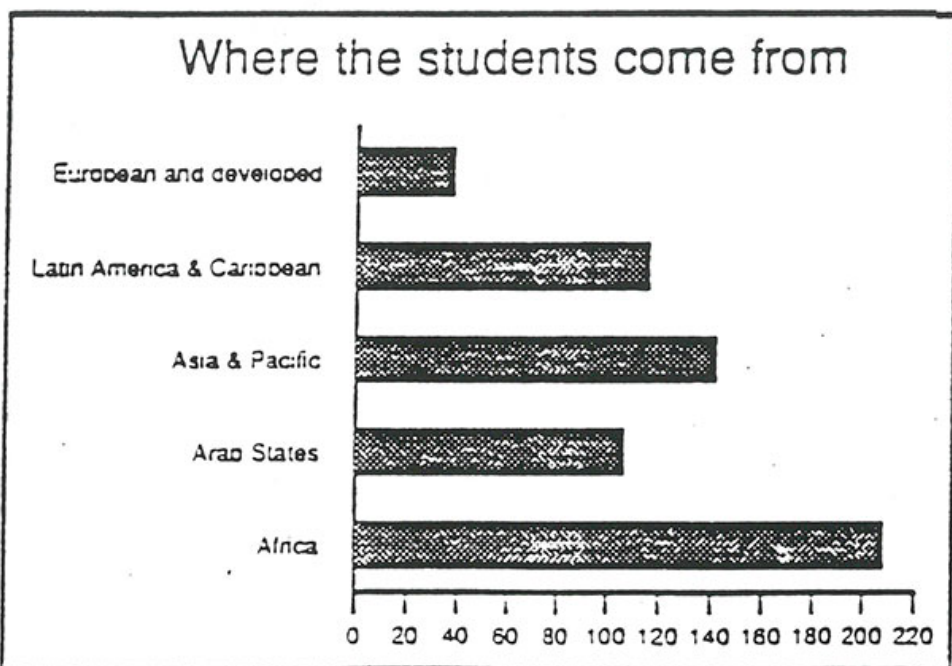
ted by quoting the Charter of the WMU, which says:

«The World Maritime University shall be the international maritime training institution for the training of senior specialist maritime personnel in various aspects of shipping and related fields concerning the improvement of maritime safety, the protection of the marine environment and the efficiency of international shipping, in furtherance of the purposes and objectives of the International Maritime Organization as a specialized agency of the United Nations».

In order to achieve these objectives, the Charter says that the University shall:

«Provide interested countries, and in particular developing countries, with the most modern and up-to-date facilities for the training of their high-level maritime personnel in all areas of shipping and related maritime activity, including:

- .1 teachers and instructors for maritime training institutions,
- .2 examiners for maritime training courses, certificates and qualifications,
- .3 senior maritime administrators,
- .4 technical administrators and senior



- managerial personnel,
- .5 marine accident investigators,
- .6 maritime surveyors,
- .7 specialists in naval architecture,
- marine science and technology and re-

- lated disciplines,
- .8 technical port managers and related personnel».

GEORGE MARCOYANNIS

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



Link Maritime Enterprises S.A.

● **chartering**

● **contracting**

● **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

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

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

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο' Τ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Π. Σαΐδ 8/9	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	δ. Σουέζ 21/9
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Κιτιμάτ 12/9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Αμβούργο 23/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Γένοβα 19/9	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	πρόσ. Φορκόντο 21/8
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΦΗ	85	34400	ε. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	α. Πειραιά 16/9	ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	δ. Σουέζ 19/9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Κοσσιούγκ 10/9	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	δ. Σουέζ 4/9
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Γουκαμάτσου 14/9	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Χάμπτον 16/9
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Χόγκ Κόγκ 17/9	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	πρόσ. Ίσπωνία 6/9
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Βαρκελώνη 19/9	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρόσ. Ίσπωνία 4/9
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Μαρίνα ντί Κοράρα 15/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρόσ. Ρίτσοντς Μπαϊν 28/8
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Βαρκελώνη 19/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρόσ. Τάραντο 5/9
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	δ. Δαρδανέλλια 17/9	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	δ. Σουέζ 13/9
Α' ΒΑΛΙ	70	8898	δ. Σουέζ 5/9	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Ν. Όρλεάνη 19/9
ΑΓΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Σουέζ 1/9	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Κολούμπια ρίβερ 9/9
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ΕΤΑ Πασαγιές 23/9				
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	δ. Παναμά 31/8				
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Ασταμπούλα 18/9				
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136	ε. Μαρίνα ντί Κοράρα 19/9	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	έπωληθη Ελληνες
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	ε. Σεπετίμπα 11/9	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Φουτζέιρα 24/7
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Τ'Ρ	77	9136	δ. Σουέζ 8/9	ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	ε. Βομβόη 26/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Καζαμπλάνκα 30/8	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Βομβόη 8/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	πρόσ. Σιγκαντίγκ 29/8	ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389	α. Βενετία 8/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	α. Βαρκελώνη 18/9	ΑΝΝΑ Α.	79	12214	δ. Παναμά 13/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	πρόσ. Κουβέιτ 29/8	ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	83	35808	α. Γκνάνοκ 26/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	53964	δ. Πόρτ Σαΐδ 9/9	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Φλόσσικ 13/9
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ρότερνταμ 23/9
ΑΚΜΗ	77	16080	α. ΧΑ 14/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Σιγκαπούρη 18/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ρότερνταμ 22/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	στην Πόλη (άποθηκη)	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Γκλόντσοουν 10/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Λός Άντζελες 3/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΟ	85	25300	δ. Παναμά 17/9
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	78	24941	α. Ναγκόγια 15/9
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	81	30622	α. Φιλαδέλφεια 12/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000	υπό ναυπήγηση
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΣΗΣ	76	6051	α. Λονδίνο 20/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΛΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	73	16397	μετ. «Ketu»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Φιλαδέλφεια 18/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Πειραιά 19/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	ε. Ρίο Γκρόντε 25/8
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	υπέστειλε λιβερτινιή
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Παναμά 18/9
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	α. Τέξας Σίτυ 15/8
ΑΛΙΝΕ	63	10383	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	α. Πόρτ Άρθουρ 7/9
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9	ΑΡΓΩ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ	78	20328	α. Ντουμπέι 7/9
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9				
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΕΘΗ	73	13631	δ. Σουέζ 4/9
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	δ. Σουέζ 6/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Κολόμπο 18/9
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΙΕΛ	70	7571	α. Ουμέα 21/9
ΑΛΜΠΑ II.	72	9709	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Χακότο 14/9
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρόσ. Δακάρ 27/8
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Βερμούδς 12/9
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	α. Βερμούδς 12/9
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	α. Βερμούδς 12/9
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	85	10511	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	α. Βερμούδς 12/9
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Ντιλσκέλεσι 14/9
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	α. Ρίο Τανέιρο 6/9	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Ν. Όρλεάνη 3/9
				ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Βοστώνη 19/9
				ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Βανκούβερ 3/9
				ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Ντάρμπαρν 9/9
				ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	πρόσ. Βραζιλία 28/8
				ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172	έπισκευές Λισαβόνα 25/8
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρόσ. Λός Άντζελες 31/8
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633	πρόσ. Ματάντζας 6/7
				ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063	α. Σιγκαπούρη 15/9
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	α. Ρότερνταμ 12/9
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊδί
				ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Μπρέμερχοβν 25/8
				ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Ν. Όρλεάνη 20/9
				ΑΣΛΕΥ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 20/9
				ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Βαρκελώνη 13/9
				ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Πόρτ ντί Μπούκ 18/9
				ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Μόρεχεντ Σίτυ 12/9
				ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	δ. Μπρίξχομ 17/9
				ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059	ε. Σετσουμπόλ 15/9
				ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	πρόσ. Σάο Σεμπεστιάο 27/8
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	ε. Φιλαδέλφεια 18/9
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΙΒΟΡ	83	37452	ε. Λός Άντζελες 2/9
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456	α. Λός Άντζελες 17/9
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	δ. Σκώ 17/9
				ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Γέλα 7/9
				ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Λονδίνο 15/9
				ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρόσ. Σαγκάη 20/7
				ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κολούμπια ρίβερ 14/9
				ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096	α. Σέτε 13/9
				ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Σφάξ 16/9
				ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στη Κολκούτο 16/8/88
				ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Τσάρλεστον 10/9
				ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Πόρτ Σαΐδ 18/9
				ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 4/9
				ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 9/9
				ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	έπωληθη άλλοδοποις

BENETIKO	78	12238	πρός Σιγκαπούρη 26/8
BENTISΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Γιούρπορτ 29/8
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνη 18/9
BIBH M.	78	16000	α. Άμβερσο 9/9
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Πειραιά 13/7
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Κοσσιούγκ 8/9
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340	μεσογειοακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Χιούστον 30/8
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειοακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Λός Άντζελες 11/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Μπέρμινγχαμ 21/8
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Λός Πάλμας 17/9
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Λέ Χάβρη 11/9
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	πρός Μπαντόρ Άμπας 16/8
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	διάλυση Έλλάδα
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	διάλυση Έλλάδα
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Σουέζ 20/9
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 16/9
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ Ι ΝΤ.	83	21200	α. Πειραιά 19/9
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Χιροχάτα 16/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Ίμνιγκχαμ 31/8
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ Ι Ρ.	76	16014	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 19/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Ν. Όρλεάνη 14/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 14/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	μετ. «Nips» (Μπχ.)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Μπρέικ 19/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Κριστομπόλ 10/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 16/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Κόρπου, Κρίστι 24/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ	79	14530	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ Ι Σ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Ρότερνταμ 14/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	α. Τόροντο 16/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	α. Κι-διέ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΓΚΡΕ Ι Σ Λ.	71	16306	δ. Σουέζ 10/9
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	α. Κουγκάβα 15/9
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Πειραιά 10/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	α. Σάν Νικόλας 16/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Μονίλο 3/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Μονίλο 25/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Βιτόρια 25/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Ντόβερ 21/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264	α. Σέτε 20/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Σουέζ 21/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Σάντος 9/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Ιντσόν 12/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	δ. Σουέζ 16/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Φιλαδέλφεια 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΔΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Μπανγίου 6/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Λός Πάλμας 20/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	έπισκευές Πειραιά 19/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Σουέζ 19/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 18/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φιλαδέλφεια 19/9
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Φός 16/9
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	πρ. «View of Nagasaki
ΔΕΦΗΝ (δ.)	70	48473	α. Ντάκ Άιλαντ 6/9
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβερι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ρότερνταμ 22/9
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Κωνσταντή 7/9
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Υόρκη 14/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911	πρός Τόκιο 7/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρός Άκρμπο 16/9
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	έπισκευές Φουτζέιρα 29/8
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειοακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	υπέστειλε σημ. Μπαχίμας
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΙΕΡ	69	12705	α. Λονδίνο 21/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ Ι ΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Γιβραλτάρ 13/9
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ντάρμπαν 7/9
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ζίρκου Άιλαντ 20/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Φιλαδέλφεια 14/8
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Ντάρμπαν 13/9
ΕΙΡΗΝΗ Α	82	90747	πρός Φός 6/8
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Χιροχάτα 20/9
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Πόρτ Σαίδ 2/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Βομβάη 14/9
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 1/9
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	όνανει Φουτζέιρα 3/7
ΕΛΛΗΝ	76	11282	α. Καλκούτα 9/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	19370	πρ. «Kin Ip
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Γιβραλτάρ 17/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Ντιμπέρ 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	έπληθη Έλληνες
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειοακές μεταφορές
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Λός Άντζελες 14/9
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	πρός Χολκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Τυλκχουάνο 8/9
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 17/9
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 18/9
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	α. Ίκονιο 17/9
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Όζόκι 26/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑ Ι Ζ.	85	22208	α. Γκρήνοκ 20/9

ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Φρημόντλ 7/9
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Βομβάη 13/8
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Τσιταγκόκ 6/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Άμβούργο 23/9
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Άμβούργο 6/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Τόροντο 17/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Κοσσιούγκ 26/8
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρός Ίσπανία 24/8
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Γκούαμος 2/9
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρ. «Ατρώπος
ΕΥΡΟΤΖΟ Υ	70	16374	πρ. «Sturia
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Πόρτ Κέλογκ 13/9
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Φρημόντλ 7/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φός 22/8
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	πρ. «Ορίον
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άμβούργο 13/9
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Ρίο Τανέιρο 15/9
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	α. Πειραιά 10/7
ΖΕΥΣ	71	87667	α. Τόροντο 19/9
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΖΗΝΩ	81	23100	πρός ΗΠΑ 27/8
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Πειραιά 20/9
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Μπότνευ Μπρίτ 19/9
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	δ. Πόρτ Σαίδ 23/9
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Όζόκι 13/9
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπόλσου Μπακόμ 20/9
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	δ. Σουέζ 13/9
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Έλντλ 17/9
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	υπέστειλε κυπριακή
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Κοτονού 15/9
ΖΙΝΙ	77	34035	α. Ρότερνταμ 23/9
ΖΙΝΙ	81	16700	δ. Ποναμά 2/9
ΖΙΝΙ	83	45025	α. Γιούρπορτ 22/9
ΖΙΝΙ	81	58397	πρ. Ρίτσαρντ, Μπρίτ 29/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 8/9
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	82	33374	α. Ρίο Πλέιτ 15/8
ΘΑΛΕΙΑ	72	9986	α. Πειραιά 15/9
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	82	24000	α. Σιγκαπούρη 20/9
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	71	6631	α. Όκλαντ 18/9
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	75	19752	δ. Κωνσταντή 15/9
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	39995	πρός Μεθούλ 21/8
ΙΜΠΕΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	πρ. «Κρήτη Κόραλ
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	α. Ρουέν 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	α. Βομβάη 4/8
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	α. Άνκονα 17/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ Ι ΝΤ	83	20960	πρ. Δακούρ 29/8
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	α. Τζέντο 2/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	πρ. «Κρήτη Άμεθυσ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	υπέστειλε σημάδι Μάλτα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	υπέστειλε πονημική
ΙΟΥΣ	85	34400	πρ. Σαγκάη 31/7
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849	πρ. Κρήτη Γκάρνερ
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500	α. Σάντος 9/9
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 9/9
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 26/8
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	α. Λός Άντζελες 17/9
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Μπλιμπό 8/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρ. Κίνα 14/8
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Ντάρμπαν 7/9
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	α. Τουμπέρσο 23/8
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	α. Πειραιά 19/9
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Ντουλουθ 7/9
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Χάμιλτον 10/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Σουάι 14/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Τενερίφη 17/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Λέ Χάβρη 7/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	δ. Ποναμά 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Μπλιμπό 19/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρ. Γιοσσού 3/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	α. Κουίμπο 9/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	80	36341	α. Μουτσούμα 17/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	87	29281	στο Σάντος 5/9
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Rouge
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. Όρλεάνη 14/9
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Σαβόννα 11/9
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μοντεβιδέο 19/9
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Βιτόρια 8/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Φός 6/9
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Τόρος Γκούμπρε 13/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειοακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Πειραιά 24/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	α. Πειραιά 6/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβέρσο 21/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ρότερνταμ 13/9
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρ. Κόρπου, Κρίστι 23/8
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Λό Σπέτζιο 20/9
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	στην Πόχη (όποθηκη)
ΚΛΗΡΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	α. Μπασχόρην 4/9
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	α. Πόρτ Κέλογκ 18/9
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Άμστερνταμ 2/9
ΚΟΜΕΤ	78	14374	πρ. «Esperanza Marina
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Άμβούργο 23/9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	στη Μονίλο 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Μπρέμερχαβεν 21/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρ. Λουάλε 14/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ Ι ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σιγκαπούρη 27/8
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	α. Μπεκνκούρ 31/8
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Πειραιά 4/9
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	δ. Πόρτ Σαίδ 16/9
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Τσιμπό 14/9
			α. Εζμπεργκ 19/9

ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720	ε. Χάμπτον 13/9	ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630	α. Ν. Ορλέανη 12/9	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ.....	70	1591	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	74	18744	α. Πειραιά 9/9	ΜΙΝΙ ΛΕΓΙΜΠΟΡ.....	71	1563	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	δ. Γιβραλτάρ 3/9	ΜΙΝΙ ΛΕΓΙΣ.....	69	1570	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	δ. Σουέζ 7/9	ΜΙΝΙ ΛΗ.....	71	1557	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	ε. Βαλλέττα 19/9	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.....	70	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΒ (δ.).....	74	42470	α. Πειραιά 18/9	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	74	1588	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	ε. Βενετία 20/9	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874	δ. Σουέζ 23/9	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	ε. Τζέντα 6/9	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	δ. Παναμά 7/9	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ.....	70	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	δ. Κων/πολη 18/9	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	δ. Μπρίεζου 17/9	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ.....	71	1598	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.).....	73	61054	ε. Πειραιά 27/8	ΜΙΝΙ ΛΟΤ.....	71	1584	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	α. Τεργεστή 15/9	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	δ. Θέρωντς 20/9	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	ε. Τζέντα 6/9	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΓ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι	ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101	ε. Αμβέρσα 21/9	ΜΙΝΙ ΛΩ.....	71	1594	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	πρόσ. Καβάλλα 25/8	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19882	πρόσ. Γιοκοχάμα 31/8	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Ντάρμπαν 17/9	ΜΙΝΟΣ.....	75	28082	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΥΔΩΝ (δ.).....	71	15522	δ. Σουέζ 1/9	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355	δ. Σκω 16/9	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Λισαβόνα 12/9	ΜΙΧΑΗΛ (δ.).....	76	51977	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΖΑΡΟΣ.....	63	7062	ε. Πειραιά 2/6	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Πειραιά 29/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	α. Μπαρόν 15/8	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	α. Σακί 12/9	ΜΟΝΤΑΝΑ.....	73	19818	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	α. Βικτόρια 6/9	ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΡΡΥ Α.....	70	16306	ε. Βερακρούς 22/8	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΑΤΩ.....	68	18737	ε. Παρανάγου 5/9	ΜΠΑΛΜΑΡ.....	72	6680	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΕΟΝΟΡ.....	88	9100	ε. Πειραιά 5/9	ΜΠΑΛΤΙΚΙΟΥΝΤ.....	66	3881	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830	ε. Πειραιά 5/9	ΜΠΑΤΗ.....	73	78373	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΕΩΝ (δ.).....	70	7286	πρόσ. Αμπιτζάν 10/8	ΜΠΑΟΥ ΣΚΑ'Υ'.....	71	4077	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)	ΜΠΑΟΥ ΣΤΟΥΝ.....	72	5580	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212	α. Νάπολη 18/9	ΜΠΟΕΜ.....	72	17728	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΗΤΩ.....	76	18104	ε. Ντομάμ 19/9	ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.).....	69	63357	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΗΤΩ.....	77	11264	ε. Γένοβα 16/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	α. Λός Αντζελες 8/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΙΚΑ.....	76	61615	α. Φουκουγιάρ 7/9	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΙΣΜΠΟΑ.....	71	2557	επισκευές Πειραιά 13/3	ΜΠΡΗΜ.....	85	25227	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	στη Βασίλα	ΜΥΚΗΝΟΣ.....	67	12277	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΟΓ'ΙΝΤΑ (δ.).....	75	24408	δ. Κων/πολη 16/9	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	α. Λός Αντζελες 30/8	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	ε. Τσίμπα 18/9	ΝΑΓ'ΑΝΤ.....	75	35561	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΥΔΙ.....	70	14878	πρόσ. Βομβόλι 18/8	ΝΑΕΟΣ.....	70	9865	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740	α. Σιγκαπούρη 18/9	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	71	6738	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	α. Γκουανγκοκούι 13/9	ΝΑΤΑ.....	77	9359	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676	πρόσ. Ήμπερια 15/9	ΝΑΤΑΣΣΑ II.....	78	9862	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	δ. Ντόβερ 20/9	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.).....	75	115207	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΛΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Τζόκνοβιτς 17/9	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.).....	60	1598	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Γδύνια 10/9	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΡΗ.....	84	14103	π. Χόεγκ Μάιρη	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΡΗ Α.....	74	22246	α. Ν. Υόρκη 15/9	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577	πρόσ. Ήρην 25/8	ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297	ε. Φουτζέιρα 18/9	ΝΕΝΑ.....	74	39866	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	πρόσ. Ν. Αμερική 12/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'.....	67	1598	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΤ'ΙΤΡΟΣ.....	69	18923	α. Τσιβιτοβέτσια 14/9	ΝΕΣΤΟΡ.....	82	37000	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	α. Χάμπτον 1/9	ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΚΣΠΗΝΤ.....	69	11700	ε. Πειραιά 1/9	ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΚΣΤΟΡΜ.....	69	11700	ε. Πειραιά 1/9	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.).....	75	44605	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΝΑ.....	77	30263	ε. Τζέντα 2/9	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.).....	78	29972	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	δ. Ντόβερ 17/9	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.).....	73	18494	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	α. Τόρντο 19/9	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	76	44689	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169	α. Πειραιά 14/9	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.).....	75	44601	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	πρόσ. Ρότερνταμ 31/8	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.).....	80	33769	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	πρόσ. Σεντρίμπα 29/8	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	83	38240	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	ε. Χάμπτον 17/9	ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761	ε. Βανκούβερ 16/9	ΝΙΚΗ.....	75	65459	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.....	74	15938	α. Μπουένος Άιρες 1/9	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.....	77	11159	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.....	84	19800	α. Γκίλσον 8/9	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.).....	74	56960	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	α. Φός 19/9	ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ.....	72	19162	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑ Σ.....	70	1592	δ. Σουέζ 23/9	ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	ε. Φός 17/9	ΝΙΝΗ.....	75	16629	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411	ε. Πειραιά 7/9	ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ.....	65	4507	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΓΟ.....	72	9824	πρόσ. Μπαγκκόκ 17/8	ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ.....	83	40300	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	α. Χάιφα 1/9	ΝΟΡ ΒΑΙ ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	87	36543	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	81	26938	π. «St. Petri»	ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ.....	84	36300	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	α. Σάο Σεμπασιτιό 11/9	ΝΟΡ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ.....	85	35854	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΝΑ Α.....	88	30831	α. Χιούστον 7/9	ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	81	10076	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΝΟΣ II.....	80	14398	δ. Π. Σαίτ 22/9	ΝΤΕΒΟΝ.....	80	17100	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	α. Ν. Ορλέανη 17/9	ΝΤΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	72	9710	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΚΑ Α.....	75	14785	α. Μουτσούρε 10/9	ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	71	8813	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	ε. Ριγέκ 12/9	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	71	9049	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Ντάρμπαν 5/9	ΝΤΙΛΙΝΤΕΝΣ Π.....	81	13598	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	πρόσ. Μπουκίπιν 19/8	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	71	17744	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΡΩ Α.....	85	25000	ε. Μπουκί 7/9	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.....	78	15229	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	δ. Ελεονόρη 10/9	ΝΤΟΡΑ (δ.).....	62	2201	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	ε. Οζόκι 16/9	ΝΤΟΦΙΝ (δ.).....	68	999	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΕΝΑΛΟΝ.....	76	34715	α. Χιού Πόιντ 14/9	ΟΘΟΝΗ (δ.).....	71	17355	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	α. Γιοκοχάμα 20/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....	86	35600	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	α. Λονδίνο 22/9	ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ.....	86	35600	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	α. Χάμπτον 14/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	α. Ρίο Γκρίντε 17/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'.....	86	35600	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8106	ε. Τζέντα 7/9	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	86	35600	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ.....	70	15345	πρόσ. Νιγκόγι 19/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	ε. Κόζιν 6/8	ΟΛΥΜΠΙΑ.....	66	3400	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	71	15998	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.).....	75	68931	ο. Ν. Ορλέανη 12/9	ο. Ν. Ορλέανη 13/9
ΜΙΝΙ ΛΑΓ'ΟΝΕΣ.....	72	1563	ο. Ν. Ορλέανη 16/					

