

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1990

Αρ. Φύλλου 1317/1075

NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

ΛΛΟΥ 1317/1075
ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1990
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 DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFAHRITSKONTOR 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
-

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
28th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

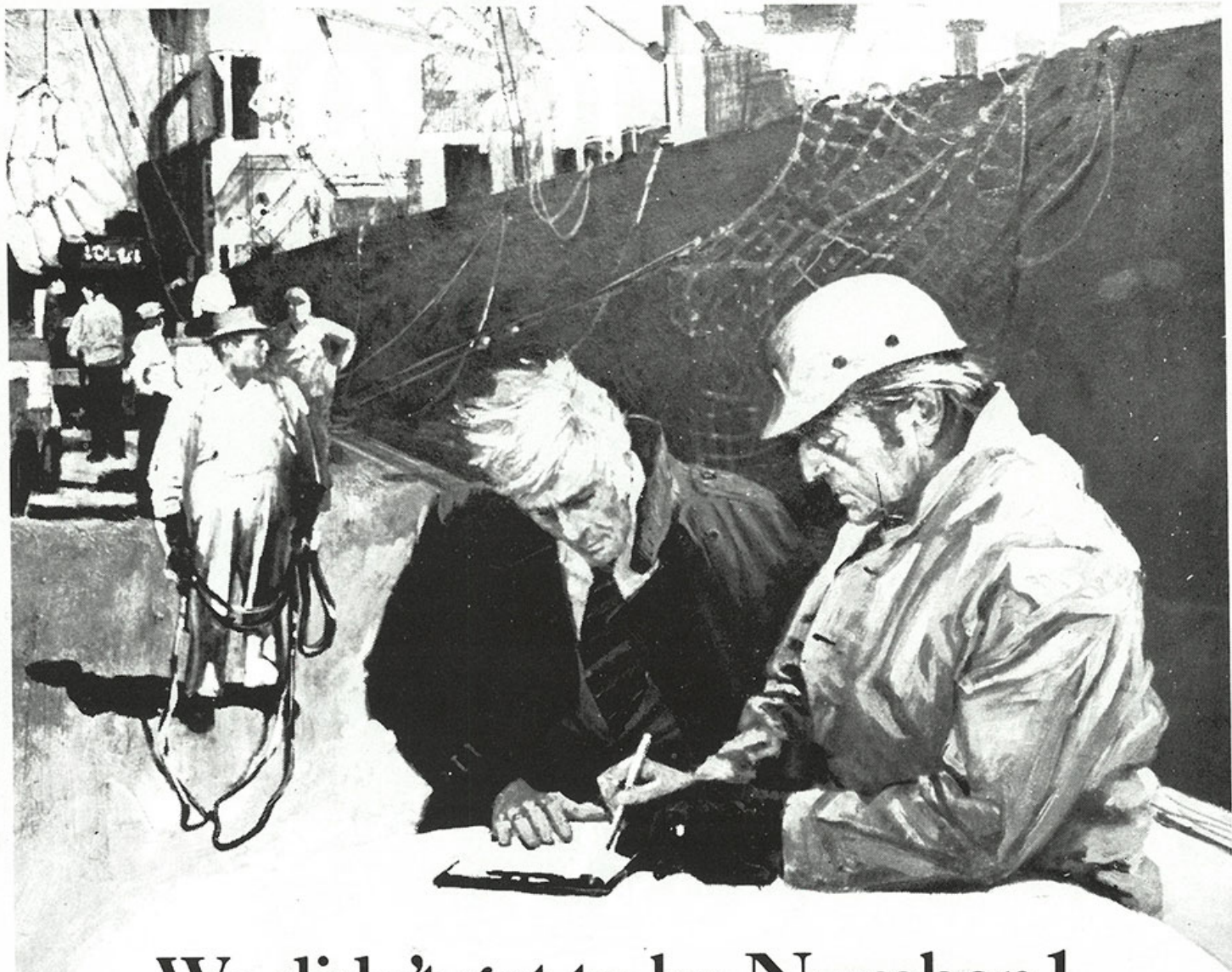
GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197





We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

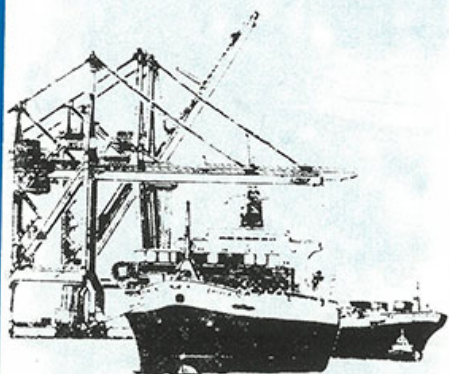
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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 59ο**

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1317/1075

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1317/1075 April 15th, 1990

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Οί Έλληνες του Λονδίνου εϋημερούν
συνεργαζόμενοι.
12 Συνέντευξη του Προέδρου του Κομμίτη
κ. Γιάννη Χατζηπατέρα στο Fairplay.
-
- Η Χρηματοδότηση του Νορβηγικού Στόλου
στή δεκαετία του 1990.
14 Τά συμπεράσματα διεθνούς Συμποσίου που
πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο.
-
- Ναυταπάτες (Μορφές και Προληπτικά μέτρα).
17 Άρθρο του άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ. Νίκου Δενιόζου
-
- Τό άρχαιο σύμβολο του Πειραιά, τρόπαιο
του Μοροζίνι και ή δυνατότητα έπιστροφής του.
26 Του δικηγόρου κ. Κωνσταντίνου Λασκαράτου.

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1990
29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
37 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
38 ENGLISH SUPPLEMENT
41 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

A.N. A
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

Ευοίωνο τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας

Θά επιχειρήσουμε μία πρόβλεψη: Μετά τό ἀποτέλεσμα τῶν ἐκλογῶν τῆς περασμένης Κυριακῆς καί τόν σχηματισμό τῆς ὑπό τόν κ. Κων. Μητσοτάκη Κυβερνήσεως, τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας προδιαγράφεται ευοίωνο. Κι αὐτό γιά πολλούς λόγους.

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ Κυβέρνηση τοῦ κ. Κων. Μητσοτάκη, στά πλαίσια τῆς πρωταρχικῆς προσπάθειάς της γιά τήν σταθεροποίηση, κατ' ἀρχήν, ἀλλά καί τήν περαιτέρω ἀνάπτυξη τῆς οικονομίας, θά σπεύσει νά ἀξιοποιήσει τίς τεράστιες δυνατότητες πού παρέχει ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία. Αὐτό σημαίνει ὅτι θά ἐγκύψει χωρίς χρονοτριβή στά προβλήματα γιά νά υπάρξουν οἱ ἄμεσες λύσεις πού θά δώσουν τή δυνατότητα στή Ναυτιλία νά εἰσφέρει ὅσο εἶναι δυνατόν περισσότερο στή νέα ἀναπτυξιακή προσπάθεια τοῦ τόπου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» παρόντα, ὅπως πάντοτε, στόν ἀγῶνα γιά τό καλό τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν ἀνθρώπων τῆς ἄλλα καί ταυτόχρονα καί τοῦ τόπου, ἐπισημαίνουν γιά μία ἀκόμη φορά ὅτι ἐκεῖνο πού προέχει εἶναι ἡ προσέλευση ὅλων τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο. Ὅχι μόνον, βεβαίως, γιά τῆς ἐπιτευχθεῖς ἡ μεγαλύτερη συνεισφορά τῆς Ναυτιλίας πρὸς τόν τόπο. Ἀλλά καί ἐπειδὴ μέ τήν ἐκ νέου γιγάντωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία καί ἡ Ἑλλάδα θά μποροῦν νά διαδραματίζουν πάλι πρωτεύοντα ρόλο καί μέσα στήν ΕΟΚ ἀλλά καί στά διεθνή ναυτιλιακά πράγματα, ἐνῶ ταυτόχρονα θά ἐξαλειφθεῖ ὁ κίνδυνος νά βρεθοῦμε κάποια στιγμή ἐκτός τοῦ νυμφῶνος τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, πού ἐλλοχεύει, κατά τήν ἀντίληψή μας, πάντοτε.

Ἀσφαλῶς ἡ προσέλευση ὅλων τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο δέν εἶναι εὐκόλη ὑπόθεση — γιά νά ἐπιτευχθεῖ ἡ προσέλευσή τους πρέπει νά ἐξασφαλισθοῦν καί στό ὑπό ἑλληνική σημαία πλοῖο ὅλα ἐκεῖνα πού ἔχουν ἐπιτύχει τά πλοῖα αὐτά στίς διάφορες λύσεις στίς ὁποῖες εἶχαν καταφύγει γιά νά ἐπιζήσουν στή διάρκεια τῆς τελευταίας

μακρόχρονης κρίσεως. Αὐτό εἶναι ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνεν. Καί αὐτό πρέπει νά τό καταλάβουμε ὅλοι.

Οἱ ἐπιβαλλόμενες λύσεις καί ρυθμίσεις εἶναι ἐφικτές καί μποροῦν νά γίνουν εὐκόλα, χωρίς μάλιστα νά χρειάζεται στίς περισσότερες περιπτώσεις οὔτε καν νομοθετική ρύθμιση. Ἐκεῖνο πού χρειάζεται εἶναι μόνον πολιτική βούληση, ἡ ὁποία πιστεύουμε ὅτι δέν λείπει ἀπό τήν Κυβέρνηση Μητσοτάκη, ἡ ὁποία, ἐπιπλέον, πρέπει νά κλείσει τά αὐτιά της στίς διάφορες ἀναρρυθγμένες κραυγές πού θά ἀκουσθοῦν ἀπό ἐδῶ καί ἐκεῖ καί νά προχωρήσει στόν δρόμο πού ἐπιβάλλει τό ἐθνικό συμφέρον, τό συμφέρον τοῦ τόπου καί τοῦ λαοῦ — γιά μία ἀκόμη φορά ἐπαναλαμβάνομε ὅτι δέν ἐνδιαφέρει τό τί θέλουν οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ καρεκλοκένταυροι ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν πού μέ τίς ἐνέργειες καί τίς παραλείψεις τους ἀπέδειξαν ἐπανειλημμένα ὅτι δέν μποροῦν νά δοῦν οὔτε τή μύτη τους καί ἐβλάψαν ἔτσι καί τά ἄμεσα καί τά μακροπρόθεσμα συμφέροντα τῶν ναυτικῶν μας. Ἐνδιαφέρει, ἐπαναλαμβάνομε, τό συμφέρον καί τό μέλλον τοῦ τόπου καί τοῦ λαοῦ πού γιά μᾶς εἶναι συνυφασμένο μέ τήν ὑπαρξη μιᾶς ἀνθρώπινης καί ἀποδοτικῆς γιά ὅλους ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Ἐπειδὴ ἐνδεχομένως ὀρισμένοι θά ποῦν ὅτι μέ τήν ἐξασφάλιση καί στό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο ὅλων ἐκείνων πού ἔχουν ἐπιτύχει τά ἐλληνόκτητα στίς διάφορες λύσεις στίς ὁποῖες ἔχουν καταφύγει ὑποστηρίζομε τήν ἀσυνδοσία καί θέλομε νά ἐξομοιώσουμε τήν Ἑλληνική μέ σημαία εὐκολίας, σπεύδομε νά ὑπογραμμίσουμε, πρῶτο, ὅτι ἡ ἀνέν τῶν οἰωνδῶν ἀνεύθυνων, ἐν πολλοῖς, παρεμβάσεων διαχείριση τῶν πλοίων δέν ἀποτελεῖ ἀσυνδοσία, καί, δεύτερο, ὅτι ὁ στόχος μας εἶναι ἡ προσέλευση στό ἐθνικό νηολόγιο μόνον τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων, ἂν καί πρέπει κάποτε, ἴσως εἶναι τώρα ὁ καιρός, νά διεκδικήσουμε καί ξένα πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ διαχείριση θά γίνεται ἀπό τό ἐθνικό μας ναυτιλιακό κέντρο, τόν Πειραιᾶ.

Ο κ. ΚΩΝ. ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ ΔΙΑΤΗΡΕΙ ΚΑΙ ΤΟ YEN

Ὁ Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης διατηρεῖ πρὸς τό παρόν καί τό Ὑ.πουργεῖο Ναυτιλίας μετά τήν ἀρνηση, ὅπως ἐλέγετο, τοῦ κ. Ἀνδρέα Ἀνδριανόπουλου νά ὀρκισθεῖ Ὑπουργός Ναυτιλίας, ἴσως διότι ἐθεώρησε ὅτι ἔτσι ὑποβιβάζοταν.

Κατά τήν ἀντίληψή μας, ἐάν ἔτσι ἔχουν τά πράγματα, πρόκειται γιά τραγική πλάνη, ὅχι μόνον γιά τόν κ. Ἀνδριανόπουλο θά μπορούσε νά ἀναβαθμίσει τό YEN ὥστε νά ἐνταχθεῖ στά καίρια οἰκονομικά Ὑπουργεῖα, ὅπου ἄλλωστε πρέπει νά ἀνήκει, ἀλλά καί ἐπειδὴ θά συνέδεε τό ὄνομά του μέ τόν ἐπαναπατρισμό τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων πού — παρά τίς ἐνυπάρχουσες δυσκολίες — ἐμεῖς θεωροῦμε βέβαιο, τήν ἀνάδειξη τοῦ Πειραιῶς σέ ἰσχυρό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο καί τήν οὐσιαστική ἐνίσχυση τῆς ἐθνικῆς οικονομίας ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων. Κρίμα.

Πιστεύομε ὅτι ὁ κ. Κων. Μητσοτάκης «κράτησε» ἐπειτα ἀπό τήν ἀρνηση τοῦ κ. Ἀνδριανόπουλου καί τό YEN ἐπειδὴ ἀκριβῶς ἀποδίδει σημαντική σημασία στή Ναυτιλία — ἄλλωστε αὐτό διεφάνη

καί ἀπό τήν ἄμεση καθοδὸ του, τό μεσημέρι τῆς Τετάρτης, εὐθύς μετά τήν ὀρκωμοσίαν τῆς Κυβερνήσεως, στό YEN ὅπου ἀνέλαβε προσωρινῶς καί τά καθήκοντα τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, ἐπιβεβαιώνοντας ἔτσι καί τήν διατυπωμένη ἀνωτέρω ἀντίληψη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά καλύτερες ἡμέρες γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

(Μέ τό θέμα τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας ὑπῆρξε τήν Τετάρτη ἕνας κυκεῶνας πού δείχνει ἀνάγλυφα τήν ἀναξιοπιστία τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ. Γύρω στίς 11.30 ὑπῆρχε στό YEN ἡ πληροφορία ὅτι μετά τήν ἀρνηση τοῦ κ. Ἀνδριανόπουλου, τό Ὑπουργεῖο διατηρεῖ ὁ ἴδιος ὁ Πρωθυπουργός. Ἀργότερα καί ἐνῶ ὑπῆρχε μία συνεχῆς σύγχυση γύρω ἀπό τό ποῖός θά ἀνελάμβανε τό YEN, ἀναφέρθηκε μέ ἐπιμονή τό ὄνομα τοῦ κ. Παυλίδου, ὁ ὁποῖος τελικά ἀνέλαβε ὡς Ὑπουργός Οἰκονομικῶν καί γύρω στή 1.30 διευκρινίσθηκε, ἐπὶ τέλους, ὅτι ὁ Πρωθυπουργός θά διατηροῦσε καί τό YEN. Ὅλα αὐτά γιά τήν ἱστορία καί χωρίς νά ἀνατρέπουν τίποτε ἀπό τίς σκέψεις πού ἐκφράσθηκαν ἀμέσως προηγουμένως, δηλαδή πρὶν ἀπὸ αὐτή τήν παρένθεση).

ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΜΕΤΡΑ

Ἐνα πρόβλημα πού πρέπει νά ἀντιμετωπισθεῖ ἀμέσως, χωρίς τήν παραμικρή πλέον χρονοτριβή, εἶναι τό τῆς ἐξελίξεως τῶν ἀξιοματικῶν πού, ἐλλείψει πλοίων μέ Ἑλληνική σημαία, ἀναγκάσθηκαν ὅλα αὐτά τά χρόνια νά ἀπασχολοῦνται σέ πλοῖα μέ ξένη σημαία καί ἔμειναν «στάσιμοι» ἐπείδῃ ἡ ὑπηρεσία τους στά πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς, χρυσόπληρωμένη πρὸς τό NAT, λαμβάνεται ὡς ὅψι μόνον γιά δένταξιοδοτικούς λόγους καί δέν μετράει, σὺν ὑπολογίζεται σὺν ἀπαιτούμενο χρόνο γιά τή λήψη προαγωγικῶν διπλωμάτων. Ἐτσι, αὐτὴ τῇ στιγμῇ ἔχομε «γέρους» ἀνθυποπλοιάρχους καί ὑποπλοιάρχους οἱ ὁποῖοι καθελώθηκαν στοὺς βαθμούς πού κατεῖχαν ὅταν ἐξέσπασε ἡ τελευταία πολὺχρονη κρίση καί σημειώθηκε ἡ τρομακτικὴ συρρίκνωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ἀφοῦ τά πλοῖα ἀναγκάσθηκαν νά ἀναζητήσουν ἄλλες πρόσφορες λύσεις γιά νά ἀντιμετωπίσουν τή λαίλαπα καί νά ἐξακολουθήσουν νά ὑπάρχουν καί μετὰ ἀπὸ αὐτήν.

Πρέπει, λοιπόν, νά ὑπάρξει ἄμεση ρύθμιση μέ ἀναδρομική μάλιστα ἰσχύ γιά νά μὴν πᾶνε ὅλα αὐτά τά χρόνια χαμένα γιά ἀξιους ναυτικούς μας καί ἐπὶ πλέον νά καθορισθεῖ ὅτι γιά τήν ἐξαγορά τῆς ὑπηρεσίας σέ πλοῖα μέ ξένη σημαία πού δέν εἶναι συμβεβλημένα μέ τό NAT θά καταβάλλονται οἱ εἰσφορές πού προβλέπονται γιά τά ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖα — ἐπαναλαμβάνομε, δέν μπο-

ρούμε να συνεχίσουμε να τιμωρούμε τους ναυτικούς μας που αναγκάζονται να ναυτολογούνται σε πλοία με ξένες σημαίες συνεπεία της μέχρι τώρα άβελτηρίας ή, έστω, της αδυναμίας της Έλληνικής Πολιτείας να προσελκύσει στο έθνικό νηολόγιο όλα τα ελληνόκτητα πλοία που θα εξασφάλιζαν συνεχή και αποδοτική δουλειά σε όλους τους ναυτικούς μας, συμπεριλαμβανομένων και των συνταξιούχων που θέλουν να εργασθούν για να συμπληρώσουν την πενιχρή σύνταξη του ΝΑΤ.

Η ΗΓΕΣΙΑ ΤΟΥ Λ.Σ.

Μετά τον σχηματισμό της νέας Κυβερνήσεως άρχισαν πάλι οι κινήσεις των ενδιαφερομένων για την ανάδειξη νέας ηγεσίας στο Λιμενικό Σώμα. Ύπενθυμίζουμε ότι οι αρχιπλοίαρχοι αυτή τη στιγμή είναι (κατά σειρά αρχαιότητας) οι κ.κ. Σταυρόπουλος, Καλογεΐτων, Θανόπουλος, Χασιώτης, Τσελέπης, Πλακιώτης και Φουρτούνας, αλλά αν τελικά υπάρξει νέα ηγεσία ή επιλογή αναμένεται ότι θα γίνει από τον τέταρτο στη σειρά και έν συνεχεία, δηλαδή από τον κ. Χασιώτη και τους υπολοίπους.

Η αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών» είναι ότι υπό τις παρούσες μάλιστα δυσμενείς οικονομικές συνθήκες δεν επιτρέπεται σε καμμία περίπτωση να «φορτώνουμε» τον

κρατικό προϋπολογισμό με ουσιαστικά νέους συνταξιούχους, οι οποίοι και για καθαρά βιολογικούς λόγους θα επιζητήσουν — και θα βρουν — και κάποια εργασία στερώντας έτσι θέσεις εργασίας από τους νέους μας που προσπαθούν να σταθούν στα δικά τους πόδια για να ανακουφίσουν έτσι και τις οικογένειές τους — άλλωστε το δίδυμο της σημερινής ηγεσίας (Ντούνης — Βασόπουλος) είναι επιτυχημένο και μπορεί να προσφέρει ακόμη πολλά στη γενικότερη υπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Τό κύριο άρθρο της παρούσης εκδόσεως αναφέρεται μόνον στην ποντοπόρο Ναυτιλία, ή οποία μαζί με τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων και των επιβατηγών γραμμών εξωτερικού αποτελεί την κύρια συναλλαγματική πηγή της χώρας.

Υπάρχει βεβαίως και η Άκτοπλοία για την οποία τα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι πρέπει να άφεθεί να βρει τον δρόμο της με τον ελεύθερο ανταγωνισμό ώστε τελικά ο κλάδος αυτός να παραμείνει σε ελληνικά χέρια ακόμη και μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση — άλλωστε, είναι έντελώς απαραίτητο το καθεστώς του έσωτερικού καμποτάζ που θέλουν να διατηρείται οι κατέχοντες χωρίς όμως να είναι σε θέση ή και να έ-

πιδιώξουν να προσφέρουν στους επιβάτες τις υπηρεσίες που επιβάλλει η εποχή μας και που επιπλέον τις άκριβοπληρώνουν.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Οι προσπάθειες του έφοπλισμού για την αύξηση της συναλλαγματικής συνεισφοράς της Ναυτιλίας άρχισαν να αποδίδουν και άνατρέπουν τη δυσμενή εξέλιξη που είχε σημειωθεί τό προηγούμενο έτος, ότε έμφανίσθηκε μία μικρή μείωση των συναλλαγματικών εισπράξεων από τη Ναυτιλία σε σύγκριση με τό έτος 1988.

Τά εύνοϊκά αποτελέσματα των προσπαθειών του έφοπλισμού έμφανίσθηκαν στίς συναλλαγματικές εισπράξεις του περασμένου Δεκεμβρίου ότε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα σημείωσε αύξηση 21,6% σε σύγκριση με τό αντίστοιχο μήνα του 1988 και συνετέλεσε να περιορισθεί σε 0,3% μόνον ή μείωση που σημειώθηκε για όλόκληρο τό 1989 έναντι του 1988.

Εύνοϊκό ήταν τό αποτέλεσμα και τόν Άανουάριο όταν σημειώθηκε αύξηση 13,1% έναντι του Άανουαρίου του 1989 (112 έκατ. δολάρια έναντι 99 έκατ. δολ.) ή έκπληξη όμως ήρθε τόν Φεβρουάριο ότε ή αύξηση προσήγγισε τό 50% — 49% για τήν άκρίβεια.

Σύμφωνα με τά προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, τό ναυτιλιακό συ-



81 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ GR 185 38 PIRAEUS GREECE Τηλ.212904 Τηλ.(1) 451 9553



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - ΤΛΧ: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

νάλλαγμα ανήλθε τόν περασμένο Φεβρουάριο σε 127 εκατ. δολάρια έναντι 84,8 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1989.

Είναι εύνοητο ότι με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο τόπος, η αύξηση της συναλλαγματικής συνεισφοράς της Ναυτιλίας είναι πολύτιμη.

ΠΕΠΣΙ, ΒΟΤΚΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως έγγραφαν πρό ολίγων ημερών, οι «Τάϊμς» της Νέας Υόρκης, η «Αμερικανική ΠΕΠΣΙΚΟ» υπογράφει σύντομα την περιβόητη συμφωνία με τη Σοβιετική Ένωση, ύψους 3 δισεκ. δολλαρίων, βάσει της οποίας οι πωλήσεις ΠΕΠΣΙ ΚΟΛΑ στην ΕΣΣΔ θα πληρωθούν με αντάλλαγμα Βότκας και έμπορικων πλοίων.

Πρόκειται για τη μεγαλύτερη συμφωνία που έχει συνάψει ποτέ ξένη εταιρία με τη Σοβιετική Ένωση, η οποία προσφέρει για πρώτη φορά τη δυνατότητα στην ΠΕΠΣΙΚΟ να εξαγάγει τα κέρδη της όχι μόνο σε Βότκα αλλά και με τη ναυπήγηση δέκα πλοίων, κυρίως δεξαμενοπλοίων και πρόντακτ κάρριερς, αξίας περί των 300 εκατ. δολλαρίων.

Από την πλευρά της η ΠΕΠΣΙΚΟ θα αυξήσει τα εργοστάσια έμφιάλωσής της στην ΕΣΣΔ από 26 σε 50 και θα έχει τη δυνατότητα διάθεσης των προϊόντων της σε μπουκάλια και κουτιά σε ολόκληρη τη Σοβιετική Ένωση.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΠΑΛΚΕΡΣ

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του γνωστού οίκου Drewry, στην πρώτη πενταετία του 1990 η κατάσταση προσφοράς — ζήτησης για τα χύδην φορτία θα χειροτερεύσει σε βάρος των ναύλων, οι οποίοι δεν θα ευνουθούν την αποδοτική εκμετάλλευσή.

Στη διάρκεια του 1989 οι τιμές των νέων κατασκευών έφθασαν τα 16 εκατ. δολάρια για την κατηγορία των μπάλκερς «handysize», τα 28 εκατ. δολάρια για σκάφη «πάντα-

μαξ» και τα 43 εκατ. δολλ. για πλοία «capesize». Οι τιμές αυτές σημαίνουν μέση αύξηση 15-30% έναντι του 1988. Έξάλλου λίγα ναυπηγεία είναι σήμερα διαθέσιμα για παραγγελίες στις τιμές αυτές, οι οποίες θεωρούνται ακόμα άσύμφορες. Μετά δεδομένα αυτά θεωρείται φυσικό ότι οι τιμές θα συνεχίσουν την ανοδική τους τάση, έστω και σε ήπιότερο ρυθμό.

Έξάλλου, ύστερα από περίοδο σοβαρής μείωσης του κόστους εκμεταλλεύσεως, τώρα προβάλλει η άπειλή αύξησης ταχύτερης του πληθωρισμού, ύπολογιζόμενη της τάξεως του 30% μέχρι το 1993, κυρίως λόγω των μισθών, των δαπανών συντηρήσεως και έπισκευών. Γεγονός που εκφράζει την αύξουσα ανεπάρκεια προσοντούχων ναυτικών και την αύξουσα γήρανση του παγκόσμιου στόλου. Ένα πρόσθετο παράγοντα αύξησης εκπροσωπούν οι δαπάνες για την προστασία του περιβάλλοντος και τις καλύψεις των Άλλοι ασφαλιστικών οργανισμών.

Η ζήτηση μεταφορικού έργου μέχρι το 1993 θα αυξηθεί κατά 4%, ενώ παράλληλα ο στόλος των μπάλκερς θα αυξηθεί την ίδια περίοδο κατά 7%, λόγω του βραδύτερου ρυθμού των διαλύσεων και της αύξησης των ναυπηγήσεων. Αυτό θα επιφέρει βραχυπρόθεσμα έξασθένηση της αγοράς αλλά μεσοπρόθεσμα οι γενικότερες προβλέψεις είναι σχετικά αισιόδοξες.

ΔΕΝ ΕΠΑΡΚΟΥΝ

Τό βρετανικό έμπορικό ναυτικό θα έχει πραγματικές δυσκολίες να προσφέρει τα άναγκαία μέσα στην άμυνα της χώρας σε περίοδο κρίσεως ή έντάσεως των διεθνών σχέσεων. Αυτή είναι η άποψη του Προέδρου του Γενικού Συμβουλίου του Βρετανικού έφοπλισμού (CGBS), ο οποίος πιστεύει ότι η ανεπάρκεια του έμπορικού στόλου που χρειάζεται για τις έφεδρικές μεταφορές από τη Βορ. Αμερική προς την Εύρωπη, είναι σήμερα προφανής και έχει δημιουργηθεί στη διά-

κεια των τελευταίων έτών, γιατί η Μεγ. Βρετανία είναι η μόνη μεταξύ των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων του κόσμου η οποία δεν ύποστήριξε τη ναυτιλία της ενώπιον του διεθνούς ανταγωνισμού. Καί επανέλαβε τούς λόγους της πρωθυπουργού κυρίας Θάτσερ που είχε δηλώσει ότι: «Είναι άνησυχητική η τάση της κοινής γνώμης που πιστεύει πως δεν ύπάρχει πιά άπειλή στρατιωτικής μορφής, κάνοντας τό σφάλμα που διαπράξαμε ήδη δύο φορές μέσα στον αιώνα».