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	α. Μπ. Άιρεν 3/9
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	ε. Σιν Φραντσέσκο 16/9
ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	δ. Κων/πολη 12/9
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	δ. Κων/πολη 15/9
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρ. «Laurotank Friubi
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ Ι ΝΤ	83	20669	πρ. Λάζαρο Κοντάνεζ, 20/8
ΟΥΑ Ι Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438	α. Ν. πολη 18/9
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μετ. φορ. Βηρ. Ζιλι

Ρ.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	α. Τσάρλεστον 19/9
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρ. «Ατλάντικ IV.
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρ. «Ατλάντικ I
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Λίβερπουλ 9/9
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Δαρδανέλλιο 15/9
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Γιουροπόρτ 7/9
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Σάντος 16/9
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρ. «Αμιντζάν 29/8
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρ. «Αγκόλα 10/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Ν. Όρλεάνη 14/9
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Χάμπτον 13/9
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Ν. Όρλεάνη 19/9
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Γιοκοχάμα 16/9
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σαίντ Τζών 11/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Μοπούτο 1/9
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	ε. Π. Κομπέλλο 30/8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Πόρτ Κέμπλα 20/9
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Πανομά 2/9
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	α. Κεχόαν 16/9
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 20/7
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	επισκευές Πειραιά 5/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μπάρρυ 14/9
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Γκρέιντζμους 12/9
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Ρός Τανούρα 2/9
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Ντομπιέρ 11/9
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρ. «Philippine Sampraquita
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 8/9
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Ν. Όρλεάνη 7/8
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	επισκευές Μπρέμερχοβν 21/9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16304	ε. Πειραιά 4/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρ. «Ελλάδα 13/9

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	έπιπληθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Γκόττενμπουργκ 11/9
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Τζιότζια 14/9
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειοκός μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 14/9
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	ε. Πειραιά 20/9
ΠΕΛΦΑΛ Ι ΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 20/9
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Ν. Όρλεάνη 15/8
ΠΕΠΠΥ	67	118	ε. Χονφλέρ 15/9
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Μοντεβιδέο 26/8
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρ. «Αντώνης Σ. Λεμός
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Πόρτο Βέσμε 5/9
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Κουινχουαγκντό 30/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 11/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Σάντος 7/9
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Μουρίκιο 15/9
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπαντάρ Χομενί 14/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 18/9
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Σακάι 9/9
ΠΙ Ι Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Καράτσι 19/9
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ντάρμπον 21/9

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	υπέστειλε Λιβερνιόη
ΠΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 18/9
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμο 9/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Φός 17/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Φόλμουθ Μπαί 15/9
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Νάολη 20/9
ΠΟΠΗ	73	19554	πρ. «Κεμπέκ 26/8
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Γιοκοχάμα 28/8
ΠΟΡΤΑ Ι ΤΙΣΣΑ	61	963	ε. Έξμους 21/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Χιούστον 9/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Βόλο 4/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑ Ι ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Ουλσάν 23/8
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρ. «Σμύρνη 3/9
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Αύγουστα 8/9
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρ. «Ου Σαίντ 30/7
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Σουέζ 2/9
ΠΡΟΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρ. «Ουλσάν 27/8
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Σάο Σεμποστιάο 11/9
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Φός 14/9
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Τσιότζια 16/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 20/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ (δ.)	77	18325	δ. Κων/πολη 18/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 16/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Λέ Χόρβη 21/9
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρ. «Γουάρι 29/8
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	πρ. «Νιγηρία 23/7
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 16/9
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Λονδίνο 13/9
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Σφός 12/9
ΡΗΛΑ Ι ΑΝΤ	77	9774	ε. Χιούστον 17/9
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	επισκευές Πειραιά 7/7
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Φουτζέρο 10/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Κομπόνα 21/8
ΡΟΛΑΝ	73	38611	α. Γιουροπόρτ 20/9
ΡΟΛΑΝ	78	11348	α. Ντουμπάι 14/9
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρ. «Σάντος 30/8

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	
ΣΑΝ Π.	81	35522	
ΣΑΝΝΥ	77	3482	
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	
ΣΗ ΤΑ Ι ΓΚΕΡ	73	13630	
ΣΗΓΚΑΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	

ΣΙΑΒΕΡ Α Ι ΜΠΕΞ	76	11866	
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800	
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	996	
ΣΚΑΠΓΟΥ Ι ΝΤ	70	9077	
ΣΚΙΑΦΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	
ΣΟΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	
ΣΤΑΛΙΩΝ	75	18701	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ (μ.)	73	32510	
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	
ΤΑ Υ ΓΕΤΟΣ	77	14607	
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	
ΤΕΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	
ΤΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	
ΤΕΝΙ ΙΙ	69	16229	
ΤΕΟ Υ	76	10801	
ΤΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	
ΤΟΥΡΙΖ Α.	75	14786	
ΤΟΥΡΙΖΙΝΑ	77	11348	
ΤΟΥΡΝΗ (μ.)	73	67904	
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	
ΤΟΠΑΣ	85	28000	
ΤΟΥΚΑΝΑ	76	36204	
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ Ι	88	9100	
ΤΡΑ Ι ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	
ΤΡΑ Ι ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ Ι ΝΕΡ 1	68	2760	
ΤΡΕ Ι ΝΤ ΓΟΥ Ι ΝΤ	81	16500	
ΤΡΕΣΟΥΡ Α Ι ΑΝΤ	74	13639	
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	

ΤΥΧΗ	70	10886	
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	
ΥΠΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	
ΥΠΑΙΔΡΑ	74	12519	
ΥΠΑΙΔΡΑ—ANNA	73	15162	
ΥΠΑΙΔΡΑ Α. (δ.)	74	23123	
ΥΠΑΙΔΡΑ Β. (δ.)	75	138255	
ΥΠΑΙΔΡΑ Γ. (δ.)	73	19747	
ΥΠΑΙΔΡΑ Δ. (δ.)	84	31411	
ΥΠΑΙΔΡΑ Ε. (δ.)	74	118215	
ΥΠΑΙΔΡΑ ΣΤ. (δ.)	54	2174	
ΥΠΑΙΔΡΑ Ζ. (δ.)	87	25000	
ΥΠΕΥ ΡΟΥΖ Ι	83	17217	
ΥΠΕΥ ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	
ΥΠΕΥ ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	
ΥΠΕΥ ΡΟΥΖ ΙV	84	19049	
ΥΠΑΙΔΡΑ	71	7201	
ΥΠΑΙΔΡΑ Α. (δ.)	76	41330	
ΥΠΑΙΔΡΑ Β. (δ.)	68	48682	
ΥΠΑΙΔΡΑ Γ. (δ.)	75	24614	
ΥΠΑΙΔΡΑ Δ. (δ.)	83	31321	
ΥΠΑΙΔΡΑ Ε. (δ.)	68	11384	
ΥΠΑΙΔΡΑ ΣΤ. (δ.)	62	19974	
ΥΠΑΙΔΡΑ Ζ. (δ.)	66	21374	
ΥΠΑΙΔΡΑ Η. (δ.)	70	2818	
ΥΠΑΙΔΡΑ Θ. (δ.)	72	20713	
ΥΠΑΙΔΡΑ Ι. (δ.)	70	14786	
ΥΠΑΙΔΡΑ Κ. (δ.)	81	8831	
ΥΠΑΙΔΡΑ Λ. (δ.)	78	15364	
ΥΠΑΙΔΡΑ Μ. (δ.)	77	64971	

δ. Πόρτ Σαϊδ 23/9	
θέση 53.24 Β. 04.11 Δ 16/9	
ε. Λός Άντζελες 16/9	
πρ. «Ελλάδα 19/8	
πρ. «Ευρώπη 21/8	
α. Σάντοβαλλ 8/9	
δ. Κων/πολη 17/9	
μετ. «Palma» (κ.)	
ε. Βρέμη 21/9	
ε. Τσάρλεστον 18/9	
ε. Βομβόνη 21/9	
α. Πειραιά 13/9	
α. Πειραιά 14/9	
πρ. «Ελλάδα 18/8	
α. Πειραιά 20/9	
πρ. «Hokkaido Maru»	
α. Ντομπιέρ 19/9	
α. Ν. Όρλεάνη 17/9	
πρ. «Βομβόνη 24/8	
ε. Πειραιά 19/9	
α. Πειραιά 13/9	
α. Βορκελώνη 15/9	
ε. Χαδία 23/8	
α. Γιβραλτάρ 13/9	
α. Μοντεβιδέο 19/9	
δ. Γιβραλτάρ 12/9	
πρ. «Pacific Arrow	
δ. Γιβραλτάρ 14/9	
α. Λόρνακο 1/9	
ε. Λόρνακο 21/9	
πρ. «Κεπτάουν 31/8	
α. Φιλοδέλφεια 15/9	
α. Μονρόβια 1/9	
πρ. «Μεθούλ 10/7	
ε. Γιοκοχάμα 19/9	
πρ. «Ελλάδα 5/8	
ε. Χιούστον 18/9	
δ. Ντόβερ 1/9	
α. Μομπίλ 10/9	
ε. «Ονοχόμα 5/9	
δ. Ντόβερ 20/9	
δ. Σουέζ 22/9	
ε. Τομπικό 7/8	
δ. Πανομά 11/9	
πρ. Τζέμπελ Ντόννα 15/8	
στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη)	
ε. Βεροκρούς 21/8	
ε. Μπουσάν 4/9	
δ. Ντόβερ 21/9	
πρ. «Ινδία 27/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπανζούλ 16/9	
α. Βαλπαράϊζο 9/9	
ε. Γκόλβεστον 6/9	
ε. Βεροκρούς 21/8	
πρ. Σίνου Μπαί 17/8	
α. Σιγκαπούρη 18/9	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/9	
στο Γκιζόν (άποθήκη)	
α. Σιγκαπούρη 19/9	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/9	
δ. Πόρτ Σαϊδ 1/9	
ε. Τσιτσούγκ 27/8	
α. Αμβέρσο 9/9	
πρ. Κων/πολη 31/8	
ε. Σιδνέι 19/9	
ε. Πειραιά 14/8	
πρ. Κοατζακόαλκος 15/8	
ε. Κασσιούγκ 9/9	
α. Κολούμπια ρίβερ 17/9	
α. Χακάτο 16/9	
α. Πόιντ Νουάρ 8/9	
α. Πειραιά 17/9	
δ. Σουέζ 18/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Όρλεάνη 31/8	
α. Ν. Υόρκη 7/9	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 4/9	
ε. Αμβούργο 23/9	
ε. Τζουμπόιτ 12/9	
α. Γιοκοχάμα 19/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/9	
α. Πόρτ Κέμπλα 7/9	
πρ. Βενεζουέλα 28/8	
δ. Σουέζ 8/9	
α. Γιοκοχάμα 12/9	
ε. Μπορντώ 19/9	
α. Μπωμόντ 24/8	
α. Τζουμπόιτ 8/9	
πρ. Σ. Τζών 4/9	
α. Ν. Υόρκη 3/9	
ε. Βαλτιμόρη 4/9	
α. Πόρτ Κονάβερλα 16/9	
α. Πασαγκούλα 9/9	
ε. Σαουθάμπτον 21/9	
πρ. Τζόγκ Κόγκ 8/8	
δ. Σουέζ 12/9	
α. Πειραιά 20/9	
α. Όσκαρσμαν 9/9	
πρ. Μπλιούν 27/8	