Καί για νά διαφωτίσει την κοινή γνώμη τό CGBS κυκλοφόρησε μιά ειδική έκθεση που καθορίζει τις τέσσερις κύριες άποστολές του έμπορικού ναυτικού σε περίπτωση κρίσεως, δηλαδή ύποστήριξη του πολεμικού ναυτικού σε καύσιμα, πληρώματα, άνεφοδιασμό, ναρκοθέτηση κ.λ.π., μεταφορές στρατευμάτων από Μ. Βρετανία προς Εύρωπη, μεταφορά βαρέων όπλων από Η.Π.Α. καί μεταφορές πρώτων ύλών για τη βιομηχανία της χώρας, πετρέλαιο για την ένέργεια καί τρόφιμα για τόν πληθυσμό. Όλες οι άποστολές αυτές άπαιτούν μεγάλο άριθμό πλοίων πάσης κατηγορίας, από ύπερωκεάνια, δεξαμενόπλοια, κοντέϊνερς, μπάλκερς, ρό/ρό, ψυγεία κλπ. μέχρι ρυμουλκά, άλιευτικά καί λοιπά βοηθητικά σκάφη.

Τέλος τό CGBS έχει ύπολογίσει ότι τά διαθέσιμα για την έκπληρωση των άποστολών αυτών σκάφη έχουν μειωθεί από 1.294 του 1985 σε 967 τό 1989. Στην ίδια περίοδο τά ύπό έθνική σημαία πλοία μειώθηκαν από 680 σε 362, ενώ μικρότερες μειώσεις έχουν ύποστεί τά τελούντα ύπό σημαίες έξαρτημένων έδαφών ή διάφορες άλλες ξένες σημαίες.

ΟΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Μέ πρωτοβουλία των ΗΠΑ, εκπρόσωποι των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων καί του ΟΟΣΑ θα συναντηθούν με Άμερικανούς αξιωματούχους στην Ουάσιγκτον στη 23 Άπριλίου, για νά διαλευκανθούν πλήρως οι όροι καί τά ποσοστά των ναυπηγικών επιδοτήσεων που

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.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο δημοσιευθείς εις την έφημερίδα της Κυβερνήσεως Α.Ν. 2075/1939, πλήν των φορολογικών του διατάξεων αναφέρεται κυρίως εις τὰ υπό Παναμαϊκήν σημαίαν Έλληνικής πλοιοκτησίας φορτηγά σκάφη, διὰ τὰ ὅποια προβλέπεται τετράμηνος προθεσμία ἵνα ἐπανέλθουν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

Τὴν 12ην Ἀπριλίου ἐδημοσιεύθη ἀνακοινωθέν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου πληροφοροῦν τοὺς ναυτιλλομένους ὅτι ὠρισμένη περιοχὴ τῆς Βορ. Θαλάσσης καὶ τῶν πορθμῶν Σκάαγερακ καὶ Κάτεγκατ κατέστη ἐπικίνδυνος εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν λόγω τῆς ποντίσεως ναρκῶν ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Στόλου.

— Χαρακτηριστικὴ ὑπῆρξεν ἡ περιστολὴ τῆς Γερμανικῆς κατὰ θάλασσαν δράσεως ἐναντίον τῆς συμμαχικῆς καὶ τῆς οὐδετέρας ναυτιλίας. Αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιθέσεις ἐναντίον νηοπομπῶν ὑπῆρξαν σποραδικαί, ἡ δρᾶσις τῶν ὑποβρυχίων ἡραιώθη καὶ ἡ ἐκ τῶν ναρκῶν κίνδυνος ἐμειώθη εἰς τὸ ἐλάχιστον.

— Τὰ ἀχρηστευμένα ἐπιβατηγά ἀτμόπλοια «Ἡπειρος», Μαρία Λ.» καὶ «Σῦρος» ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 28.700 λιρῶν.

— Τὴν πρωΐαν τῆς 14ης Ἀπριλίου ἐξώκειλε λόγω τῆς κακοκαιρίας καὶ τοῦ σκότους παρὰ τὸ ἀκρωτήριο τοῦ Μαραθῶνος τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιο «Ἐλση» ὑποστάν σοβαρὰς ζημίας εἰς τὰ ὕψαλα τῆς πῦρας. Κατὰ τὴν πρόσκρουσιν ἐφονεύθη εἰς ναῦτης. Μία λέμβος ριφθεῖσα προώρως ὑπὸ τοῦ λογιστοῦ τοῦ πλοίου εἰς τὴν θάλασσαν ἀνετράπη ὑπὸ τῶν κυμάτων καὶ πέντε ἐκ τῶν εἰσελθόντων εἰς αὐτὴν ἐπιβατῶν ἐπνίγησαν.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 224/15.4.1940)

ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν σὲ ὁρισμένες χώρες καὶ ἰδιαίτερα στὴν Ἰσπανίαν καὶ Ἰταλίαν.

Σύμφωνα μὲ πηγὲς τῆς Ἀμερικανικῆς πρωτεύουσας, παρὰ τὴν συμφωνίαν τῶν 13 χωρῶν-μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ καὶ τῆς Νοτ. Κορέας γιὰ τὸ πλήρη τερματισμὸ παροχῆς ἐπιδότησεων σὲ νέες ναυπηγήσεις πολλὰ σημεῖα τῆς σχετικῆς συμφωνίας πρέπει νὰ διαλευκανθοῦν πρὶν τὴν ἐπόμενη συνάντησιν τοῦ ΟΟΣΑ, πού ἔχει προγραμματισθεῖ νὰ πραγματοποιηθῇ στὸ Παρίσι στὶς 14 Μαΐου καὶ στὴν ὁποία ἐλπίζεται νὰ ὑπογραφῇ μιά δεσμευτικὴ συμφωνία ἀπ' ὅλα τὰς ἐνδιαφερόμενες ναυπηγοβιομηχανικὰς χώρας.

Η ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Εἶναι πολὺ ἀμφίβολο ἐὰν ὑπάρχει ἔστω καὶ ἓνας στὴν Ἑλλάδα, ἐκτός φυσικὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ χώρου, πού νὰ μπορεῖ νὰ διανοηθεῖ, λόγῳ χάρη, ὅτι τὸ πρόβλημα τῶν Ποντίων πού ἐπιστρέφουν στὴν Ἑλλάδα ἀπὸ τὴ Σοβιετικὴ ἔνωση εἶναι δυνατόν νὰ ἀπασχολεῖ τὸν ἑλληνικὸ ἐφοπλισμὸ τοῦ Λονδίνου. Καὶ ὅμως ὁ ἐφοπλισμὸς μας ὄχι μόνον δὲν ξεχνᾷ οὐτε ἐπὶ στιγμὴ τὰ προβλήματα πού ἀπασχολοῦν τὸν τόπο ἀλλὰ καὶ πασχίζει γιὰ τὴν ἀντιμετώπισή τους.

Γιὰ τὸ συγκεκριμένο θέμα τῆς ἐπιστροφῆς τῶν Ποντίων, ὁ φίλτατος Πρόεδρος τοῦ Κομμιτῆ, καὶ ἰδιαίτερα ἀγαπητὸς ἀπὸ ὅλους κ. Γιάννης Χατζηπατέρας ἀπέστειλε εἰδικὴ ἐγκύκλιον σὲ ὅλα τὰ μέλη τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου στὴν ὁποία ἀναφέρονται οἱ προσπάθειες τῆς ἑλληνικῆς κυβερνήσεως νὰ ἐγκαταστήσῃ τοὺς Ποντίους στὴ Θράκη καὶ ὑπογραμμίζονταν ὅτι οἱ ἀνάγκες πού ὑπάρχουν εἶναι μεγάλες. Ταυτοχρόνως μὲ τὴν ἐγκύκλιον ἐγνωστοποιεῖτο στὰ μέλη τοῦ Κομμιτῆ ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς Ἐρυθρὸς Σταυρὸς ἔχει ἀνοίξει εἰδικὸ λογαριασμὸ στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος (Κεντρικὸ Κατάστημα τῆς ὁδοῦ Αἰόλου) μὲ ἀριθμὸ 04-48300 - 83 γιὰ ὅσους ἐπιθυμοῦν νὰ συμπαρασταθοῦν.

Ἐξ ἄλλου πρόσφατα, ἡ διοίκηση τοῦ Κομμιτῆ ἐνημέρωσε τὰ μέλη του καὶ γιὰ τὴ δραστηριότητα καὶ τὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Ἰδρύματος Ἑρευνῶν γιὰ τὸ Παιδί στὴν Ἑλλάδα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὴς ἀνάγκες τῆς λειτουργίας του. Ἀφορμὴ, σχετικὴ ἐπιστολὴ τοῦ Προέδρου τοῦ Ἰδρύματος καθηγητοῦ κ. Σπύρου Δοξιάδη — ὅσοι ἐπιθυμοῦν νὰ βοηθήσουν, κατέληγε τὸ Κομμιτῆ στὴν ἐνημέρωσιν πρὸς τὰ μέλη του, μποροῦν νὰ ἀπευθυνθοῦν ἀπευθείας στὸ Ἰδρυμα, ὁδὸς Ἀμαλίας 42, 105 38 Ἀθήνα.

Ὁ ἐφοπλισμὸς μας δὲν ξεχνᾷ τὸν τόπο.

ΤΟ ΜΠΩΛΤΙΚ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ὁ Πρόεδρος καὶ οἱ Διευθυντές τοῦ Baltic Exchange παρέθεσαν στὶς 21 Μαρτίου στὸ Queen's Room γεῦμα πρὸς τὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου τοῦ Κομμιτῆ καὶ ὅπως εἶναι αὐτονόητο δὲν ἐπρόκειτο γιὰ μιά ἀπλὴ τυπικὴ ἐκδήλωση ἀλλὰ γιὰ τὴν ἐπιβεβαίωση, γιὰ μιά ἀκόμη φορὰ, τῆς ἐκτιμῆσεως καὶ τῆς φιλίας πού ἔχει ἀναπτυχθεῖ ἀπὸ τὴ συνεργασία ἐπὶ μακρὰ σειρὰ ἐτῶν μεταξὺ τῶν μελῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας καὶ τοῦ Μπώλτικ.

Στὴ διάρκεια τοῦ γεύματος μίλησε ὁ Πρόεδρος τοῦ Μπώλτικ κ. Ραυ Vogt ὁ ὁποῖος ἀναφέρθηκε στοὺς στενοὺς δεσμούς καὶ τὴ συνεργασία μὲ τὸν ἑλληνικὸ ἐφοπλισμὸ. Ἀντα-

πάντησε εὐχαριστώντας ὁ Πρόεδρος τοῦ Κομμιτῆ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας ὁ ὁποῖος μὲ τὴν εὐκαιρία γνωστοποίησε τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ Κομμιτῆ νὰ δωρηθῇ στὴ συλλογὴ τοῦ Μπώλτικ μοντέλου τοῦ πρώτου ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου, τοῦ ἱστορικοῦ «Καρτερία».

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Ὅπως ἀνακοινώθηκε ἀπὸ τὸ Κυπριακὸ νηολόγιο, ἐντάθηκαν πρόσφατα στὴ σημαία τῆς Μεγαλονήσου 14 πλοῖα πού τελοῦσαν ὡς τώρα ὑπὸ τὴ Σοβιετικὴ σημαία. Πρόκειται γιὰ σκάφη διαφόρων κατηγοριῶν, ἀπὸ μπάλες κάρριερς μέχρι ὑγραεριοφόρα, ἐνῶ ἀκόμη τέσσερα Σοβιετικὰ πλοῖα ἔχουν ζητήσει τὴν νηολόγησή τους στὴν Κύπρον καὶ ἀναμένουν τὴ σχετικὴ ἐγκρίσιν.

Ὡς πρὸς τοὺς λόγους πού ὥθησαν τοὺς Σοβιετικοὺς νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν ἐθνικὴ τους σημαία, οἱ Κύπριοι ἀρμόδιοι ἀρνήθηκαν νὰ δώσουν ἐξηγήσεις καὶ ἀρνήθηκαν ἐπίσης νὰ σχολιάσουν τὴν πληροφορία τοῦ Λόυδς Λίστ κατὰ τὴν ὁποία οἱ ναυτιλιακὲς ἐταιρίαι τῆς Σοβιετικῆς ἔνωσης ἀντιμετωπίζουν τὴ μεταφορὰ 120 πλοίων ὑπὸ Κυπριακὴ σημαία. Παρόμοια ἀρνήσιν διατύπωσε καὶ ἡ Σοβιετικὴ Πρεσβεΐα τοῦ Λονδίνου.

Οἱ ἐξηγήσεις πού παρέχονται ἀπὸ ἀνεπίσημους ναυτιλιακοὺς κύκλους ἀναφέρονται στὴν πιθανότητα νὰ ἀποτελεῖ ἡ μεταφορὰ αὐτὴ προσπάθεια μειώσεως τοῦ κόστους τοῦ Σοβιετικοῦ πλοίου, διὰ τῆς χρησιμοποίησης πλεωμάτων τοῦ τρίτου κόσμου, ἐν ὅψει τῶν οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν ἐξελίξεων πού σημειώνονται στὴ χώρα αὐτή. Ἐξάλου Βρετανικοὶ ναυλομεσιτικοὶ κύκλοι ὑποστηρίζουν ὅτι ἐνῶ οἱ παραπάνω μετεγγραφές εἶναι πράγματι οἱ πρώτες πού γίνονται στὸ Κυπριακὸ νηολόγιο, δὲν εἶναι ὡς τόσο ἡ πρώτη φορὰ πού Σοβιετικὰ πλοῖα νηολογοῦνται ὑπὸ ξένες σημαίες.

Σημειώνουμε ὅτι σύμφωνα μὲ τὰ τελευταῖα στοιχεῖα τοῦ Λόυδς Ρέτζιστερ, ὁ Σοβιετικὸς στόλος περιλαμβάνει 1.250 πλοῖα ἄνω τῶν 5.000 τόν. d.w., ἀντιπροσπεύοντα τὸν νῆξ 21.870.000 τόνων γκρός.

ΑΝ ΗΤΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ...

Οὐτὲ νὰ σκεφθοῦμε δὲν μπορούμε τί θὰ εἶχε συμβεῖ καὶ τί θὰ γραφόταν στὶς ἑλληνικὲς, πρωτίστως, ἀλλὰ καὶ στὶς ξένες ἐφημερίδες ἂν ἀτύχημα ἀνάλογον μὲ αὐτὸ πού συνέβη τὸ περασμένο Σάββατο στὸ νορβηγικὸ (μὲ σημαία Βερμούδων) φέρρι «Σκανδιναβικὸν Στάρ» εἶχε σημειωθεῖ σὲ ἑλληνικὸ πλοῖο. Οὐτε ψῆλλος στὸν κόρφο μας...

Ἐν πάσῃ περιπτώσει: Τὸ ἀτύχημα τοῦ «Σκανδιναβικὸν Στάρ» στὸ ὁποῖο ὑπολογίζεται ὅτι ἔχασαν τὴ ζωὴ τους περὶ τὰ 150 ἀτο-



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

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

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

ΚΑΚΗ ΧΡΟΝΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΣ

Κατά την ετήσια έκθεση του 'Ινστιτούτου των 'Ασφαλιστών του Λονδίνου (ILU), τό 1989 υπήρξε έτος άλλαπαλλήλων καταστροφών γιά τούς ναυτικούς ασφαλιστάς.

Τό 'Ινστιτούτο περιλαμβάνει 118 ασφαλιστικές εταιρίες, θαλάσσης καί άέρος, πού χειρίζονται τό μισό του συνόλου των ασφαλίσεων πού καλύπτει ή αγορά του Λονδίνου. Στή χρήση του 1978 κυριάρχησε μόνο ή καταστροφή τής πλωτής εξέδρας «Piper Alpha» μέ κόστος 1,5 δισεκ. δολλ. ενώ στή χρήση του 1989 οι καταστροφές ήσαν άλλαπαλλήλες. Κατά τό έτος αυτό έγινε ή προσάραξη του «Eckon Valdez» στήν 'Αλάσκα πού προκάλεσε τή χειρότερη θαλάσσια ρύπανση στήν άμερικανική ιστορία. Μεσολάβησαν επίσης ή κυκλών Hugo, ό σεισμός του 'Αγ. Φραγκίσκου καί ή έκρηξη του πετροχημικού εργοστασίου τής Φίλιπς στό Τέξας. Τό κάθε ένα από τά άτυχήματα αυτά κόστισε περισσότερο από ένα δισεκ. δολλ. μολοντί όλα δέν έμπίπτουν στό θαλάσσιο τομέα. Στόν τομέα τής ενέργειας πληρώθηκαν άποζημιώσεις στό θύματα πολλών καταστροφών, όπως τής πλωτής εξέδρας Arco - B (150 έκ. δολλ.), τής έκρήξεως καί πυρκαγιάς του διυλιστηρίου Chevron στό Ρίτμοντ (90 έκ. δολλάρια), ενώ τό διυλιστήριο τής Φίλιπς θά κοστίζει όσο περίπου καί τής εξέδρας «Piper Alpha».

'Εξάλλου οι στατιστικές του 1989 δείχνουν σοβαρή χειροτέρευση τής καταστάσεως του παγκόσμιου στόλου. Τό άπώλεσθέν τοννάξ άνήλθε σέ 1.678.077 τον. γκρός πού σημαίνει αύξηση κατά 40%. 'Ανησυχτική επίσης είναι ή συνεχιζόμενη αύξηση του μέσου όρου ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, καθώς τά δέκα τελευταία χρόνια τό ποσοστό των πλοίων κάτω των 10 έτών έπεσε από τό 42% στό 36%.

ΦΥΛΑΚΗ ΕΝΟΣ ΑΝΔΡΟΣ

'Ο Γαλλικός νηογνώμων Bureau Veritas καθιέρωσε τήν καινούργια ένδειξη — κλάση CNC γιά τήν κάλυψη του έλέγχου καί τής κυβερνήσεως πλοίου μέ κεντρικό σύστημα πού λειτουργεί από τή γέφυρα. 'Ο νέος κανονισμός φέρει τόν τίτλο: «Κεντρικός έλεγχος διακυβερνήσεως, ένδειξη CNC, τεχνικοί όροι χορηγήσεως καί διατηρήσεως τής κλάσεως».

'Η ένδειξη CNC καλύπτει τό σύνολο των όργάνων ναυσιπλοίας καί των έντολών προώσεως καί κυβερνήσεως καθώς καί τήν ένο-

νεκροταφείο πλοίων έγινε ό Βισκαϊκός στό διάστημα των τελευταίων θυελλών πού σάρωσαν τόν 'Ατλαντικό άνάμεσα στή Γαλλία καί τήν 'Ισπανία, δικαιολογώντας τή φήμη του σάν μιάς άπ' τής φοβερότερης θάλασσας του κόσμου. Στό τετράμηνο από τά μέσα του 'Οκτωβρίου 1989 μέχρι τά μέσα Φεβρουαρίου 1990, έννέα πλοία χάθηκαν εκεί, παρασύροντας στό θάνατο 41 ανθρώπινες ψυχές, ενώ πολλά άλλα πλοία υπέστησαν σοβαρές ζημιές καί άβαντες.

Τό κοινό χαρακτηριστικό όλων άνεξαιρέτως των παραπάνω ναυαγίων είναι ότι άφορούν σέ πλοία μικρότερα των 4.000 τον. γκρός, γεγονός πού επαναφέρει στήν επικαιρότητα τό έρώτημα τής ασφαλείας των μικρών πλοίων στήν περιοχή αυτή μέ μεγάλη κακοκαιρία.

'Ο Βισκαϊκός κόλπος, έκτάσεως 100 περίπου χιλιάδων τετρ. μιλίων, όριζόμενος από τόν άνατολικό 'Ατλαντικό, τή βόρεια άκτή τής 'Ισπανίας καί τής δυτικές Γαλλικές παραλίες, είχε άνέκαθεν κακή φήμη. 'Αλλά ό άριθμός των άτυχημάτων των τελευταίων μηνών έχει σπάνια ξεπεραστεί, σέ σημείο πού δικαιολογεί τή σύνδεσή τους μέ τό λεγόμενο «φαινόμενο του θερμικού» καί μέ συναφείς έπιστημονικές θεωρίες γιά τής κλιματολογικές μεταβολές τής 'Αρκτικής.

Βέβαιο πάντως θεωρείται ότι οι σκληρότερες συνθήκες παρατηρούνται στή περιοχή τής ήπειρωτικής ύφαλοκρηπίδος πού βάνει παράλληλα μέ τόν Κόλπο καί όπου ό βυθός ύψώνεται άπότομα από τά 4000 στό 200 μέτρα. Κύματα πού ταξιδεύουν χιλιάδες μίλια στόν 'Ατλαντικό, έρχόμενα σέ βίαία πρόσκρουση μέ τήν ύφαλοκρηπίδα έχουν ως άποτέλεσμα νά κάνουν τής περιόδους του σάλου βραχύτερες καί τό ύψος των κυμάτων μεγαλύτερο καί περισσότερο άπότομο, ενώ παράλληλα οι άνεμοι, ιδίως οι βορειοδυτικοί, πού σουρώνουν εκεί καί χτυπούν στίς άπότομες 'Ισπανικές άκτές, άνακλώνται στόν Κόλπο δημιουργώντας συνθήκες παράφορης θαλασσοταραχής.

Δυστυχώς τής συνθήκες κάτω από τής όποιες χάθηκαν τέσσερα από τά παραπάνω πλοία είναι βέβαιο πώς δέν θά τής μάθουμε ποτέ, άφού μαζί μ' αυτά χάθηκε καί όλόκληρο τό πλήρωμά τους.

μα — τό ένα τρίτο δηλαδή των έπιβαινόντων έπιβατών καί μελών του πληρώματος — είναι τό μεγαλύτερο ναυτικό άτύχημα μεταπολεμικής στήν Εύρώπη. Καί άνεξάρτητα από τής αιτίες — ό Νορβηγός πλοίαρχος του σκάφους μίλησε γιά έμπρησμό έπειδή υπήρξαν δύο έστίες φωτιάς — έπισημαίνονται μαρτυρίες διασωθέντων έπιβατών σύμφωνα μέ τής όποιες δέν λειτουργήσε τό προειδοποιητικό σύστημα κινδύνου καί τό πλήρωμα δέν ήταν κατάλληλα εκπαιδευμένο γιά νά παράσχει τήν έπιβαλλόμενη σέ άνάλογες περιπτώσεις βοήθεια πρós τούς έπιβάτες.

Οί έπισημάνσεις αυτές είναι καιρίες, αυτή όμως πού άναφέρεται στήν έλλειψη κατάλληλου εκπαιδύσεως του πληρώματος μάς άναγκάζει νά προκηρύξουμε σέ συγκρίσεις καί νά υπενθυμίσουμε ότι ή ναυτικότητα καί ή κατάλληλη εκπαίδευση των 'Ελλήνων ναυτικών λειτουργήσε σωτήρια γιά τούς μαθητές πού επέβαιναν στό έλληνικό κρουαζιερόπλοιο «Τζούπιτερ» κατά τόν έμβολισμό του από τό Ιταλικό πλοίο καί τή βύθισή του έξω από τό λιμάνι του Πειραιώς.

'Η μή λειτουργία του προειδοποιητικού συστήματος κινδύνου μπορεί νά συνδυασθεί καί μέ τά έρωτηματικά πού δημιουργεί ή ταχύτατη επέκταση τής πυρκαϊάς γιά τήν τήρηση των άπαιτήσεων πού προβλέπονται από τήν οικεία Διεθνή Σύμβαση κατά τήν κατασκευή του σκάφους αλλά καί κατά τήν άποκατάσταση των ζημιών πού είχε προκάλεσει προγενέστερη πυρκαϊά (τό 1988) στό ίδιο πλοίο.

'Η τραγωδία του «Σκανδινάβιαν Στάρ» όμως ήταν άυτονόητο, κατέλαβε τήν πρώτη σελίδα καί του «Lloyd's List» τό όποιο στίς 9 'Απριλίου σημείωσε καί τής πληροφορίες ότι τό πλοίο έπρόκειτο νά αλλάξει πλοιοκτητή στίς 9 'Απριλίου, ότι ή ITF είχε ζητήσει τήν προηγούμενη από τό άτύχημα έβδομάδα άπό τούς πλοιοκτήτες νά επέλθει άλλαγή στή συμφωνία επανδρώσεως πού υπήρχε καί ότι ή ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου είχε μεταφερθεί στήν εταιρία «Skuld» μερικές ήμέρες πρίν από τήν πυρκαϊά.

'Η πυρκαϊά στό «Σκανδινάβιαν Στάρ» όμως δέν ήταν ή μόνη. Πυρκαϊά εκδηλώθηκε επίσης τή νύκτα τής Κυριακής πρós τή Δευτέρα άνοικτά τής Ουαλίας καί στό Ιρλανδικό φέρρυ «Νορόνα» μέ άποτέλεσμα τόν θάνατο ενός έπιβατού ενώ άλλοι 31 έπαθαν δηλητηρίαση από τής άναθυμιάσεις καί μεταφέρθηκαν σέ νοσοκομεία. 'Εξ άλλου τήν Τρίτη εκδηλώθηκε πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο του βρετανικού φέρρυ «Βασίλισσα Μαθίλντ», ή όποία κατασβέσθηκε από τό πλήρωμα χωρίς νά υπάρξουν ανθρώπινα θύματα.

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

ποίηση τους σε ένα κεντρικό σύστημα. Λαμβάνεται επίσης υπ' όψη ο σχεδιασμός της γέφυρας ως προς την ικανοποίηση των απαιτήσεων του κανόνα ISO-8408 και ιδιαίτερα σε ότι αφορά την ανταπόκριση ανθρώπου - μηχανής των συστημάτων πληροφόρησης και τηλεπικοινωνίας.

Στις περιπτώσεις της διακυβερνήσεως με έναν μόνο άνδρα φυλακής προβλέπονται ειδικές διατάξεις για τον έλεγχο της αποδοτικότητας του. Εφόσον δε το σύστημα αυτό εφαρμόζεται στο 24ωρο και επιτραπεί από την αρμόδια αρχή, είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση συστήματος ελέγχου και αξιολογήσεως του ανδρός φυλακής τόσο σε σχέση με τις πραγματικές συνθήκες της ναυσιπλοΐας όσο και του περιβάλλοντος. Απαιτείται επίσης η εγκατάσταση οργάνου επιτηρητικού της ανά πάσα στιγμή κλήση αναπληρωτού και την αποκατάσταση άμεσου επικοινωνίας σε περίπτωση ανάγκης.

Πρό της χορηγήσεως της ενδείξεως CNC επιβάλλεται η πραγματοποίηση σειράς επιτυχών δοκιμών. Στη συνέχεια η διατήρηση της κλάσεως επιβάλλει την άριστη λειτουργία και απόδοση του συστήματος, ελεγχόμενη κατά τις περιοδικές επιθεωρήσεις του Μηγνώμονα.

ΟΙ ΒΡΑΒΕΥΜΕΝΟΙ

Δημοσιεύουμε σήμερα σ' αυτή τη θέση τα ονόματα των σπουδαστών των δημοσίων ναυτικών σχολών που βραβεύθηκαν από τους κ.κ. Γεράσιμο και 'Αλέξανδρο 'Αγουδήμο για την επίδοσή τους στις σπουδές τους. Κι αυτό για δύο λόγους: Πρώτα, για να τιμήσουμε και έμεις αυτά τα παιδιά. Καί, δεύτερο, για να πούμε, για μία ακόμα φορά, ότι όλοι οι φορείς της Ναυτιλίας πρέπει έφεξης να τιμούν πρωτίτως και να επιβραβεύουν την παραμονή και την επίδοση στο ναυτικό επάγγελμα.

Οι σπουδαστές, λοιπόν, που βραβεύθηκαν από τους κ.κ. Γεράσιμο και 'Αλέξανδρο 'Αγουδήμο γιατί πρώτευαν κατά το εκπαιδευτικό έτος 1988-89, είναι κατά σχολές, οι έξης: Σχολές Πλοιάρχων: Παν. Λαζόπουλος και 'Ιωάν. 'Αναστασάκος ('Ασπροπύργου), Παν. Φοινίκης και Δημ. Μέλος ('Υδρας), Στυλ. Πετρόνιος και 'Αρτέμ. Βίγλιανης (Κύμης), Μιχ. Μαυροειδής και Γεώργ. Οικονόμου (Σύρου), 'Αντ. Λινάκης και Γεώργ. Δουκάκης (Οίνουσών), Ταξ. Κατσαράς και Σπυρ. Καζιάνης (Κεφαλληνίας), Κων. Σισμανίδης και 'Ιωάν. Ροδόπουλος (Γαλαξειδίου), 'Ιωάν. Πατερός και Σπυρ. Στεφανάκης (Χανίων), Νικ. Μαύρος και 'Ιωάν. Ρέγκας (Νέας Μηχανιώνας) και Γε.