ΦΟΡΟΥΜ Α Ι ΔΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΙΤΣ	69	8064

α. Σουοθόμπτον 22/9	
ε. Κόμπε 20/9	
επισκευές Πειραιά 23/9	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 5/7	
δ. Πόρτ Σαϊν 22/9	
α. Άμβέρσο 15/9	
πρός Ισπανία 31/8	
α. Πόρσκγκρον 16/9	
α. Λούπ Τέρμιναλ 26/7	
α. Ντομάμ 20/9	
δ. Σουέζ 7/9	
α. Πειραιά 20/9	
α. Φιλαδέλφεια 12/9	
ε. Πειραιά 7/7	

ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527
ΧΑΛΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕΙΝ	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡΑ	86	59850
ΩΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051

ε. Άμβέρσο 19/6	
ε. Άμβέρσο 20/5	
α. Ζημπραγκ 7/9	
ε. Άμβέρσο 20/7	
πρός Εύρωπη 27/8	
α. Χιούστον 7/9	
α. Κολόμπο 8/9	
α. Φέλιξστον 23/9	
α. Καζαμπλάνκα 9/9	
μεταφορές Περιοικού	
στη Βομβή 22/8	
α. Μπιλμπο 8/9	
πρ. »Yeong Ta	

→ ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)... 76... 9.077



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)... 78... 1.123 ←

ΑΝΑΤΟΛΙΑ (α.)... 69... 14.446 ←

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Μπ. Άϊρεν 24/7
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Μποντάρ Άμπν, 6/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	ε. Χαλκίδα 16/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Γκντόνοκ 21/9
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	68	9031	α. Τρίνιτον 16/9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρός. Μυτιλήν, 23/8
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Λό. Άντζελεν 9/9
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	α. Σπλίτ 8/9
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Μόντρε ντέ Ντέου, 16/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	α. Πειραιά 15/9
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Μπ. Άϊρεν 7/9
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	δ. Κων/πολη 17/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Νόρθπορτ 19/9
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Πόρτ Κηλ-γκ 18/9
ΑΔΑΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	δ. Σουέζ 23/9
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	δ. Σουέζ 18/9
ΑΕΛΛΩ	78	36548	ε. Φουτζέιρο 18/9
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κουσι 30.6
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. Άλγκυθιου 2/8
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Π. Σαϊν 14/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	δ. Κων/πολη 5/9
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	α. Μπέρν 16/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Σουέζ 18/9
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Λό Πλάτο 27/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Σουέζ 23/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	επισκευές, Σιγκαπούρη 21/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Πόρτ Τζέφερσον 9/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός. Σιγκαπούρη 12/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός. Φουτζέιρο 25/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Λεμεσό 18/9
ΑΘΑΟΣ-ΙΥ(κ.)	66	1716	μετ. -Θεο. Βικτωρ - (κ.)
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Λίβερπουλ 9/9
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	πρός. Κινουδύ 23/9
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μετ.φορές, Περιοικού
ΑΙΤ ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Παρναγόουσι 31/8
ΑΙΤ ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Άλεσσοντ 16/9
ΑΙΤ ΛΑΣ	72	16235	πρός. Άλγερν 1/9
ΑΙΤ ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Ραγκούν 14/9
ΑΙΤ ΝΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Πειραιά 14/9
ΑΙΤ ΝΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. Χάμπτον 17/9
ΑΙΤ ΡΗΝΣ ΝΤΑΤ ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός. Άμβέρσο 27/8
ΑΙΤ ΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Μιλφροντ Χάβεν 17/9
ΑΙΤ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	μετ. -ΕΙ Mango
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	στο Σουέζ 25/9
ΑΚΟΝ	74	68596	α. Γιουρπορτ 24/8
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	στο Μποντάρ Άμπν, 28/8
ΑΚΟΥΡ Π. (κ.)	73	8824	πρός. Μπαγκόνγκ 13/9
ΑΚΡΟΝ	72	62701	πρός. Φάλοισγκ 9/8
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Σ. Τζων 1/9
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Μποντάρ Άμπν, 8/9
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Νοβόλκι 18/8
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούξ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	ε. Μπουσάν 12/8
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός. Ντομπιέρ 22/7
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Κακινόδο 17/8
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός. Λονδίνο 8/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Κυρτογένο 15/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Κομύ Μπνι 12/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Σάλλομ Βόε 13/9

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621	πρός. Φιλαδέλφεια 11/8
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	72	9964	ε. Ουμπ 15/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	77	16356	α. Φό, 5/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	74	15205	ε. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	71	20045	πρός. Κέυ Γουέστ 3/9
ΑΛΘΕΑ (κ.)	77	9875	δ. Μορεχεντ Σίτυ 21/9
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμποσιό 10/9
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	71	19375	ε. Τόμπο 7/9
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	76	30277	πρός. Αιγυπτο 25/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	70	1599	α. Όριότάνο 7/9
ΑΛΟΗ (κ.)	65	5060	α. Ττοζάι 26/8
ΑΛΠΙΝ (π.)	72	113287	α. Ναγκόγια 16/9
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	12598	πρός. Νομίπε 27/8
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΑΛΦΑ (κ.)	81	30747	α. Ρόττερντομ 6/9
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	α. Κολούμπο ρίβερ 20/9
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	πρός. Ιταλία 18/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Χάμπτον 9/9
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρός. Χωρ Φοκάν 15/5
ΑΝΑΔΕΣ (Μπχ.)	75	20879	ε. Χόγκ Κόγκ 24/8
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρός. Κίνο 25/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Χιούστον 5/9
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	υπό ναυπηγήση Σχέσιον
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	μετ. -Ανατολία (κ.)
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Ρόττερντομ 15/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογεική, μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός. Γκάλβεστον 14/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Φουτζέιρο 20/9
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρός. Κίνο 28/8
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	ε. Βομβή 14/9
ΑΝΘΕΝΟΡ (μ.)	78	1123	μετ. -Ανθέρνο -Εξπρές (μ.)
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός. Πόρτ Κέλαγκ 5/7
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Γκντόνοκ 21/9
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	ε. Πειραιά 20/9
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Πειραιά 26/8
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Πειραιά 11/9
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	α. Λίβερπουλ 12/9
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	α. Γκνόνη 14/9
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Πειραιά 12/9
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ			
Ν. (κ.)	86	22273	πρός. Ρόττερντομ 22/8
ΑΝΤΣΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	ε. Πειραιά 11/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	ε. Πειραιά 26/8
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258	ε. Πειραιά 11/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Λίβερπουλ 12/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	α. Γκνόνη 14/9
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	α. Πειραιά 12/9
ΑΞΩΝ (μ.)	72	98905	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΑΠΛΑ (Μπχ.)	74	16006	πρός. Ρόττερντομ 22/8
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Πειραιά 11/9
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Πειραιά 26/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Λό. Άντζελεν 9/9

ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)... 79... 10.996 ←

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)...	77	1599	πρός Άλγερη 1/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)...	82	24597	α. Πόρτ Χένλντν 1/9
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)...	70	23597	πρός Βέντοπιλς 22/9
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)...	88	22000	ε. Κυρότοι 16/
ΑΡΑΜΗΣ (π.)...	68	15907	πρός Τσιβάν 23/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)...	77	75124	δ. Κων/πολη 17/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)...	82	21164	α. Ρότερνταμ 4/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)...	81	21164	ε. Ραζόρια 12/9
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)...	78	12774	πρός Βαλπαράιζο 19/8
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)...	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Ρότερνταμ 9/9
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)...	70	10899	πρός Κίνα 19/8
ΑΡΓΟΣ (δ.)...	74	98905	πρός Ν. Κορέα 21/7
ΑΡΓΩ (κ.)...	70	11041	δ. Κων/πολη 16/9
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)...	73	13265	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)...	76	125465	δ. Σουέζ 14/9
ΑΡΙΩΝ Ι (μ.)...	64	1221	ε. Πειραιά 29/8
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)...	73	12834	α. Σαβόνα 13/9
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)...	77	11559	ε. Μοντράς 17/9
ΑΡΜΑ (Μ.)...	81	9387	δ. Δαρδανέλλια 17/9
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)...	66	30647	πρός Ρίο Ιανέιρο 30/8
ΑΡΟ (κ.)...	68	2571	πρός Άνναμπα 7/9
ΑΡΟΣΑ (κ.)...	75	17355	ε. Βιζακαποτάμ 16/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μηχ.)...	71	9466	στη Προβιντένς 15/9
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)...	77	1598	α. Γκόνδη 15/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)...	72	3908	α. Λό Παλίσ 19/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)...	79	23193	πρός Τσιβάν 25/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)...	77	11989	επισκευές Σιγκαπούρη 4/9
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)...	69	15874	ε. Βαλτιμόρη 30/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)...	73	16349	α. Σαγκάη 2/9
ΑΣΠΙΣ (κ.)...	75	16378	ε. Ίμνιγκχομ 20/9
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)...	68	14993	μεταφορές Περισκοίου
ΑΣΤΟΡ (κ.)...	77	29871	α. Γκόνδη 5/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)...	68	1804	δ. Δαρδανέλλια 8/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι (π.)...	77	9786	ε. Πειραιά 20/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ (π.)...	82	9282	δ. Πόρτ Σαϊντ 5/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙV (π.)...	82	9282	πρός Νιγηρία 31/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)...	77	11159	α. Χονολουλού 12/
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	ε. Παανόγιομα 27/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)...	75	9195	ε. Πόρτ Σουδάν 25/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)...	81	14644	α. Τέμα 7/9
ΑΤΛΑΣ (κ.)...	82	14644	ε. Πόρτ Κάιζερ 17/9
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)...	82	22587	α. Κόμπε 9/9
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)...	71	16379	υψωσε ελληνική
ΑΤΤΙΚΗ (Μδ.)...	61	1354	ε. Σιγκαπούρη 20/9
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)...	76	16366	α. Ντάρμπαν 7/9
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)...	67	10973	πρ. «Shtorm»
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)...	69	38780	ε. Έρεγλι 28/8
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)...	70	10618	ε. Τσιταγκόγκ 18/9
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)...	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)...	66	36522	δ. Κων/πολη 9/9