ώργ. Χατζηκωνσταντής και Νεκτ. Μαυρίδης ('Ηρακλείου).

Σχολές Μηχανικών: Γρηγ. Καρούσος και Κων. Πόρτολος ('Ασπροπύργου), Στυλ. Μαγκανάρης και Θεόδ. Φουρνάρης (Σκαρμαγκά), Δημ. Νάζος και Δημ. Γαβριήλ ('Ελευσίνας), Παν. Βαμβούρης και Σπυρ. Γιαννακός (Χίου), Δημ. 'Αλιμπέρτης και Νικ. Παντινάκης (Χανίων), Χρ. Μπαξεβανίδης και 'Απόστ. Σταματόπουλος (Νέας Μηχανιώνας).

Σχολές Ραδιοτηλεγραφητών: 'Ιωάννα Σαπουντζάκη και Νιδόβη Πατρικίου ('Ασπροπύργου), Κων. Τουτουτζής και Κυρ. Καγιόγλου (Ρόδου), Γεώργ. Μακρής και Βασ. 'Ανδριώτης (Πρέβεζας) και 'Αλέξ. Ευσταθίου και

ΑΠΟΝΕΜΗΘΗΚΑΝ

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1990

Για μία ακόμη φορά η επίδοση των Διεθνών Βραβείων 1990 του 'Ιδρύματος 'Ωνάση έφεραν την 'Αθήνα στο προσκήνιο της διεθνούς πολιτιστικής σκηνής, καθώς συνέρχονταν στην πρωτεύουσα προσωπικότητες από όλη την 'Υφήλιο, τις οποίες μόνο τό γόητρο του Κοινωφελούς 'Ιδρύματος μπορούσε να συγκεντρώσει, με κορυφαία τον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού 'Ηνωμένων 'Εθνών Ξαβιέρ Περέζ ντε Κουεγιάρ, ο οποίος τιμήθηκε με το Βραβείο για τον 'Ανθρωπο και την 'Ανθρωπότητα — ΑΘΗΝΑ — σε αναγνώριση των προσωπικών του πρωτοβουλιών για την επίλυση των διαφόρων κρίσεων ανά τον κόσμο και της διπλωματικής του δεξιοτεχνίας η οποία έχει συμβάλει στην αναζωογόνηση του 'Οργανισμού 'Ηνωμένων 'Εθνών ως θεσμού δημιουργικής αντιμετώπισης των διεθνών εξελίξεων προς όφελος της παγκόσμιας ειρήνης.

'Αποδεχόμενος το βραβείο και απευθυνόμενος στη κατάμεστη αίθουσα της Παλαιάς Βουλής ο κ. Ντέ Κουεγιάρ τόνισε μεταξύ άλλων και τα έξης:

«Το βραβείο που μου απονέμεται σήμερα είναι άφιερωμένο στον 'Ανθρωπο και την 'Ανθρωπότητα.

Διακρίνω ένα πολύ σημαντικό νόημα στην παράθεση αυτών των δύο λέξεων.

'Ανθρωπότης, βεβαίως, είναι το σύνολο — τό πλήθος — πίσω όμως από αυτό, στέκει ο 'Ανθρωπος, τό άτομο, μέ τις έλπίδες, τούς φόβους και την αξιοπρέπεία του, τις έλπίδες που δέν εκφράζονται πάντα εύκρινως, τούς φόβους που αποζητούν κατευνασμό, την αξιοπρέπεια που της αξίζει ο σεβασμός σε κάθε περίπτωση.

Δημ. Μπανούδης ('Ηρακλείου).

'Υπενθυμίζουμε ότι οι κ.κ. Γεράσιμος και 'Αλέξανδρος 'Αγουδήμος πρόσφεραν σε καθενα από τούς ανωτέρω σπουδαστές τό ποσό των 150.000 δραχμών.

ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

Περιορισμένη, αναγκαστικά, λόγω της επιτακτικής ανάγκης να κυκλοφορήσει πρίν από τό Πάσχα, η έκταση του παρόντος τεύχους. Για τις υπάρχουσες ελλείψεις ζητούμε προκαταβολικά συγγνώμη από τούς αναγνώστες στους οποίους και από αυτή έδώ τη στήλη εύχόμαστε ολόψυχα Καλό Πάσχα.

'Ανθρωπισμός, μέ την έννοια της μέριμνας για τον 'Ανθρωπο, την τραγωδία και μεγαλοπρέπεια του 'Ανθρώπου, είναι η ψυχή της λαμπρής κληρονομιάς που η 'Ελλάδα άφησε στον κόσμο».

Τό Βραβείο για τον 'Ανθρωπο και τον Πολιτισμό — ΟΛΥΜΠΙΑ — απονεμήθηκε στην Πόλη της Βαρσοβίας μέ την εύκαιρία της 50ης επέτειου από την ολοσχερή καταστροφή της κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, για να τιμήσει την υποδειγματική αποκατάσταση της πόλεως και την άφοσίωση του Πολωνικού Λαού στην πολιτιστική του κληρονομιά.

Τό Βραβείο παρέλαβε ο Πρόεδρος της Πολεως της Βαρσοβίας κ. Stanislaw Wyganowski.

Τό Βραβείο 'Ωνάση για τον 'Ανθρωπο και την Κοινωνία — ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ — δόθηκε στον κ. Ailton Krenak και την 'Ενωση 'Ινδιάνικων 'Εθνοτήτων για την εξαιρετική εργασία τους στην προσπάθεια προστασίας των αυτοχθόνων 'Ινδιάνων του 'Αμαζονίου καθώς και των Δασών της περιοχής και τέλος, τό

Βραβείο για τον 'Ανθρωπο και τό Περιβάλλον — ΔΕΛΦΟΙ — απονεμήθηκε στο Μουσείο Φυσικής 'Ιστορίας Γουλιανδρή μέ την εύκαιρία του εορτασμού 25 χρόνων από της ίδρύσεώς τους για την τεράστια συμβολή του στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και ιδιαίτερα για την εύαισθητοποίηση της κοινής γνώμης στο όξύ πρόβλημα της καταστροφής των 'Ελληνικών Δασών.

Παραλαμβάνοντας τό βραβείο, ο έκ των ιδρυτών του Μουσείου κ. 'Αγγελος Γουλιανδρής, εξέφρασε την εύχη τό βραβείο αυτό μέ τό συμβολικό του χαρακτήρα να βοηθήσει στη παγκόσμια προσπάθεια που απαιτείται για την έναρμόνιση της προόδου της τεχνολογίας μέ τη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

'Αξίζει τέλος να σημειώσουμε, ότι στα πλαίσια της απονομής των φωτεινών βραβείων και παρά την ένταση των τελευταίων ημερών του προεκλογικού αγώνα, τό 'Ιδρυμα «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης» είχε την αξιόπαινη πρωτοβουλία να οργανώσει συζήτηση στοργυλλής Τραπέζης, μέ τη συμμετοχή των διατηρών προσωπικοτήτων που βρίσκονταν στην 'Αθήνα, στην οποία συζητήθηκαν τά κείρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα κατά τη τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα.

WORLD SEAS SHIPS AGENCIES



P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.

Tel: 370433 Tlx: 47454 Fax: 377582
377215 47456 375397

**Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service**



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Οι "Έλληνες του Λονδίνου εϋημεροϋν συνεργαζόμενοι

Συνέντευξη του Προέδρου του Κομμίτη κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ στο «Fairplay»

Στό τεϋχος της 5ης. 'Απριλίου της βρεταννικής ναυτιλιακής επιθεωρήσεως «Fairplay» δημοσιεύθηκε υπό τον ανωτέρω τίτλο ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα συνέντευξη του Προέδρου της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Γιάννη Χατζηπατέρα πρὸς τὸν κ. Michael Grinter τὴν ὁποία ἀναδημοσιεύουμε λόγω τοῦ ἀμέσου ἀλλὰ καὶ ἱστορικοῦ ἐνδιαφέροντος πού παρουσιάζει καὶ ἐπιπλέον γιατί περιέχει καὶ μία πληροφορία ἡ ὁποία, ὁμολογοῦμε, μᾶς λυπεῖ βαθύτατα: Ὁ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, μετὰ ἀπὸ δέκα χρόνια στὴν προεδρία τοῦ Κομμίτη — εἶχε διαδεχθεῖ τὸν ἀείμνηστο Κουλουκουνητή — αἰσθάνεται ὅτι εἶναι καιρὸς νὰ ἀποχωρήσει.

Ὁ κ. Michael Grinter παρουσίασε ὡς ἐξῆς στὸ «Fairplay» τὴ συνέντευξη πού τοῦ παραχώρησε ὁ κ. Χατζηπατέρας:

Ἡ παρουσία Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων στὸ Λονδίνο παρουσιάζεται ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τοῦ αἰῶνα. Στὴν ἐποχὴ τῆς ἀλλαγῆς ἀπὸ τὰ πανιά στὸν ἀτμό, ἡ Ἀγγλία ἦταν τὸ μέρος πού οἱ Ἕλληνες ἦρθαν γιὰ νὰ ἀγοράσουν πλοῖα. Σέ μερικές περιπτώσεις παραγγέλθηκαν νέα πλοῖα, σέ ἄλλες οἱ Ἕλληνες ἀγόρασαν παλαιότερο βρεταννικὸ τοννάζ, πού ἀγορασμένο σέ καλὴ τιμὴ μπορούσε νὰ δραστηριοποιηθεῖ οἰκονομικότερα.

Τὴν δεκαετία τοῦ 1950, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ κοινότητα ἦταν τόσο σταθερὰ ἐγκατεστημένη στὴν Ἀγγλία, ὥστε οἱ Ἕλληνες ναυπηγοῦσαν δικά τους πλοῖα σέ βρεταννικὰ ναυπηγεῖα. Οἱ μέ-



ρες αὐτές πέρασαν ἀλλὰ οἱ Ἕλληνες ἐμείναν.

Γιὰ νὰ μάθει τί κάνει εὐπρόσδεκτο τὸ Λονδίνο στοὺς Ἕλληνες τὸ Fairplay ρώτησε τὸν Ἰωάννη Ἀδαμάντιο Χατζηπατέρα, διευθυντὴ τῆς Χατζηπατέρας Ναυτιλιακῆς Ltd. καὶ τῆς J. Pateras Shipbrokers Ltd., καὶ πρόεδρο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας. Στὰ δέκα χρόνια πού εἶναι πρόεδρος τῆς Ἑπιτροπῆς ὁ κ. Χατζηπατέρας ἔχει γίνει ἐνας δημοφιλὴς καὶ ἐγκυρος ὑποστηρικτὴς τῶν συμφερόντων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ὁ κ. Χατζηπατέρας λέγει γιὰ τὴν ἀφίξη τῶν Ἑλλήνων στὸ Λονδίνο: «Ὅταν θελήσαμε νὰ ἀντικαταστήσουμε τοὺς στόλους μας ἤρθαμε στὸ Λονδίνο γιατί τὰ ἀγγλικά πλοῖα ἦταν καλύτερα. Ἐδῶ δελεασθήκαμε ἀπὸ τὸ Λονδίνο μέ τις ὑ-

πηρεσίες πού προσφέρει στὰ πεδία τῶν ναυτοασφαλιστῶν, τραπεζικῶν ὁργανισμῶν, καὶ ἐφοδίων πλοίων. Ἐπειτα ἓνα μέλος μίας οἰκογένειας πλοιοκτητῶν θὰ ἐγκαθιστοῦσε ἓνα γραφεῖο στὸ Λονδίνο γιὰ νὰ ἀντιπροσωπεύει τὴν ἐταιρία τοῦ στὴν Ἑλλάδα.

Οἱ τραπεζίτες τοῦ Λονδίνου εἶναι πολὺ καλοὶ φίλοι μας. Ἀναγνωρίζει ὁ καθένας μας τίς ἱκανότητες τοῦ ἄλλου. Εἶναι σημαντικό ὅτι ἀκόμα καὶ κατὰ τίς χειρότερες ναυτιλιακές κρίσεις οἱ βρεταννικές τράπεζες ἐμείναν στὸ πλευρὸ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

Ὁ κ. Χατζηπατέρας σημειώνει ὅτι πολλές ἀπὸ τίς βιομηχανίες πού ἀρχικὰ προσέλκυσαν τοὺς Ἕλληνες στὸ Λονδίνο, προσελκύσθηκαν μέ τὴ σειρά τους στὴν Ἑλλάδα. Πολλές ἀπὸ αὐτές ὅπως ἀλληλασφαλιστικοὶ ὁργανισμοί, ναυτοασφαλιστές καὶ γραφεῖα ἐφοδιασμοῦ πλοίων, ἔχουν τώρα γραφεῖα στὸν Πειραιᾶ. Εἶναι σίγουρος ὅτι ἡ παρουσία τῶν Ἑλλήνων στὸ Λονδίνο εἶναι ἀπαράιτητη καὶ ἓνας ἀπὸ τοὺς λόγους γι' αὐτὸ εἶναι ἡ ἴδρυση τῆς Ἑλληνικῆς Ἑπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τὸ 1935. Οἱ σπόροι αὐτοῦ τοῦ ὁργανισμοῦ μποροῦν νὰ βρεθοῦν στὴν περίφημη συμφωνία μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ Βρεταννῶν γιὰ τὴν σταθερότητα τοῦ ναύλου μεταφορᾶς σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴ. Σὰν ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς συνεργασίας οἱ ἑλληνικές ἐταιρίες κατάλαβαν τὴν σημασία τῆς συνεργασίας ὥστε νὰ μποροῦν νὰ ἐπιδρῶν στὶς ἐξελίξεις πού ἐπηρεάζουν τὴν διεθνή καὶ τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ κοινότητα.

Μία ἀπὸ τίς σημαντικότερες περιπτώ-

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»

σεις παρόμοιας συνεργασίας μεταξύ ελληνικών και βρετανικών ναυτιλιακών συμφερόντων αναδείχθηκε κατά την διάρκεια του Δευτέρου Παγκόσμιου Πολέμου, όταν η Έπιτροπή συνεισέφερε σημαντικά στη συμμετοχή των ελληνικών πλοίων στην βρετανική πολεμική προσπάθεια, με αποτέλεσμα την εξαφάνιση του ελληνόκτητου στόλου και μόνο με βοήθεια από τις ΗΠΑ ανέκαμψε. Άλλα ό κ. Χατζηπατέρας ενώ παραδέχεται ότι η βοήθεια των 100 λίμπερτους που έδωσαν οι ΗΠΑ ήταν σημαντική για την ανάκαμψη της Έλληνικής Ναυτιλίας, προσθέτει ότι αρκετοί πλοιοκτήτες πέτυχαν χωρίς να αγοράσουν ούτε ένα λίμπερτου.