ΒΑΙΝ (δ.π.)...	65	13408	ε. Βαλλέττα 18/9
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)...	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)...	85	16623	α. Γουακαγιόμο 15/9
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)...	70	14671	α. Ρουέν 13/9
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)...	76	65917	πρός Φορκάδος 26/8
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)...	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	ε. Γκρεσίκ 28/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)...	72	17890	α. Λόγος 12/9
ΒΕΡΜΑ (κ.)...	75	9632	επισκευές Πειραιά 15/9
ΒΗΝΤΑΓΚΡΑΙΝΝ (κ.)...	73	15683	α. Κολόμπο 17/9
ΒΗΝΤΑΛΑΚ (κ.)...	72	16334	ε. Κοκινάδα 30/8
ΒΗΝΤΑΤΣΟΥ Y (κ.)...	71	16917	στο Πονζόγκ 21/9
ΒΗΚΟΡ (κ.)...	76	11321	α. Γιοκοχάμα 14/9
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)...	76	17161	α. Σαγκάη 12/9
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)...	78	10411	πρός Μπαγκόγκ 12/8
ΒΙΝΤΑ (Μπ.)...	76	9833	πρός Νορβορσοκ 29/8
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)...	77	9767	α. Δομιέττα 20/9
ΒΟΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)...	69	12360	ε. Μονφρεντόνια 15/7
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Κομώ Μπσί 5/9
ΒΟΥΡΟΡΟΣ (κ.)...	75	10136	α. Ρίο Ιανέιρο 11/9
ΒΟΥΛΑΚΑ (κ.)...	75	15113	πρός Νορβορσοκ 28/7
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)...	72	9284	πρός Άλγερια 21/8
ΒΡΥΣΗΝ (κ.)...	74	8915	πρός Σαγκάη 6/8

Γ. ΡΟΥΣΣΟΥ II (κ.)...	76	1599	α. Γλασκώβ 5/9
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός π. Όρινόκο 22/8
ΓΕΡΟΣ (κ.)...	73	30067	ε. Πειραιά 20/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)...	77	9178	δ. Μόλτα 9/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)...	70	8868	α. Ντομμόμ 18/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (κ.)...	71	18170	επισκευές Σαλβαντόρ 18/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)...	70	1599	ε. Σεβίλλη 18/9
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)...	76	11049	δ. Σουέζ 13/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)...	74	9059	πρός Άγκολο 30/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)...	73	11541	ε. Καζαμπλάνκα 11/9
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)...	81	1064	πρός Άργουστόλι 9/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)...	73	58821	α. Μοντράς 10/6
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)...	74	15855	α. Τσουκούμι 11/9
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Ίβαν 28/7
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)...	71	12256	ε. Πειραιά 27/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΓΚΑΖ ΔΑΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)...	70	1973	α. Πειραιά 19/9
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)...	82	8096	α. Νάπολη 8/9
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)...	80	3040	επισκευές Πειραιά 9/9
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (π.)...	81	3040	ε. Πειραιά 20/9
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΑ (δ.π.)...	66	7992	α. Λόρνακα 14/9
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)...	87	8903	α. Βισακαποτάμ 18/9
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)...	81	2.635	ε. Τζέντα 7/9
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)...	68	16616	ε. Πόρτ Σαϊντ 10/9
ΓΚΑΛΑ (κ.)...	70	15302	δ. Παναμά 14/9
ΓΚΑΛΑΝΤΑ I NT	65	1222	μεσογειοτικές μεταφορές
ΓΚΑΛ I NTEP (κ.)...	72	20654	πρός Μασάν 16/8
ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)...	70	54134	πρός Σριράχα 3/7
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.)...	77	10460	ε. Κακινάδα 20/8
ΓΚΟΑΝΤ (Βμ.)...	65	4482	α. Βισακαποτάμ 19/9
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΝΔΟΡ (π.)...	83	24843	α. Ν. Όρλεάνη 25/8

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)...	71	12959	α. Ν. Όρλεάνη 10/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)...	84	24850	ε. Σάν Νικόλας 11/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)...	76	13027	δ. Γιβραλτόρ 14/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)...	84	21193	α. Αύγουστα 19/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)...	76	13024	α. Ν. Όρλεάνη 17/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)...	75	13036	πρός Μαδέιρα 19/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)...	75	17355	πρός Τρίπολη 18/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)...	68	9417	ε. Βενετία 17/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)...	77	14531	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)...	85	21193	δ. Παναμά 17/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)...	79	13005	ε. Χιμπί 16/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)...	72	12959	πρός Τζακάρτα 10/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)...	83	24843	α. Σιγκαπούρη 3/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)...	77	11733	ε. Ν. Όρλεάνη 31/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)...	77	9130	α. Σιγκαπούρη 20/9
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)...	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 19/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ I ZON (π.)...	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 21/7
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)...	77	21737	α. Λός Άντζελες 9/9
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ I NTEP (π.)...	70	5470	ε. Χόγκ Κόγκ 8/9
ΓΚΡΗΚ ΦΑ I TEP (δ.κ.)...	74	60399	ε. Φιλαδέλφεια 15/9
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)...	81	11503	α. Π. Κορτές 13/9
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Ρίο Γκράντε 11/9
ΓΟΥΕ I B ΚΡΕΣΤ (π.)...	68	9067	στη Βομβάη 27/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)...	79	12214	α. Γιοκοχάμα 2/9
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)...	74	22927	επωλήθη Ινδούς
ΓΟΥ I NNEP (κ.)...	75	16421	ε. Π. Κομπέλλο 26/8
ΓΟΥ I NTEPΟΣΤ (π.)...	70	1982	ε. Βίγκο 18/7
ΓΟΥ I NTEPΦΑ (κ.)...	70	3971	α. Πειραιά 9/9
ΓΟΥ I ΣΝΤΟΜ (κ.)...	72	106266	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΓΟΥ I ΤΛΕ Y ΜΠΑ I Y (κ.)...	70	9907	α. Ρεσίφ 9/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Λονδίνο 18/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Γιοκαίτα 14/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)...	77	20604	πρ. «Muskiz»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)...	80	40551	ε. Τζέμπελ Ντάνα 21/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)...	81	40357	α. Παλάου Μπακόμ 15/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ I TOP (δ.κ.)...	73	2219	α. Γένοβα 7/9
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)...	70	56799	α. Τουμπάρδο 11/9
ΝΤΙΟΥΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)...	71	56800	δ. Ντόβερ 7/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)...	73	114933	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)...	78	126261	πρός Σουαθίλη Άραβία 24/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)...	79	126260	πρός Κάντολ 19/8
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)...	66	39042	στο Σόλεντ Άνκοράτζ 25/9
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)...	76	23938	ε. Σοτ Λόντον 4/9
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	α. Γιοκοχάμα 10/9
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)...	69	16229	πρός Ιταλία 23/8
ΔΑΜΟΝ	74	20712	δ. Παναμά 7/9
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπ.)...	75	58884	ε. Βομβάη 13/9
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)...	59	11841	πρός Όκρικο 9/6
ΔΕΥΣΟΙΝΑ (κ.)...	70	32758	ε. Παρναγόρια 8/9
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)...	69	16619	ε. Κακινάδα 21/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Μ. (π.)...	59	1226	μεσογειοτικές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (π.)...	68	19644	δ. Σουέζ 20/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)...	77	12590	πρός Όδησσό 12/8
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)...	59	6785	πρ. «Cougat»
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)...	75	1599	ε. Πειραιά 12/9
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	υψωσε Αιγυπτιακή σημαία
ΔΟΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπ.)...	86	34620	ε. Νιούκασλ 15/9

ΕΒΕΛΥΝ (π.)...	74	9112	εγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)...	69	10625	α. Ρεϊνιόν 5/9
ΕΚΤΟΡ (κ.)...	74	19166	πρός Ρότερνταμ 31/8
ΕΛΕΝΑ V (π.)...	73	20713	ε. Μόγκλα 18/9
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)...	70	19344	ε. Μπαντόρ Χομείνι 20/8
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)...	75	11441	πρός Ν. Όρλεάνη 16/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)...	76	11804	α. Βιζακαποτάμ 13/9
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)...	72	17510	α. Κόλουμπμπορ 19/9
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)...	76	15356	μετ. «Κοτα Ινδ»
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)...	72	8936	ε. Βομβάη 2/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)...	72	54889	α. Ρας Τανούρα 15/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)...	76	59353	πρ. «South Angela»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)...	67	47344	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)...	75	45000	α. Σιγκαπούρη 15/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)...	75	42813	α. Χιούστον 16/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)...	76	39995	πρός Κουβέιτ 31/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΤ (δ.π.)...	73	53321	επισκευές Λισαβόνα 9/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)...	74	43441	ε. Γιούροπορτ 24/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)...	68	41965	α. Πόρτ Άρθουρ 8/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)...	74	51501	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΕΛΛΗ (μ.)...	69	22915	πρός Μπουσάν 31/5
ΕΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Κολούμπια 12/9
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)...	70	9030	α. Ρεσίφ 1/9
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ Y (π.)...	71	15119	α. Βικτώρια 9/9
ΕΛΠΙΔΑ (π.)...	71	15723	α. Ν. Όρλεάνη 16/9
ΕΛΠΙΣ (κ.)...	83	7363	α. Κολόμπο 12/9
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)...	73	104150	δ. Σουέζ 19/9
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)...	75	9438	δ. Ντόβερ 20/9
ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.)...	68	15252	ε. Σάν Φραντσκο 18/9
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.)...	74	13687	α. Ρίο Ιανέιρο 12/9
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)...	74	10250	πρός Σιογκάμο 30/8
ΕΠΟΣ (κ.)...	75	16247	α. Ρότερνταμ 8/9
ΕΠΤΑ (κ.)...	81	14699	α. Ντάρμπαν 12/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Τσάρλεστον 19/9
ΕΡΑΤΟΣ (δ.κ.)...	74	44608	επωλήθη Έλληνες
ΕΡΑΤΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)...	86	15952	δ. Παναμά 16/9
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)...	68	19044	α. Κέμπε 16/8
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)...	74	6042	α. Ν. Όρλεάνη 18/
ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)...	68	11434	ε. Λίβερπουλ 18/9
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)...	84	22629	α. Ρίο Γκράντε 17/9
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)...	69	9985	πρός Νουακτοτ 4/8
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)...	67	1199	πρός Ίνχουμπάνε 8/8
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)...	72	129216	δ. Σουέζ 22/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)...	73	1598	δ. Κων/πολη 7/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)...	76	1595	πρός Λό Σπέζια 23/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)...	78	11850	δ. Κων/πολη 19/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)...	73	10058	α. Ντόρντρεχτ 21/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)...	76	17308	πρός Βομβάη 29/8

ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (α)...66...1588

• ΚΟΣΜΑΝ II (α)...77...15389

15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1989

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Κολούμπια Ρίβερ 9/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Παναμά 14/9
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Τη. 21/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Αβίλε, 6/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Πόρτ Κέλαγκ 7/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρό. Κορέα 16/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	α. Αλγκεθίρα, 2/9
ΕΥΡΥΛΑΟ (κ.7)	72	30930	ε. Ν. Ορλεάνη 14/9
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Μπαντόρ Χομινί 17/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	επιπλήθη Νορβηγία
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρό. Βομβόλ 29/8
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Σαουθέμπτον 1/9
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	δ. Ντόβερ 17/8
ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμόγκα (όποθηκη)
ΖΕΥΣ (π.)	60	17447	στη Σεμόγκα (όποθηκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Σάντο, 15/9
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λό. Αντζελ, 19/9
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Οζόκο 13/9
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	α. Ντόρ ε. Σαλάο 2/9
ΗΒΗ	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 12/9
ΗΡΑ	79	16390	ε. Πορντίη 8/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Τζέντο 1/9
ΗΡΩ	76	17129	δ. Παναμά 28/8
ΗΣΤ ΠΡΑΤΙΝΤ (κ.)	72	6721	μετ. Maria Guadalupe
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	επιπλήθη Βρετανία
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Χόμπτον 14/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρό. Κόλομ ΝΑΡ 26/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Γιοκίτοι 9/9
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	δ. Κων/πολη 3/9
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ρότερνταμ 10/9
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Παριζιόκου 29/8
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	δ. Μάλτα 19/9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	α. Μπαρέτο 12/9
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρό. Αγκόλα 9/8
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Μονρόβι 9/9
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	πρό. Ζόβι Τερμινάλ 31/8
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	δ. Δαρδινέλια 13/9
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	α. Αύγουστο 19/9
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	επισκευή, Πειραιά 12/6
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Ν. Ορλεάνη 18/9
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	ΕΤΑ Αίν Σουκν 15/9
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Πόρτ Χέντλιντ 5/9
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	α. Τζουέρο 20/8
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρό. Νομίμπε 2/6
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Έρντεν 12/9
ΙΟΛΑΚΟΣ ΔΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Λό. Αντζελ, 8/9
ΙΟΛΑΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	πρό. Γκέμπε Αϊλάντ 27/8
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	82	4796	ε. Μπ. Αμπό, 19/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Ουκρούμιν 5/9
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	α. Κολούμπια Ρίβερ 3/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	77	11884	πρ. Keiyo Maru
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.π.)	72	16861	α. Φωκός Ελληνική
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293	πρ. «Durr»
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Βομβόλ 31/8
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρό. Λόγο, 29/8
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Λό. Πάλμα, 8/9
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Ν. Μυκαλόρο 9/9
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Κούμιν 16/9
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Λεμεσό 14/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Ρεσίφ 1/9

ΚΑΔΜΟΣ (Λιγ.)	72	11171	δ. Κων/πολη 19/9
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Ρότερνταμ 6/9
ΚΑΛΑΙΩ (κ.)	69	9079	πρό. Ρίο Τονέρο 12/8
ΚΑΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	ε. Ν. Ορλεάνη 14/9
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	μετ. «Alyx» (κ.)
ΚΑΛΥΨΟ (Μπ.)	65	3801	μεταφορές, Μπριντζι
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	δ. Π. Σάιτ 18/9
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ίντσον 11/9
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Ν. Ορλεάνη 10/9
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	ε. Ρίο Τονέρο 10/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	πρό. Κιρότσι 30/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρό. Μπέρο 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Χόμπτον 14/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	16720	επιπλήθη Ελλάδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπ.)	73	62317	πρό. Σιάντίν Μπ. 27/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	στο Φουσίκι 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Χόμπτον 19/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	πρό. Γκουγκουκούλ 10/8
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΟΥΡ (κ.)	76	10430	πρό. Γιοκίτοι 18/8
ΚΑΡΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	μετ. «Regal Explorer» (κ.7)
ΚΑΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Πειραιά 11/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	α. Ντόρμιν 8/9
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	α. Εϊλντ 14/9
ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Αύγουστο 8/9
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρό. Ντόρ ε. Σαλάο 19/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	πρ. «Ocean Pioneer»
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Ντεμερόρο 12/9
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρό. Αμπιτζόν 7/7
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.λ.)	81	1800	πρό. Φορτίου 27/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	πρό. Οζόκο 31/8

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρό. Μπαγκόκ 29/8
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 20/7
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρ. «Lloyd Santo»
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	α. Βόλο 27/7
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρ. «Liberty star»
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	δ. Παναμά 29/8
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Τσρογκόνα 16/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Λέγκχορν 1/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	μετ. «Voyager II»
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρό. Μπαγκόκ 15/8
ΚΕ Ι Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9842	α. Σιγκπούρ 7/9
ΚΕ Ι Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	δ. Κων/πολη 4/9
ΚΕ Ι Π ΜΟΝΤΕΡΕ Υ (κ.)	71	9826	ε. Τσιτοκόκ 14/9
ΚΕ Ι Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρό. Ντόρμιν 26/8

ΚΕ Ι Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	δ. Παναμά 4/9
ΚΕ Ι Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Ντόρμιν 18/9
ΚΕ ΙΤ (μ.)	64	999	δ. Κων/πολη 8/9
ΚΕΛΑΑ (κ.)	69	16229	πρό. Βάρρι 16/8
ΚΕΝ Α Ι ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Ορλεάνη 30/8
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρό. Μονίλο 20/8
ΚΕΝ ΣΚΑ Υ (π.)	73	22126	επισκευή, Πειραιά 22/8
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιγ.)	74	7557	ε. Λεμεσό 20/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Πειραιά 4/9
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Σιγκπούρ 20/9
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	δ. Γιβραλτάρ 4/9
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	α. Πενόβ 19/9
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές, Ν. Γουινέα
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Πόρτ Κέλαγκ 2/9
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Μπαρόν 10/9
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	δ. Κων/πολη 18/9
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βομβόλ 17/8
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	α. Ντόρμιν 15/9
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3790	ε. Πειραιά 20/9
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	μετ. «Κόμμαν II» (κ.)
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 12/9
ΚΟΡΑΑ	81	15178	στο Ντόρμιν 5/9
ΚΟΡΑΑ ΚΕ Ι Π (δ.κ.)	74	112825	επισκευή, Τζέμπελ Άλι 21/8
ΚΟΡΚΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Σιγκπούρ 30/8
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Κουσίονγκ 11/9
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	πρ. «Κόμμαν»
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	δ. Ντόβερ 20/9
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Λιττέλτον 20/9
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πάμμουθ 16/9
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπ.)	81	10524	πρ. «Cuenca»
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Γκιζόν 17/9
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπ.)	76	88886	δ. Σουέζ 20/9
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Β.)	79	7599	α. Οκλόντ 5/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρο 9/9
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Σιδνέι 18/9
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιγ.)	68	15809	α. Σιγκπούρ 18/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρό. Αλγερία 13/7
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Πειραιά 2/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Ρεσίφ 14/8
ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	α. Υμουντεν 9/9
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκπούρ 14/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Φιλαδέλφεια 19/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γιουρπορτ 24/9
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Βομβόλ 21/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Νουκίλο 25/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρ. «Louise»
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575	πρ. «Saint Herblain»
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ Υ (κ.)	72	83714	δ. Ντόβερ 4/9
ΛΑΙΛΑΥ (κ.)	76	12166	δ. Παναμά 13/9
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	ε. Τζέντο 31/8
ΛΑΚΥ (Μπ.)	68	8135	α. Πουέρτο Κορτέ, 11/9
ΛΑΚΥ ΓΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8554	μετ. «Samudra Rani» (Μπ.)
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	δ. Παναμά 9/9
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Αμπουρτζ 21/9
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	δ. Π. Σάιτ 14/9
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρό. Ντουάλο 25/8
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρό. Μπουότο 4/8
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρό. Μπαντόρ Αμπό, 28/8
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Φουτζέιρο 30/8
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Λόγο, 10/9
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	πρό. Σιγκκούρ 12/7
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρό. Φορκόδο, 1/8
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	στο Κιργκ (όποθηκη)
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	πρό. Τυνίδα 31/8
ΛΕ Ι Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	δ. Σουέζ 10/9
ΛΕΝΙ (δ.Μπ.)	75	79249	

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	α. Χόγκ Κόνκ 15/9
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Λό. Αντζελ, 13/9
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ Ι ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Βιζυκοπούλη 11/9
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Φιλαδέλφεια 14/9
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Ριβέννα 15/9
ΛΕΥΚΑ Α Ι ΛΑΝΤ (Ονδ.)	67	1206	μετ. «Gina I» (Ον.)
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Τσιτοκόκ 19/9
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Β.)	79	7598	α. Σουέζ 26/8
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	δ. Σουέζ 13/9
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντο 27/8
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Αμπέρου 19/9
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρό. Ινχουμίνε 19/8
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	δ. Ντόβερ 6/9
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	α. Θεούτο 18/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	α. Λό. Πάλμα, 5/9
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 12/9
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Χιούστον 4/9
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Ν. Υόρκη 6/9
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σιγκπούρ 26/1
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ Ι Κ.	75	34745	επισκευή, Πειραιά 21/9
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρό. Κούβ 25/7
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Θεούτο 4/9
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	δ. Γιβραλτάρ 13/9
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	επιπλήθη Ελλάδα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	πρό. Περίκο 18/8
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	α. Ντόρμιν 2/9
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	α. Ποτ Αντζελ, 16/9
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρό. Αλγερία 28/7
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρό. Λουάντ 31/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Τονέρο 5/9
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Βουκούρ 6/9
ΜΑΡΚΟΤ (κ.)	71	11242	α. Σιγκπούρ 6/9
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ Ι Σ II (μ.)	64	3447	μετ. «United Trust» (μ.)
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Λό. Πάλμα, 19/9
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρ. «Μουρί»
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Σιγκκούρ 11/9
ΜΑΡΙΑΝΟΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές, Περίκο 16/9
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Χόγκ Κόνκ 10/9
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	α. Σιγκκούρ 7/9
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Αλγκεθίρα, 17/9
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρό. Ινδία 23/6
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπ.)	76	138765	πρ. «Korea Star»
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρό. Νιγηρία 22/7
ΜΑΡΚ Α Ι ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Λό Σπέζιο 20/9

ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (α)...81...34.447

ΛΕΦΕΜ (Ον)...66...1597

ΜΙΧΑΛΗΣ Σ.(u)...71...2.990

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (κ.)...	75	1599	ε. Βορκελώνη 19/9
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Ν. Ορλεάνη 1/9
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ντάο 21/7
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	πρ. «Αντίελ Ν.
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	ε. Ναντόρ 9/9
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	δ. Πανομά 10/9
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	α. Βομβή 8/9
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	α. Ρουέν 16/9
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Σαβόνα 20/9
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Ντολιόν 8/
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	δ. Σουέζ 4/9
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Λά Παλμ 18/9
ΜΕΡΙΤ Ι. (κ.)	73	112306	α. Σιγκοπούρη 11/9
ΜΕΡΙΤ Π. (κ.)	69	35284	α. Παρανόγου 11/9
ΜΕΡΚΙΟΥΡ Π. (κ.)	70	10490	α. Φρεντερίτσο 8/9
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	ε. Φουτζέιρα 8/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Ν. Ορλεάνη 19/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Γιβραλτάρ 16/9
ΜΙΛΙΑΜΑ Π. (κ.)	75	12498	α. Σιγκόκ 4/9
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	α. Τερραγκόνα 11/9
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Τερραγκόνα 12/9
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ Π. (δ.)	70	1781	α. Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ Π. (κ.)	71	1557	α. Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΤΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	μετ. «Jin Hu
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Παρανόγου 7/9
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Ν. Ορλεάνη 17/9
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	δ. Πανομά 17/9
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050	α. Μπαλμπό 18/9
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	πρ. «Cape Hope
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	ε. Αμπερόν 21/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Λα Παλμ 3/9
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαλμπό Αμπερ. 17 10 88
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	α. Κλέμ 5/9
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. Λοντ. Εντ 19/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Γκονόνη 21/9
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Αλφρεντ 22/9
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	ε. Ν. Ορλεάνη 25/6
ΜΠΑΡΟΥ Π. (κ.)	76	3741	α. Λα Παλμ 14/9
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ Υ' (δ.κ.)	69	44860	α. Ν. Ορλεάνη (δ.κ.)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	ε. Ν. Ορλεάνη 7/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	Σουέζ 10/9
ΜΠΙΓΚ ΜΠΕΝ (Βρ.)	62	6246	α. Ραβένν 15/9
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ Π. (κ.)	70	3956	α. Ραβένν 16/9
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	δ. Πανομά 15/19
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ Π. (κ.)	68	9504	ε. Ν. Ορλεάνη 15/6
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπ.)	81	10199	α. Φιλιδελάφ 16/9
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Σουέζ 15/9
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Σιγκοπούρη 4/9
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ ('Ονδ.)	66	9085	α. Σιγκοπούρη 12/9
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ Υ' (Αιβ.)	73	31861	πρ. Σιγκοπούρη 17/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Λοντ. 8/9
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Κωνσταντίν 16/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Γουερνσέ 21/9
ΜΥΡΙΝΑ (Αιβ.)	82	32506	α. Κιόνη 1/9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Σιντό 6/9
Ν. ΜΕΡΣΙΝ (κ.)	74	8558	πρ. «Baillys
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.)	71	9646	πρ. «Ραβένν 1/9
ΝΑ Ι Α (κ.)	70	9069	α. Δ. Κ. 21/8
ΝΑ Ι Τ ΛΑ Ι Τ (Μπ.)	77	34841	α. Ν. Ορλεάνη 19/9
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	α. Σουετ 17/9
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Τσιμπ 7/9
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ Ι ΝΤ (κ.)	73	11645	πρ. «Flor
ΝΑΡΕ Ι ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Λοντ. Αντίελ 13/9
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Ν. Ορλεάνη 2/9
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	δ. Ντόρτ 17/9
ΝΕΔΙ Ι (δ.κ.)	74	39018	πρ. Αγκόλη 23/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Μπαλμπό 28/9
ΝΕΟΣΗ (κ.)	72	60414	α. Σιγκοπούρη 16/9
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	α. Ν. Ορλεάνη 7/9
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Μπαλμπό 15/9
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	α. Μπαλμπό 11/9
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	α. Ν. Ορλεάνη 18/8
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρ. Αμπερόν 6/9
ΝΙΚΚΙ (κ.)	75	65459	α. Σιγκοπούρη 6/9
ΝΙΚΟΛ (Μπ.)	75	11462	α. Μπαλμπό 2/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπ.)	75	61000	α. Μπαλμπό 8/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Κιόνη 16/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (κ.)	86	24843	α. Κιόνη 16/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. Π. (κ.)	69	5997	α. Ν. Ορλεάνη 16/9
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Κιόνη 12/9
ΝΙΚΟΣ Α. Π. (κ.)	56	2163	α. Κολόμπο 18/9
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	α. Περνί 6/5
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Σιγκοπούρη 6/9
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	α. Κιόνη 26/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ Π. (κ.)	74	10089	α. Ρουέν 5/9
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	66	1597	μετ. «Λε Φερ (Ον.)
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ Π. (κ.)	72	13920	α. Λοντ. Αντίελ 16/9
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρ. Κιόνη 1/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	πρ. Πόρτ ντε Μπούκ 27/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Τσιμπόρο 8/9
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Μπαλμπό 6/9
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μπαλμπό 12/9
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	πρ. Σιμπ 21/8
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	α. Βομβή 14/9
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Ν. Ορλεάνη 13/9
ΝΤΑ Υ ΝΑΜΙΚ Π. (κ.)	79	16432	α. Σιγκοπούρη 4/9
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Κολόμπο 18/9
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Λοντ. Αντίελ 13/9
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	α. Ν. Ορλεάνη (δ.κ.)
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	α. Κωνσταντίν 6/9

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σιντό Σερμπατίο 12/9
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	α. Πιόκ 10/9
ΝΤΟΝΑΛΤ (δ.κ.)	68	1209	πρ. «Τοκ 1/9
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Μόνγκ 16/9
ΝΤΟΥΜΠΑ Ι ΣΤΑΡ (δ.κ.)	67	1599	μετ. «Φορ
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ν. Ορλεάνη 12/9
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Σιγκοπούρη 17/9
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Βενέτ 20/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ Π. (κ.)	75	138037	α. Ρ. Τινούρ 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ Π. (κ.)	84	17879	α. Μπαλμπό 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ Π. (κ.)	85	17879	δ. Πανομά 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Γουερνσέ 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λοντ. Τερνιόλ 8/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρ. Σ. Λοντ. 31/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	δ. Π. Λοντ. 7/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ Π. (κ.)	61	1098	μετ. «Λε Φερ (Ον.)
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Πιόκ 26/8
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Σιγκοπούρη 27/8
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Κιόνη 9/9
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ Ι ΝΤ (κ.)	71	13858	α. Σιντό 29/8
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	α. Σιγκοπούρη 31/8
ΟΡΑ Ι ΟΝ	73	18958	α. Αλφρεντ 16/9
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Γκονόνη 2/9
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	α. Ν. Ορλεάνη
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	α. Ν. Ορλεάνη
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	α. Γουερνσέ 19/9
ΟΞΕΑΝ ΒΟ Ι Σ Π. (κ.)	69	11434	α. Πιόκ 10/9
ΟΞΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.κ.)	84	4083	α. Σιντό 7/9
ΟΞΕΑΝ ΛΕ Ι Κ (κ.)	76	12443	α. Σιντό 7/9
ΟΞΕΑΝ ΜΕ Ι ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	α. Σιντό 7/9
ΟΥΑ Ι Τ ΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	176009	α. Σιντό 7/9
ΟΥΑ Ι Τ ΡΟΥΣ	84	13852	α. Σιντό 7/9
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ Π. (κ.)	69	1582	α. Σιντό 7/9
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΟΗΡ Π. (κ.)	82	35380	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΟΗΡ (κ.)	72	44140	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Σιντό 7/9
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΟΣ ΡΕΕ (Βρ.)	78	7623	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΟΣ (δ.κ.)	69	1971	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΙΣΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΙΣΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΙΣΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΙΣΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Π. (κ.)	78	6298	α. Σιντό 7/9
ΠΑΡΙΣΚΟΣ (δ.)	74	124871	α. Σιντό 7/9
ΠΑΣΚΑΛ Π. (κ.)	65	1598	α. Σιντό 7/9
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	α. Σιντό 7/9
ΠΑΥΛΙΝΑ Π. (κ.)	69	9907	α. Σιντό 7/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Σιντό 7/9
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Σιντό 7/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Σιντό 7/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Σιντό 7/9
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Σιντό 7/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Σιντό 7/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Σιντό 7/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (κ.)	72	16205	α. Σιντό 7/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839	α. Σιντό 7/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σιντό 7/9
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Σιντό 7/9
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Σιντό 7/9
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Σιντό 7/9
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Σιντό 7/9
ΠΛΑΝΕΤ (Μπ.)	78	9864	α. Σιντό 7/9
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	α. Σιντό 7/9
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιντό 7/9
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Σιντό 7/9
ΠΛΥΜΟΥΣ (κ.)	74	8825	α. Σιντό 7/9
ΠΟ Ι ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Σιντό 7/9
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	α. Σιντό 7/9
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	α. Σιντό 7/9
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Σιντό 7/9
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π. (κ.)	70	11870	α. Σιντό 7/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Σιντό 7/9
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σιντό 7/9
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Σιντό 7/9
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	α. Σιντό 7/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	α. Σιντό 7/9
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Σιντό 7/9
ΠΟΡΤΑ Ι ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	α. Σιντό 7/9
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιντό 7/9
ΠΡΑ Ι Μ (κ.)	70	10469	α. Σιντό 7/9
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Σιντό 7/9
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	α. Σιντό 7/9
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Σιντό 7/9
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Σιντό 7/9
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.κ.)	67	40675	α. Σιντό 7/9
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ Π. (κ.)	68	10722	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Π. (κ.)	73	11383	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ Π. (κ.)	74	5071	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΤΟΚΑΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Σιντό 7/9
ΠΡΟΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	α. Σιντό 7/9
ΠΡΑΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	α. Σιντό 7/9
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπ.)	78	11875	α. Σιντό 7/9

ΜΠΡΑΙΤ ΕΞΠΟΡΕΡ (μ)...68...6.870

ΡΑΥΟΝΤΥ (u)...71... 11.758

ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352	πρ. «Άννη Πατέρα	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Σακάι 16/9
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρ. «Αλεξάνδρεια 29/8	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Βομβόνη 10/9
ΡΗΘΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. Άντεν 2/9	ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Νταβόο 9/9
ΡΗΘΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Πειραιά 19/9	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	δ. Σουέζ 23/9
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Μπωμόντ 30/8	ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μηχ.)	75	20797	πρ. Χόγκ Κόγκ 13/8
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Τουμπάρδο 3/9	ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Χιούστον 15/9
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Τσίμπα 20/9	ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μηχ.)	75	13835	α. Άλγκεθίρως 16/9
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	ε. Ν. Υόρκη 10/9	ΣΙΛΙΜΝΑ*	78	32508	πρ. Σουέζ 7/8
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Κορούνα 21/9	ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. Δ. Αφρική 15/8
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	πρ. «Tiffany	ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρ. Ρίο Ιονέιρο 30/8
ΡΟΥΥΣ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζόν	ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Κολούμπια ρίβερ 8/9
ΡΟΥΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σουέζ 14/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Σιγκαπούρη 13/9
ΡΟΥΥΣ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Γένοβα 19/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	δ. Πόρτ Σάϊδ 10/9
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Βενετία 20/9	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Νοτ Λόντον 28/8
				ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	στο Μπαντόρ Χομινί
				ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρ. Άμπου Ντάμπι 31/7
				ΣΚΑ'Υ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	α. Μουρίκιο 12/9
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Ναβλάκι 6/8	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Σιμπενί 14/9
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Μόντρεαλ 18/9	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρ. Ινδονησία 19/8
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Λέ Χόβρη 5/9
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925	α. Γένοβα 19/9	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Ντάρμπτον 6/9
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Σίρρι (άποθήκη)	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Πόρτ Άρθουρ 14/9
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	στο Ντάρμπτον 28/8	ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	ε. Σιγκαπούρη 6/9
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρ. Ινδία 18/7	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρ. ΕΣΣΔ 26/7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	δ. Σουέζ 13/9	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	ε. Αϊνερπούλ 18/9
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Ρουέν 19/9	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	πρ. «Steam Busuanga
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	18576	ε. Παλιόνη-Ινδία	ΣΠΑΤΑ (π.)	69	1595	α. Αίν Σούκνυ 16/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 29/8	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρ. Δ. Αφρική 22/8
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	α. Δομιέττο 24/9	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Κόρπου, Κρίστι 17/8
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	α. Σ. Τζών 8/9	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Σαλβαντόρ 10/9
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Φρεντερίτσια 13/9	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Άντεν 3/5
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	α. Μπόρι 16/9	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Χόμπτον 15/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρ. Ρίτσοντς Μπαϊν 18/8	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	δ. Γιβραλτάρ 15/9
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ε. Τάμπο 7/9	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Σιγκαπούρη 3/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειοκάς μεταφορές	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Ρουέν 5/9
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	α. Ν. Ορλεάνη 14/9	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Πειραιά 17/9
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	ε. Τζέντα 22/7	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. Γάνδη 20/9
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	α. Σιγκαπούρη 17/9	ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	α. Φουτζέιρα 9/9
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Σουσίμπα 8/9	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Νταβόο 13/9
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Βομβόνη 23/8	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	α. Αϊνερπούλ 16/9
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΝΗ (Μηχ.)	69	8064	μετ. «Poly Parade» (Μηχ.)	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	α. Πειραιά 3/9
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	στο Ρότερνταμ 4/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Αλεξάνδρεια 27/7
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρ. Ιταλία 19/8	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Χιούστον 17/9
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Μπαχραϊν 13/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. Γιοκχόμπα 9/9
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	πρ. «Λόουρα 1	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 1/9	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Πειραιά 29/6
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Γένοβα 16/9	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δ. Ντόβερ 20/9
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	α. Λόγος 5/9	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Τουμπάρδο 11/9
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	α. Σιγκαπούρη 18/9	ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	στη Μπαγκκόκ 17/8
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901	υπόστοιξή ελληνική	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ν. Ορλεάνη 17/9
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	ε. Πειραιά 17/9	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Ρόλ, Τονουρε 28/8
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	επισκευές Ντουμπού 2/5	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρ. Ινδονησία 28/8
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρ. Μονίλο 18/8	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Τουρκία 11/7
ΣΕ'Ι'ΓΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Γιοκχόμπα 12/9	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Πόρτ Άντζλες, 17/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	πρ. «Taisho Maru				
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Ντάρμπτον 10/9	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	α. Ιντσόν 2/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ Ι (κ.)	70	12578	α. Βαλτιμόρη 9/9	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο Ιονέιρο 23/6
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	ε. Βαλτιμόρη 19/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Γκηλογκ 20/9
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Βαλτιμόρη 19/9	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρ. Ντάρμπτον 15/8
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Πειραιά 17/9	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Μαντρά, 14/9
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Πειραιά 17/9	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	δ. Μπρουνοπούλε 8/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρ. Μπαγκκόκ 26/8	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	δ. Μπρουνοπούλε 8/9
			α. Τέξας, Σίτυ 26/7	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	δ. Μπρουνοπούλε 8/9
				ΤΖΕΜΙΝΙ ΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	μεσογειοκάς, μεταφορές
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ν. Μαγκολόρ 17/8	ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ (κ.)	71	16275	ε. Ντάρμπτον 14/9
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7)	70	1598	πρ. «Sabrina Prima	ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Γάνδη 3/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Μομπιλ 2/9	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	δ. Π. Σαϊδ 20/9
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018	α. Σπλιτ 15/9	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρ. Μπέρμπερ 25/8
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	στο Μπαντόρ Χομινί 26/8	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Χόμπτον 18/9
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	66113	πρ. Φουτζέιρα 18/8	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	α. Μπλιμπί 13/9
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	δ. Σουέζ 17/9	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	α. Πειραιά 20/9
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713	ε. Σούσσα 10/9	ΤΖΟΥ'Υ' (Ονδ.)	78	5868	δ. Σουέζ 19/9
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	ε. Ντουμπού 20/9	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	73	9044	α. Ντάρμπτον 13/9
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	δ. Κων/πολη 16/9	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	76	16023	πρ. Τονόντο 29/8
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073	α. Ραβέννα 15/9	ΤΖΟΥΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	δ. Σουέζ 11/9
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	πρ. Μπαντόρ Χομινί 26/8	ΤΖΩΝ Α. (κ.)	70	10197	πρ. Ινδία 21/8
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Μονίλο 17/9	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	75	12376	δ. Πόρτ Σάϊδ 19/9
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	46865	α. Νάπολη 20/9	ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	83	21000	ε. Μελβούρνη 21/9
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Γιούροπορτ 20/9	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	69	5406	α. Ν. Ορλεάνη 27/8
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Ν. Υόρκη 16/9	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	73	12376	ε. Λέ Σπέιζ 11/9
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	α. Χάλφαξ 6/9	ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	μετ. «Kota Intan
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Κεμπέξ 16/9	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	πρ. Άβντα 2/6
ΣΗΕΜΠΡΕΣΣ (δ.Μ.)	77	40558	α. Μίλφροντ Χάβεν 21/9	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. Ντάρμπτον 20/9
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Γιούροπορτ 13/9	ΤΟΞΟΝ ΙΙ (κ.)	75	16822	μετ. «Ronzay (π.)
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	πρ. Μπαντόρ Άμπας 26/8	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	μετ. «Sea Tradition
ΣΗΛΑΙΚ (Μολτ.)	74	18963	πρ. Κούβα 15/8	ΤΡΑΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	πρ. Τουρκία 19/8
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρίο Ιονέιρο 10/9	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρ. Άμπιτζόν 24/8
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	στο Μπαντόρ Άμπας 9/9	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Τάμπο 1/9
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Μπαντόρ Άμπας 24/8	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	α. Ντάρμπτον 18/9
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Χάιφα 15/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	πρ. «Santa Rita
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Σουέζ 1/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Ν. Ορλεάνη 19/9
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Νάπολη 14/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Άμστερνταμ 11/9
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Γκντάνσκ 21/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	δ. Κων/πολη 17/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	α. Σιγκαπούρη 9/9
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	στη Βομβόνη 24/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	δ. Σουέζ 17/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	ε. Λό Σπέζιο 20/9
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. Ντακόρ 29/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	ε. Βομβόνη 17/8
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	α. Γέλα 16/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Βανκούβερ 10/9
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	δ. Παναμά 11/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ*	76	18953	πρ. Κηλαγκ 30/8
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Λόκ Άντζλες 9/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43867	α. Χόμπτον 11/9
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Φουμτσίνο 11/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	ε. Σιγκαπούρη 23/8
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Φουτζέιρα 26/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 9/9
ΣΗΣΚΟΥΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Γκόττενμπουργκ 21/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Ναγκόγια 10/9
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	στο Μπαντόρ Χομινί 3/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	πρ. «Yanbu Pride
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	δ. Π. Σαϊδ 19/9	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Χόμπτον 11/9
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	α. Γιούροπορτ 14/9	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Ραντέξ 15/9
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	επισκευές Ντουμπού 21/9	ΤΡΙΠΕΛΣ (Κεϋ.)	74	11644	α. Ντάρμπτον 10/9
ΣΗΦΑ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρ. Άβντα 17/8	ΤΡΙΠΕΛΣ ΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Σιγκαπούρη 5/9
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρ. Μεσόγειο 27/7	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	70	11644	ε. Μπαντόρ Χομινί 10/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Μπωμόντ 12/9	ΣΑΜΠΙΟΝ	74	52765	πρ. Κίνο 16/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρ. Κούβα 8/7	ΣΑΡΙΑΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 2/9
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρ. Αίγυπτο 5/8	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρ. Μπαντόρ Άμπας 25/8
				ΥΠΑΝΑΝΘΗ (π.)	82	15953	δ. Παναμά 3/9
				ΥΠΑΝΑΝΘΗ (π.)	72	15948	α. Ν. Ορλεάνη 19/9

→ ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (μ.)... 77... 14.275

ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	α. Άλγκεθίρας 14/9
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Βονκούβερ 1/9
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Βικτώρια 12/9
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Χιούστον 20/8
ΦΕΙΘ	70	15216	πρός Πειραιά 6/8
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κόντλα 14/9
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Βραζιλία 27/8
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Άμβούργο 21/9
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Ν. Όρλεάνη 9/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	α. Τζέμπελ Ντόνα 9/9
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	α. Κουτούμπνια 8/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρός Γκούαντα 19/8
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Ντουάλα 1/9
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Τζάκσονβιλ 7/9
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Άσντοντ 10/9
ΦΛΑΓΚ ΜΥΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Γιοκοχάμα 10/9
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	α. Τζώρτζτσον 15/8
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Γκουανταλάρ 8/8
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Σιγκάγκ 19/8
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Μπογκόνκ 26/8
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Τσίμπα 6/9
ΦΛΕΙ Μ (κ.)	72	16398	ε. Κοξίν 2/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙ ΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Μασόν 3/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΙ ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Τσουκούμι 7/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	α. Μπουσάν 1/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρ. «Dubhe
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ Ι Τ (π.)	63	10736	έπισκευές Σιγκαπούρη 22/9
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	α. Ιντσόν 12/9
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρμπαν 20/9
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Τραμαντόι 10/9
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρός Πακιστάν 24/8
ΦΡΙΟ ΔΑΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Μοντεβιδέο 5/9
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Γκρέτα 11/9
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λός Πόλμος 1/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	α. Λός Πόλμος 18/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	έπισκευές Ρότερνταμ 19/5
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Σιγκαπούρη 20/8
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	α. Γκνάνσκ 5/9
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Νουαντίμπου 21/8
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	έπισκευές Κεητάουν 12/7
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	α. Σάντος 16/9
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	α. Σιγκαπούρη 3/9
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	πρός Φορτολέζα 26/8
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Λόγος 11/9
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρός Λόγος 23/6

ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	δ. Ντόβερ 17/8
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	α. Γένοβα 17/9
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	α. Γκνάνσκ 17/9
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	α. Μοντεβιδέο 11/9
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λός Πόλμος 17/9
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Λός Πόλμος 1/9
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261	ε. Μπουσάν 10/7
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	πρός Μοντεβιδέο 25/8
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	α. Φόυνες 8/9
ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Νίγκμπο 24/8
ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 11/9
ΧΑΒΑ Ι ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρός Πόρτ Ντίκσον 26/8
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκευές Σιγκαπούρη 7/7/88
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Λονδίνο 24/9
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	δ. Πόρτ Σάϊδ 15/9
ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	α. Σαλβαντόρ 15/9
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	α. Ν. Όρλεάνη 12/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	δ. Κων/πολη 8/9
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Ρότερνταμ 26/8
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348	α. Βενετία 24/9
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρός Κόδιξ 16/6
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ρότερνταμ 19/9
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	έπισκευές Πειραιά 18/7
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	ε. Όμοιάλ 17/9
ΧΕΜ ΠΑΙ ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	πρός Κορέα 24/8
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563	μετ. «Bos Venture
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	84	4409	πρ. «White Atlas
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	ε. Μπουσάν 4/9
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Μπαντόρ Άμπας 30/8
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)	78	15981	πρός Ιταλία 13/7
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	α. Ελευσινί 9/9
ΧΟΜΠΤ (Μ.)	71	15922	α. Βονκούβερ 29/7
ΧΟΥΝΤΑ ΙΙ (π.)	64	15404	πρός Έλλάδα 22/8
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	έπισκευές Ντουμπάϊ 8/6
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρ. «Golden Galaxy
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Μπιζέρτα 14/9
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ Ι Σ (π.)	79	12598	ε. Μοντεβιδέο 17/8
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	στην Κόντλα 8/7
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρός Ντάρμπαν 22/7
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρ. «Sun Pollux
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	ε. Ντίνι Άιλντ 5/9
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ Ι ΜΟΝΤ	76	7049	πρ. «Antee
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ Ι ΝΤ (π.)	79	7366	πρ. «Canopus II
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρ. «Phryne

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς «Ελληνες Ναυτικούς»

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιᾶ ἐιδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες

Ἡ ἐιδική προσφορά, πού ἰσχύει ἀπό 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στή Γραφεῖο τῶν Πειραιῶς τῶν Ἑταίριῶν στά πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 6.000.
— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημείο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντί 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ αὐτές τίς ἐιδικές τιμές συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομείστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
ταρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή:

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



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