Μετά από 50 χρόνια τό Κομμίττη έχει καθιερωθεί σαν η ήγετική φωνή της Έλληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας στο Λονδίνο με παράδοση συνεργασίας με τα κύρια ιδρύματα του Λονδίνου, όπως τό Baltic Exchange, τόν ΙΜΟ, τό Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο και τό Λούδς Ρέτζιστερ. Τό Κομμίττη έχει 135 μέλη — εταιρίες ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων και είναι υπεύθυνο

για την διασπορά και ανταλλαγή πληροφοριών και ιδεών. Έπίσης μέσα στο Κομμίττη έχουν καθιερωθεί διάφορες υποεπιτροπές όπως επί των ναύλων, νομικών θεμάτων, αλληλασφαλιστικών οργανισμών και από τις σημαντικότερες είναι η επιτροπή επί θεμάτων εργασίας και ναυτιλιακής εκπαίδευσης. Δυστυχώς, η θάλασσα δεν προσελκύει πλέον, όπως παλιά τους νησιώτες κατοίκους της Ελλάδας.

Ο αριθμός των μελών του Κομμίττη έχει παραμείνει σταθερός για αρκετό χρονικό διάστημα αλλά τό Κομμίττη είναι ανοικτό για κάθε εταιρία που αντιπροσωπεύει Έλληνικά συμφέροντα, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν τα πλοία της.

Μία σημαντική λειτουργία του Κομμίττη είναι η υπεράσπιση των συμφερόντων των μελών του στους διεθνείς οργανισμούς όπως ΙΜΟ, UNCTAD κυβερνήσεις και την Άμερικανική Άκτοφυλακή. Τό Κομμίττη πιέζει αυτή την εποχή την Άμερικανική Άκτοφυλακή και τους νομοθέτες των ΗΠΑ, διαμαρτυρόμενη για τους προτεινόμενους περιβαλ-

λοντολογικούς νόμους. Οί προτάσεις αυτές θά έκαναν πολύ δύσκολη την λειτουργία πλοίων σε άμερικανικά χωρικά ύδατα. Έλπίζεται ότι τά μέτρα και οί τιμωρίες δέν θά ξεπεράσουν τό σημείο άντοχής της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς.

Τό Κομμίττη έχει σημαντικούς δεσμούς με τό Baltic Exchange και έχει λύσει πολλά προβλήματα μαζί, ενώ πρόσφατα ό κ. Χατζηπατέρας και τά μέλη του Συμβουλίου του Κομμίττη προσκλήθηκαν σε γεύμα που έδωσε προς τιμήν τους τό Baltic Exchange.

Άλλά έκτός από τά οικονομικά πλεονεκτήματα που έχει η εγκατάσταση του Κομμίττη στο Λονδίνο, έχει αναπτυχθεί επίσης και μία βαθειά φιλία μεταξύ των Έλλήνων και του άγγλικού λαού.

Μετά από δέκα χρόνια ως πρόεδρος του Κομμίττη ό κ. Χατζηπατέρας αισθάνεται ότι είναι καιρός νά αποχωρήσει σύντομα και νά παραχωρήσει τή θέση του σε έναν από τους κοντινούς συνεργάτες του. Ο διάδοχός του θά κληρονομήσει την τεράστια καλή θέληση που έχει δημιουργήσει ό κ. Χατζηπατέρας.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1990

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΠΟΣΙΟΥ

Στις 22 Μαρτίου 1990 πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο διεθνές Συμπόσιο με θέμα: «Η χρηματοδότηση του Νορβηγικού στόλου στη δεκαετία του 1990 και μετέπειτα». Τό Συμπόσιο οργάνωσε το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου. Στις εργασίες του συμποσίου προήδρευσε ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος, διευθυντής του Κέντρου και όμιλητές ήταν οι κύριοι Westye Hoegh, πρόεδρος της εταιρίας Leif Hoegh A/S και ενεργό μέλος της Ένώσεως Νορβηγών Έφοπλιστών, Magne Haga, πρόεδρος της Christiana Bank International καθώς και μέλος του διοικητικού συμβουλίου των χρηματοδοτικών οργανισμών Finance Company Viking της Ζυρίχης, A/S Norsk Shibs Hypothekbank και A/S Exportfinans, και Jacob Stolt - Nielsen Jr., πρόεδρος της Stolt - Nielsen Tankers and Terminal Holdings S.A. καθώς και των εταιριών Sea Farm A/S και Stolt - Nielsen Seaway A/S.

Περισσότεροι από 250 σύνεδροι παρακολούθησαν τις εργασίες του ενδιαφέροντος μονοήμερου συμποσίου, οι οποίοι προέρχονταν τόσο από τον πανεπιστημιακό χώρο όσο και από τους τραπεζικούς, ναυτιλιακούς και επενδυτικούς κύκλους του Σίτυ και της Νορβηγίας.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

«Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση έχει εισέλθει σε μία μείζονος σημασίας μεταβατική περίοδο, κατά τη διάρκεια της οποίας γνωστές ή άγνωστες στη ναυτιλία μέθοδοι άντλησης κεφαλαίων θα χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες του κλάδου». Αυτά μεταξύ άλλων τόνισε ο προεδρεύων του συμποσίου καθηγητής Κώστας Θ. Γραμμένος, στην εισαγωγική του όμιλία.

Αφού καλωσόρισε κοινό και όμιλητές, ο κ. Γραμμένος έθεξε το θέμα της άντλησης πόρων στη δεκαετία του 1990 για τη χρηματοδότηση νέων επενδυτικών προγραμμάτων αφενός και της αντικατάστασης του στόλου αφετέρου.

Ο καθηγητής Γραμμένος αναφέρθηκε στα διάφορα «πειράματα», όπως τα χαρακτήρισε, για άντληση ιδίων κεφαλαίων, είτε από περιορισμένο αριθμό επιλεγμένων επενδυτών (μέθοδος Private Placement), είτε από το ευρύτερο κοινό μέσω της ένταξης στο χρηματιστήριο (μέθοδος Public Offering), που έγιναν κυρίως στις ΗΠΑ, αλλά και τις συνεταιρικές επιχειρήσεις περιορισμένης ευθύνης (limited partnerships) τις γνωστές ως εταιρίες K/S, που γνώρισαν μεγάλη άνθηση στη Νορβηγία.

Ο όμιλητής έπρεπε να πει ότι η χρησιμοποίηση αυτών των νέων πόρων προσέλκυσε τα τόσο απαραίτητα για τον κλάδο ίδια κεφάλαια και άρχισαν να εξοικειώνουν το επενδυτικό

κοινό με τη ναυτιλιακή αγορά. Το γεγονός αυτό αποτελεί πλεονέκτημα για τις εταιρίες αυτές, αλλά μπορεί να μετατραπεί εύκολα σε μειονέκτημα, αν η ναυτιλιακή αγορά εξασθενήσει σημαντικά, κάνοντας πολλούς επενδυτές να μην ξαναεπενδύσουν στον κλάδο.

Ο λόγος του κ. W. Hoegh είχε τίτλο: «Τό Νορβηγικό επενδυτικό κλίμα — Θα οδηγήσουν οι θεσμικές αλλαγές σε περαιτέρω ανάπτυξη» και αναφέρθηκε μεταξύ άλλων σε θέματα όπως η αναγέννηση της νορβηγικής ναυτιλίας, οι χρηματοδοτικές ανάγκες της αντικατάστασης του στόλου και η στάση της Νορβηγίας απέναντι στην Ευρώπη του 1992.

Ξεκινώντας με μία περιγραφή της εξέλιξης του νορβηγικού στόλου μετά το 1974, ο όμιλητής έπρεπε να πει ότι ο κλάδος επιβίωσε γιατί κατάφερε να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες όσο το δυνατόν καλύτερα. Επιπλέον, η ύπαρξη του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου σε συνδυασμό με την ισχυρή ναυλαγορά έδωσαν νέα πνοή στον τομέα μετά το 1987.

Όσον αφορά την αντικατάσταση του γηράσκοντος στόλου, ο κ. Hoegh είπε ότι «μέχρι το τέλος της δεκαετίας ένας αριθμός νέων πλοίων που αντιστοιχεί σε 180 εκατ. d.w. μεταφορικής ικανότητας χρειάζεται για να αντικαταστήσει το παλαιό τονάζ. Στις σημερινές τιμές που χρεώνουν τα ναυπηγεία, το κόστος ανέρχεται σε 160 εκ. δολάρια και αυτή η εκτίμηση δεν υποθέτει αύξηση του στόλου».

Αναφερόμενος στις χρηματοδοτικές ανάγκες του νορβηγικού στόλου, ο κ. Hoegh έπρεπε να πει ότι το σημερινό επενδυτικό κλίμα απαιτεί ένα σημαντικό μέρος των πόρων αυτών να προέρχεται από ίδια κεφάλαια, και οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες συνειδητοποιούν ότι μέρος των κεφαλαίων αυτών θα πρέπει να προέρχεται από διεθνείς επενδυτές και κυρίως με τη μορφή μετοχών.

Σχολιάζοντας την επικείμενη μεταρρύθμιση της νορβηγικής νομοθεσίας για τη φορολογία των επιχειρήσεων, ο κ. Hoegh είπε ότι ο κλάδος θα πρέπει να δεχτεί σημαντικούς περιορισμούς σε ναυτιλιακές επενδύσεις από επενδυτές που τις χρησιμοποιούν απλώς ως φορολογική ελάφρυνση στα εισοδήματά τους από άλλες πηγές, χωρίς να συμβάλλουν στη δημιουργία μιας μακροπρόθεσμης ναυτιλιακής επενδυτικής βάσης. Πρόσθεσε ωστόσο ότι δεν πιστεύει ότι η κυβέρνηση και το κοινοβούλιο θα θέσουν τη νορβηγική ναυτιλία σε μειονεκτική θέση, όσον αφορά στη φορολογία, έναντι των Ευρωπαίων ανταγωνιστών της.

Αναφερόμενος στο ρόλο της ναυτιλίας σε θέματα προστασίας περιβάλλοντος ο όμιλητής συμφώνησε ότι ο κλάδος πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες του, αλλά όχι και τις ευθύνες για λογαριασμό άλλων πηγών ρύπανσης.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561



(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 370433 (24 HOURS SERVICE)

Ο κ. Hoegh σχολίασε επίσης την Ευρωπαϊκή Ένοποίηση του 1992 λέγοντας ότι «οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες πιστεύουν όμοφωνα ότι η Νορβηγία πρέπει να προσχωρήσει στην ΕΟΚ, γιατί έτσι θα αποκομίσει περισσότερα πλεονεκτήματα παρά αν μείνει εκτός». Ολοκληρώνοντας την ομιλία του ο κύριος Hoegh τόνισε ότι το know-how αποτελεί άκρογωνιαίο λίθο για το μέλλον της ναυτιλίας, υπογράμμισε το διεθνή χαρακτήρα του κλάδου και τόνισε την ανάγκη για περισσότερο ειδικευμένο προσωπικό τόσο στην επιχειρηματική όσο και στην τεχνική πλευρά της ναυτιλίας.

«Το χρηματιστήριο του Όσλο — Πηγή κεφαλαίων για τη διεθνή ναυτιλία;» ήταν ο τίτλος της ομιλίας του κ. M. Haga, ο οποίος τόνισε τη σημασία της ναυτιλίας για τη νορβηγική οικονομία και τους δεσμούς των επενδυτών με το κλάδο.

Στη συνέχεια ο ομιλητής έπασχενε ότι από τις περίπου 110 ναυτιλιακές εταιρίες που είναι ένταγμένες σε χρηματιστήρια, σχεδόν 40 είναι στο χρηματιστήριο του Όσλο και οι εταιρίες αυτές αντιπροσωπεύουν το 21% της συνολικής αξίας των μετοχών του νορβηγικού χρηματιστηρίου.

Τόν περασμένο χρόνο ποσά που ανήλθαν συνολικά σε 1.7 δισεκατομμύρια νορβηγικές κορώνες άντλήθηκαν από το χρηματιστήριο του Όσλο ενώ πολύ σημαντικά ποσά άντλήθηκαν με τη μορφή εταιριών K/S.

«Καθ' όλη τη δεκαετία του '80 οι εταιρίες K/S χρησιμοποίησαν πολύ συχνά για άντληση κεφαλαίων για τη ναυτιλία, κυρίως λόγω της νορβηγικής φορολογικής νομοθεσίας» είπε ο κύριος Haga. Πρόσθεσε ωστόσο ότι μακροπρόθεσμα, μεγαλύτερο τμήμα των ναυτιλιακών κεφαλαίων θα άντληθεί από ανώνυμες εταιρίες (εταιρίες A/S), κι έδωσε τέσσερις αιτίες γι' αυτή την εξέλιξη: (i) υπάρχει σημαντική πίεση στους πολιτικούς κύκλους της Νορβηγίας να φορολογηθούν οι εταιρίες K/S εξίσου με τις A/S, (ii) από την πλευρά του δανειστή, οι συναλλαγές είναι πολύ απλές και εύκολες με τις A/S παρά με τις K/S, (iii) η αγορά τίτλων για τις K/S είναι πιο πολύπλοκη απ' ό,τι το χρηματιστήριο για τις A/S, και (iv) το χρηματιστήριο προσφέρει μια πιο έπαρκη δευτερογενή αγορά, ενώ για τις K/S τέτοια αγορά είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη.

Έξ αιτίας των ανωτέρω και του γεγονότος ότι οι ανάγκες χρηματοδοτήσεως της ανανέωσης του στόλου θα αυξηθούν κατά πολύ τής δανειοληπτικές ανάγκες της ναυτιλίας, ο ομιλητής εξέφρασε τη γνώμη ότι το Όσλο μπορεί να εξελιχθεί σε ένα από τα διεθνή κέντρα για την άντληση ιδίων κεφαλαίων για τη ναυτιλία.

Η νορβηγική εμπειρία στη ναυτιλία αποτελεί τη σταθερή βάση για το στόχο αυτό, αλλά τρεις ακόμη προϋποθέσεις πρέπει να τηρηθούν: (α) έπαρκής αριθμός επενδυτικών σχεδίων, (β) διεθνώς αποδεκτοί κανονισμοί, (γ) μια έπαρκως εύρεία επενδυτική βάση που θα κινηθεί το ενδιαφέρον των εταιριών να ένταχθούν στο νορβηγικό χρηματιστήριο.

Αναφερόμενος στην τρίτη προϋπόθεση ειδικότερα, ο κ.

Haga είπε ότι ένα μεγάλο τμήμα των ιδίων κεφαλαίων θα πρέπει να προέλθει από διεθνείς επενδυτές από χώρες όπως οι ΗΠΑ, ή Μ. Βρεταννία και οι άλλες σκανδιναβικές χώρες. Μπορεί επίσης να υπάρξει και ροή νέων κεφαλαίων που δέ θα επενδυθούν πια σε K/S, αλλά σε ανώνυμες εταιρίες στο χρηματιστήριο.

«Ναυτιλιακή χρηματοδότηση: Το πρόβλημα δεν είναι η έλλειψη χρημάτων αλλά η έλλειψη καλών επενδυτικών σχεδίων». Αυτό ήταν το μήνυμα που έδωσε στο άκροατήριο ο κ. J. Stolt - Nielsen Jr., του οποίου ο λόγος είχε τον τίτλο «Ναυτιλιακή χρηματοδότηση — Τα χρήματα δεν είναι πρόβλημα» Τόνισε επίσης ότι η περίοδος κερδοσκοπικών επενδύσεων σε πλοία έχει λήξει, καθώς οι τιμές των μεταχειρισμένων σκαφών βρίσκονται στα ίδια επίπεδα με τις τιμές των νεο-ναυπηγηθέντων πλοίων, λαμβάνοντας φυσικά υπ' όψη την ηλικία τους. Οι εταιρίες που άντλησαν σημαντικά κεφαλαία τελευταία ωστόσο, πρόσθεσε ο ομιλητής, δεν ήταν κερδοσκοπικές αλλά παραδοσιακές πλοιοκτήτριες εταιρίες με σταθερά κέρδη και ισχυρό management. Αντίθετα αυτή η δομή λείπει από τις εταιρίες K/S, οι οποίες συστήνονται με μόνο σκοπό την απαλλαγή από φόρους.

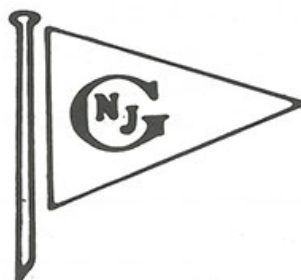
Ο κ. Stolt - Nielsen τόνισε ότι η κερδοσκοπία μπορεί να ανεβάζει τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, αλλά είναι ακίνδυνη όσο περιορίζεται σ' αυτή την αγορά. Μπορεί να είναι επιζήμια αν εξαπλωθεί στην αγορά νέων πλοίων, εμποδίζοντας έτσι την αύξηση των ναύλων. Γι' αυτό το λόγο, συνέχισε ο ομιλητής, «τό μόνο λογικό πράγμα που μπορούν να κάνουν οι πλοιοκτήτες τους είναι να περιμένουν τους ναυλωτές να τους προσεγγίσουν προσφέροντάς τους να χρονοναυλώσουν μακροπρόθεσμα τα πλοία που θα χτίσουν». Σ' αυτή την περίπτωση οι εταιρίες που είναι πιο πιθανόν να προσεγγίσουν οι ναυλωτές είναι αυτές που διαθέτουν υψηλής ποιότητας management και έχουν άμεμπτο ιστορικό σε θέματα ασφάλειας.

Αναφερόμενος περαιτέρω στην αγορά νέων πλοίων, ο ομιλητής πρόσθεσε ότι «φαίνεται να υπάρχει μια καλή ισορροπία μεταξύ της υπάρχουσας ναυπηγικής ικανότητας και των διαθέσιμων κεφαλαίων, που οφείλεται τόσο στις υψηλές τιμές των νέων πλοίων όσο και στους σχετικά χαμηλούς ναύλους». Επιπλέον, η επιμήκυνση του χρόνου ζωής των πλοίων και η απροθυμία των κυβερνήσεων να καταφύγουν σε νέες επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, βοηθούν στην ομαλή μετάβαση στη νέα περίοδο.

Ολοκληρώνοντας την ομιλία του, ο κ. Stolt - Nielsen επανέλαβε ότι «η εξεύρεση χρημάτων δεν αποτελεί πρόβλημα, αλλά η εξεύρεση καλών επενδύσεων στη ναυτιλία είναι πρόβλημα, ειδικότερα αν κερδοσκοπικοί επενδυτές χτίζουν νέα πλοία χωρίς να έχουν εξασφαλίσει μακροπρόθεσμη και κερδοφόρα απασχόληση, κρατώντας έτσι τη ναυλαγορά σε χαμηλά επίπεδα».

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

Ναυταπάτες

(Μορφές και Προληπτικά μέτρα)

Του 'Ανθυποπλοιάρχου Λ.Σ. ΝΙΚΟΥ ΔΕΝΙΟΖΟΥ

Α) ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Τό φαινόμενο της διεθνούς ναυταπάτης δεν έχει κάνει την παρουσία του πρόσφατα. 'Ιστορικά, ή πρώτη περίπτωση ναυταπάτης έγινε γνωστή τό 360 π.Χ. όταν ο Ζηνόθεμης και ο πλοιοκτήτης 'Ηγίστρατος, έπεισαν έναν άγοραστή νά τούς προκαταβάλει ένα χρηματικό ποσό στίς Συρρακοῦσες γιά τήν αγορά καλαμποκιού πού θά του παραδίδετο έντός ώρισμένου χρονικού διαστήματος. 'Εν τούτοις τό πλοίο τους δεν ήταν έμπορτο καλαμποκιού και τρεις ή μέρες μετά τόν απόπλου ο 'Ηγίστρατος άπεπειράθη νά καταστρέψει τούς νομείς του σκάφους μέ σκοπό νά τό βυθίσει. "Έγινε όμως άντιληπτός από τούς έπιβάτες και στόν πανικό του πήδησε στή θάλασσα μέ αποτέλεσμα νά πνιγεί. Τό ναυάγιο άπεφεύχθη.

Οί άπάτες κατά τήν διεξαγωγή του έμπορίου και ειδικά τών μεταφορών, άνεπτυχθησαν και έξελιχθησαν βαθμιαία μέ τήν πρόοδο του διεθνούς έμπορίου. 'Από τόν 12ο αιώνα, ο πληθυσμός της Μεσαιωνικής Εύρώπης άρχισε νά παρουσιάζει σημαντική αύξηση πού όφείλετο στήν ραγδαία βελτίωση τών αγροτικών μεθόδων. Μέ τήν παραγωγή προϊόντων πού υπερέκλυπταν τήν έγχώρα κατανάλωση, δημιουργήθηκε ή ανάγκη γιά ταχεία επέκταση του έμπορίου. Οί έμποροι ταξίδευαν φέροντας μεγάλα χρηματικά ποσά πού συνήθως δεν άνήκαν σ' αυτούς αλλά στούς χρηματοδότες τους. "Η έμπιστοσύνη ήταν τό ισχυρό γνώρισμα της εποχής. 'Ωστόσο, μερικοί άσυνείδητοι έμποροι, άπλά «έξαφανίζονταν» μέ τά χρήματα, ενώ άλλοι επέστρεφαν μέ πλαστές άναφορές και ψεύτικα άποδεικτικά ληστειών και πειρατειών.

'Ακριβώς εκείνη τήν εποχή οί Βενετοί καθιέρωσαν τήν 'Επιστολή 'Ανοίγματος Πίστωσης (letter of credit), ή όποία παρουσίαζε πολλές όμοιότητες μέ τά traveller's cheques. Αύτή ή καθιέρωση του letter of credit επέκτάθηκε και αύξήθηκε κατά πολύ ή χρησιμοποίησή του μέ άποτέλεσμα νά έμφανισθούν πολλά περιστατικά κατάχρησης. Μέ τήν παγκόσμια επέκταση του διεθνούς έμπορίου και τήν συνεχή έναλλαγή τών προτύπων διεξαγωγής του, τά φαινόμενα τών άπατών έχουν γίνει περισσότερο σύνθετα και διεθνή στήν φύση τους.

Στίς παρούσες δεκαετίες, έχει λάβει χώρα μιά άξιοσημείωτη αύξηση του φαι-

νομένου τών έμπορικών άπατών, ειδικά από τά μέσα της δεκαετίας του 70, όταν ή χρονοβόρα συμφόρηση στά λιμάνια της Μέσης 'Ανατολής και της Νιγηρίας ύποχρέωνε τά πλοία νά περιμένουν πολλές έβδομάδες άκόμη και μήνες γιά νά ξεφορτώσουν. "Επειδή όμως αυτές οί καθυστερήσεις κοστίζουν πάρα πολύ στούς πλοιοκτήτες και στούς ναυλωτές, τό πλοίο οδηγείτο σέ άλλο λιμάνι γιά εκφόρτωση. Τό γεγονός αυτό έδινε τήν άφορμή σέ άνέντιμους «operators» νά μεταφέρουν τό φορτίο σέ άλλα μέρη και νά τό πουλήσουν.

Β) ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΑΠΑΤΗΣ

'Υπάρχουν διάφοροι τύποι και συνδυασμοί τών ναυταπατών πού συναντούνται κατά τήν διεξαγωγή του έμπορίου και τών μεταφορών. 'Ωστόσο μιά ναυταπάτη είναι δυνατόν νά πάρει μιά από τίς ακόλουθες μορφές ή συνδυασμό αυτών:

- Ναυταπάτη στηριζόμενη σέ έγγραφα.
- Πρόκληση ναυαγίου,παρέκκλιση πορείας και κλοπή φορτίου.
- 'Εμπρησμός.
- 'Απάτη στήν ναύλωση και
- 'Απάτη άναφερόμενη στήν ασφάλιση του φορτίου.

1) ΝΑΥΤΑΠΑΤΗ ΣΤΗΡΙΖΟΜΕΝΗ ΣΕ ΕΓΓΡΑΦΑ

Αύτή λαμβάνει χώρα όταν ή πώληση και ή αγορά τών έμπορευμάτων διεξάγονται κατόπιν χορήγησης πίστωσης από τήν τράπεζα φορτ των έμπορο μέ τήν κατάθεση τών φορτωτικών και τών άσφαλιστικών συμβολαίων τών έμπορευμάτων πού είναι φορτωμένα στό πλοίο. (Documentary credit terms). Ειδικότερα: μερικά ή όλα τά έγγραφα πού καθορίζονται από τόν άγοραστή γιά νά παρουσιασθούν από τήν πλεωρά του πωλητού στήν τράπεζα μέ σκοπό τήν πληρωμή του, είναι πλαστά. Αύτά τά έγγραφα - συμβόλαια, χρησιμοποιούνται γιά νά άποκρύψουν τό γεγονός είτε της μή ύπαρξης τών έμπορευμάτων, είτε ότι τά έμπορεύματα δεν είναι στήν ποσότητα και τήν ποιότητα πού παρηγγέλλησαν άρχικά από τόν άγοραστή.

'Η 'Επιστολή 'Ανοίγματος Πίστωσης (Credit letter), είναι τό κύριο έγγραφο πού χρησιμοποιείται σέ μιά συναλλαγή αυτού του είδους. Είται μιά γραπτή έν-

τολή μέ τήν όποία μιά τράπεζα μιάς χώρας προσκαλεί τράπεζα άλλης χώρας νά άνοίξει μιά πίστωση ενός συγκεκριμένου χρηματικού ποσού στό όνομα του πωλητού. Αύτή ή πληρωμή πραγματοποιείται μόνο έντός προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος και μέ τήν παρουσίαση τών ύπολοίπων άπαραίτητων πιστοποιητικών και βεβαιώσεων. "Αν και έχουν ύπάρξει περιπτώσεις κατά τίς όποιες τό letter of credit δεν είναι γνήσιο, στήν πλειονότητά τους οί ναυταπάτες αυτού του είδους έχουν σχέση μέ τήν πλαστογράφηση, τήν αλλοίωση ή γενικά τήν καλή χρήση τών πιστοποιητικών και τών εγγράφων πού συνήθως είναι τά ακόλουθα:

- Φορτωτικές
- Τιμολόγια
- 'Ασφαλιστήρια
- Πιστοποιητικά προέλευσης έμπορευμάτων
- Πιστοποιητικά ποιότητας έμπορευμάτων

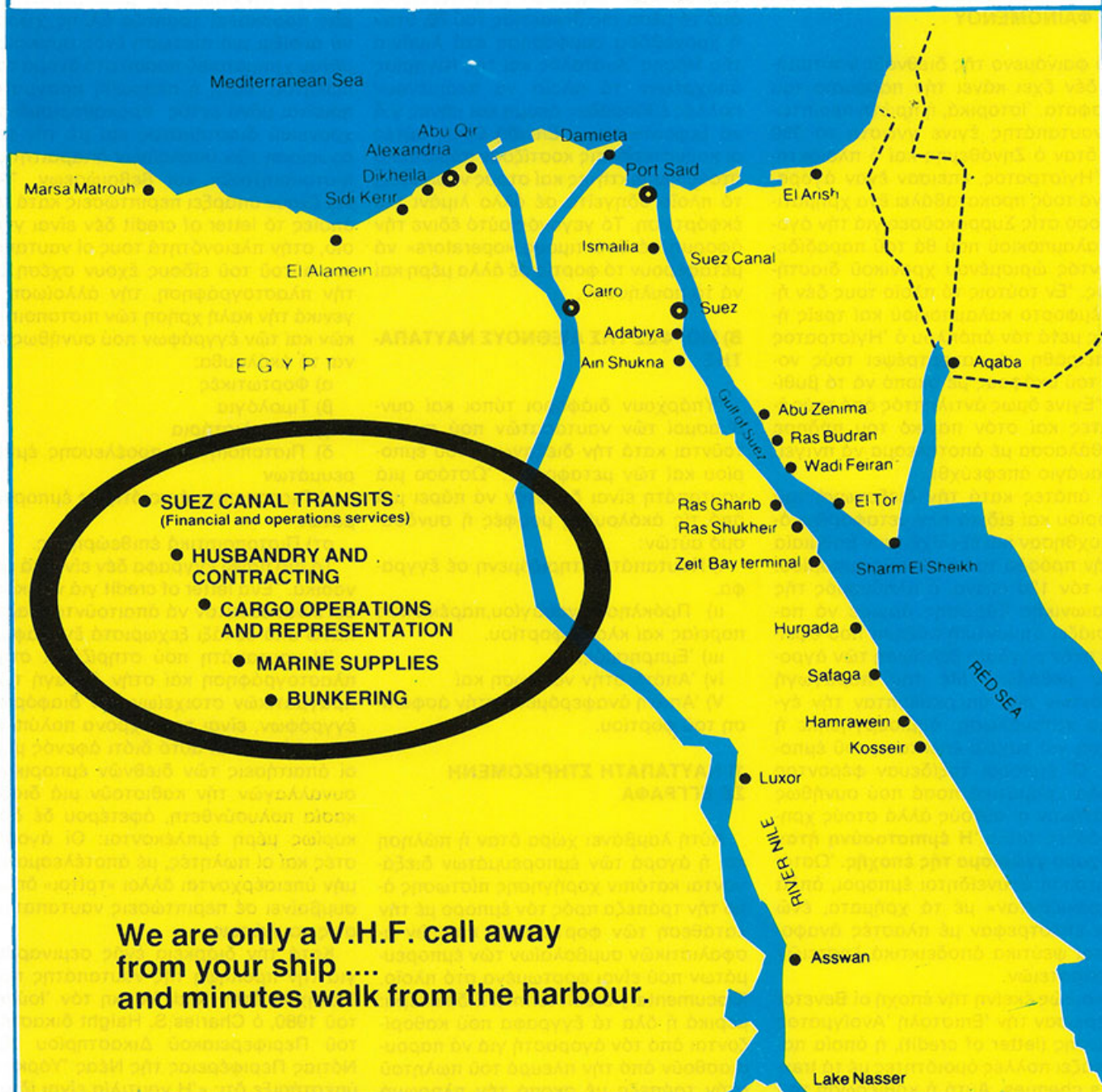
στ) Πιστοποιητικά επιθεώρησης. Τά πιό πάνω έγγραφα δεν είναι τά μοναδικά. "Ενα letter of credit γιά νά έκδοθεί είναι δυνατόν νά άπαιτούνται παραπάνω από δεκάξι ξεχωριστά έγγραφα.

'Η ναυταπάτη πού στηρίζεται στήν πλαστογράφηση και στήν αλλαγή τών πραγματικών στοιχείων τών διαφόρων εγγράφων, είναι ταυτόχρονα πολύπλοκη και άπλή και αυτό διότι άφενός μέν, οί άπαιτήσεις τών διεθνών έμπορικών συναλλαγών τήν καθιστούν μιά διαδικασία πολυσύνθετη, άφετέρου δέ δύο κυρίως μέρη έμπλέκονται: Οί άγοραστές και οί πωλητές, μέ άποτέλεσμα νά μήν ύπείσέρχονται άλλοι «τρίτοι» όπως συμβαίνει σέ περιπτώσεις ναυταπατών στίς ναυλώσεις.

Κατά τήν διάρκεια ενός σεμιναρίου γιά τήν πρόληψη της ναυταπάτης πού διεξήχθη στήν Νέα 'Υόρκη τόν 'Ιούνιο του 1980, ο Charles S. Haight δικαστής του Περιφερειακού Δικαστηρίου της Νότιας Περιφέρειας της Νέας 'Υόρκης, ύπεστήριξε ότι: «'Η ναυτιλία είναι ιδιαίτερα εύπρόσβλητη σέ πράξεις άπάτης πού στηρίζεται σέ έγγραφα, επειδή μιά άπλή συναλλαγή είναι ικανή νά έμπλέξει πολλά άτομα σέ διαφορετικές χώρες άν και ή γεωγραφική άπόσταση είναι μεγάλη και ή προσωπική παρουσία έλάχιστη» ωστόσο ενώ ή άξιοπιστία σέ έμπορικά έγγραφα και πιστοποιητικά άποτελεί ουσιώδες στοιχείο στίς συναλλαγές, τό σύστημα είναι καταφανώς εύπρόσβλητο σέ παραποιήσεις μέ σκοπό

World Marine

Services in Egypt



**We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.**

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

τήν διενέργεια άπάτης».

Η περίπτωση πού ακολουθεί άπεικονίζει μία τυπική μορφή άπάτης πού άναλύθηκε πιδό πάνω:

Τό Φθινόπωρο του 1981, μία Αιγυπτιακή εταιρεία πού είχε την έδρα της στό Κάιρο συμφώνησε γιά την άγορά ένόσ άριθμού μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από ένα Βέλγο εξαγωγέα πού της ήταν γνωστός λίγο χρονικό διάστημα. Στίς 3/10/81 ό Βέλγος εξαγωγέας μετέβη στό Κάιρο, στην έδρα της εταιρείας, όπου παρουσίασε έναν Δυτικογερμανό, ίσχυριζόμενος ότι αυτός ήταν ό πραγματικός προμηθευτής των αυτοκινήτων. Ό Δυτικογερμανός παρουσίασε ένα προσχέδιο - τιμολόγιο καί έτσι οι άγοραστές τό μόνο πού έγνώρισαν ήταν ότι έπρόκειτο νά πραγματοποιήσουν την συναλλαγή μέ μία εταιρεία πού είχε την έδρα της στό Λιχενστάιν. Η αιγυπτιακή εταιρεία πιστεύοντας ότι οι όροι της συναλλαγής ήταν πολύ ευνοϊκοί συμφώνησε τελικά καί ή διαδικασία άρχισε. Άμέσως έδωσε έντολή στην τράπεζα του Καΐρου γιά την έκδοση ένόσ letter of credit ποσού 350.000 Γερμανικών μάρκων στό όνομα της εταιρείας του Λιχενστάιν πού είχε λογαριασμό σέ τράπεζα της Ζυρίχης.

Μόνο δύο έγγραφα καθορίσθηκαν γιά την εξέφληση του προμηθευτού: «ή καθαρή» φορτωτική καί τό τιμολόγιο του δικαιούχου. Έχοντας παραλάβει τό letter of credit ό Δυτικογερμανός προμηθευτής συνεπλήρωσε τό τιμολόγιο του καί εξέδωσε φορτωτικό στό όνομα της ναυτιλιακής εταιρείας «Middle Eastern» ή όποία είχε πτωχεύσει πρίν έννά μήνες. Ό Γερμανός προμηθευτής δέν είχε αυτοκίνητα, ούτε είχε καμία πρόθεση νά πραγματοποιήσει αυτή την συναλλαγή. Σύμφωνα μέ την φορτωτική, τά αυτοκίνητα γιά την Αίγυπτο, θά έφορτώνοντο επί του πλοίου στό Άμβούργο στίς 8 Δεκεμβρίου, χρονικό διάστημα κατά τό όποιο τό συγκεκριμένο σκάφος ξεφόρτωνε στην Λισαβώνα. Μέ την παρουσίαση των προαναφερομένων έγγραφων στην τράπεζα της Ζυρίχης, ό «προμηθευτής» εισέπραξε άμέσως τά 350.000 dm.

Ό άγοραστής στό Κάιρο δέν ύποπτεύθηκε τό παραμικρό έως τά μέσα του Ιανουαρίου, όποτε καί δέν παρέλαβε κανένα αυτοκίνητο, όπως ήταν άλωστε καί φυσικό. Έτσι έζημιώθη 350.000 DM ένώ ό Βέλγος εξαγωγέας άποποιήθηκε όλη την ευθύνη ίσχυρίζόμενος ότι ένήργησε άποκλειστικά ως μεσίτης. Άν καί τό άδίκημα έλαβε χώρα στην Ζυρίχη, ή έλβετική τράπεζα άρνήθηκε την άνάμειξη της σ' όποιαδήποτε άξιόποινη πράξη, έπιπλέον δέ, άποζημιώθηκε από την αιγυπτιακή τράπεζα.

Άκόμη άπεκαλύφθη, ότι ή εταιρεία στό Λιχενστάιν ήταν στό όνομα ένόσ δικηγόρου ό όποιος προστατευόμενος άπό τόν νόμο του Λιχενστάιν, άρνήθηκε νά άποκαλύψει τό όνομα του πραγματικού ιδιοκτήτη της έπιχείρησης.

2) ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΝΑΥΑΓΙΟΥ — ΠΑΡΕΚΛΙΣΗ ΠΟΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΟΠΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η ουσία του γεγονότος της πρόκλησης ναυαγίου σάν μία έκδήλωση ναυαπάτης, γιά την όποία στή συγκεκριμένη περίπτωση χρησιμοποιείται πολλές φορές ό όρος «Rust Bucket», εύρίσκεται στό ότι τό πλοίο, έχει «προσεγγίσει» ή έχει φθάσει στό τέλος της οικονομικής του ζωής, λαμβανομένης πάντοτε ύπόψη της ηλικίας του καθώς καί των έπικρατουσών συνθηκών στίς διεθνείς ναυλαγορές.

Τά περισσότερα περιστατικά πρόκλησης ναυαγίων λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια ύφέσεων πού έπικρατούν στίς ναυλαγορές, όταν έφοπλιστές πού έχουν περιέλθει σέ οικονομικό άδιέξοδο πείθουν τό πλήρωμα του πλοίου ή μέρος αυτού νά προκαλέσει ζημιές μέ σκοπό την τελική βύθιση του σκάφους. Η μορφή αυτή της ναυαπάτης είναι γνωστή καί ως Hull fraud.

Η πρόκληση ναυαγίου είναι δυνατόν έπίσης νά συνδυασθεί είτε μέ άπάτη σχετικά μέ τό φορτίο όταν τό πλοίο είναι έμφορτο μέ έμπορεύματα μεγάλης άξίας, είτε μέ παρέκκλιση από την κανονική πορεία καί την πώληση του φορτίου.

Είναι εύρύτατα γνωστό στό θύματα αυτής της μορφής της ναυαπάτης καθώς καί σ' όλους αυτούς πού ή άπασχόλησή τους είναι ή έρευνα σχετικά μέ ύποπτες άπώλειες πλοίων, ότι δέν ύπάρχει καμία δυσκολία στην εξέυρεση άτόμων προετοιμασμένων καί «είδικευμένων» στην πρόκληση ναυαγίων μέ άμοιβή (φυσικά). Ένας άνέντιμος πλοιοκτήτης είτε θά πληρώσει τό πλήρωμά του μέ ένα «γενναίο» χρηματικό ποσό μέ σκοπό νά προκαλέσει ναυάγιο κατά την διάρκεια ένόσ ταξιδιού, είτε θά προσλάβει ένα διαφορετικό πλήρωμα γιά τό συγκεκριμένο ταξίδι κατά τό όποιο θά λάβει χώρα ή βύθιση.

Οί προϋποθέσεις λοιπόν γιά μία έπιτυχημένη ναυαπάτη αυτού του είδους είναι: α) ένα πλοίο πού νά είναι άσφαλισμένο, β) άτομα άποφασισμένα νά καταστρέψουν τό σκάφος καί γ) ένας πλοιοκτήτης πού δέν φημίζεται γιά την έντιμότητά του.

Τό παρακάτω περιστατικό άναφέρεται σ' αυτή την μορφή της ναυαπάτης:

Τό ύπερδεξαμενόπλοιο «Salem» 210.550 dwt., έτους ναυπήγησης 1969 στό Μάλμο της Σουηδίας, τόν Νοέμβριο του 1978 έπωλήθη στην Oxford Shipping Company of Liberia. Τό Δεκέμβριο του 1979 τό «Salem» έπλεε από τό Κουβέϊτ πρós Ιταλία μέ φορτίο 193.000 τόνων άργού πετρελαίου. Τό πλοίο παρέκλινε της άρχικής του πορείας καί στίς 27/12 έφθασε έξω από τίς άκτές του Ντάρμπαν στην Νότια Άφρική. Έκεί τό πλοίο μετονομάσθη προσωρινά σέ «Lema» καί ξεφόρτωσε 173.000 τόνους άπό τό φορτίο του στην άκτή. Άποπλέοντας από τό Durban έκ νέου μετονομάσθη σέ «Salem» καί συνέχισε την πορεία του ακολουθώντας τίς δυτικές άκτές της Άφρικής, έρματίζοντας έπιπλέον τίς δεξαμενές του μέ θαλασσινό νερό πρός δημιουργία έντυπώσεων ότι ήταν άκόμη έμφορτο μέ τό άρχικό του φορτίο. Στίς 16/1/80 καί ένώ έπλεε έξω από τίς άκτές της Σενεγάλης, ήχησε ό συναγεμρός πυρκαϊδας του πλοίου καί άκολούθησε σχεδόν άμέσως μία τρομακτική έκρηξη. Χωρίς νά περιμένει νά έκτιμήσει τίς πραγματικές ζημιές καθώς

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

καί την έκταση της πυρκαϊάς ο πλοίαρχος, διέταξε άμεση εγκατάλειψη του σκάφους και την επιβίβαση του πληρώματος στις σωσιίβιες λέμβους. Οι «ναυαγοί» περισυλλέγησαν από διερχόμενο Βρετανικό πλοίο που τους αποβίβασε στο Ντακάρ όπου ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός του «Salem» συνελήφθησαν.

Τό πλοίο έβυθίσθη έσκεμμένα μέ σκοπό την απόκρυψη του γεγονότος της πώλησης μεγάλου μέρους του φορτίου στην Νότια Αφρική. Τό πλήρωμα ίσχυρίσθηκε ότι τό πλοίο βυθίσθηκε μετά από την πρόκληση μεγάλης πυρκαϊάς στό μηχανοστάσιο και μετά από άκαρπες προσπάθειες γιά την κατάσβεσή της εγκατέλειψαν τό σκάφος. Παρά τούς ίσχυρισμούς αυτούς, ύπήρχε τό δεδομένο ότι όταν περισυλλέγη τό πλήρωμα, όλοι ήταν ντυμένοι και προετοιμασμένοι (κρατούσαν τίς άποσκευές τους και τά διαβατήριά τους), παράγοντες πού απέκλειαν τό πραγματικό ναύαγιο. Άσφαλώς τό ήμερολόγιο του πλοίου δέν βρέθηκε ποτέ.

Κατά την διάρκεια των ανακρίσεων γιά την διελεύκανση των συνθηκών αυτού του «ναυαγίου», οι καταθέσεις των μελών του πληρώματος παρουσίασαν πολλές αντιφάσεις και ασάφειες. Στην κατάθεσή του ένας Τυνήσιος ναύτης ανέφερε ότι τό «Salem» βυθίσθηκε από την μετακίνηση ελασμάτων ασφαλείας και των καλυμμάτων των ανθρωποθυρίδων. Άποκαλυπτική και καθοριστική ήταν όμως ή παραδοχή του Νοτιοαφρικανού ύπουργού Βιομηχανίας και Έμπορίου στις 2/2/80, ότι τό πλοίο αυτό παρέδωσε πετρέλαιο στην χώρα του. Πέντε χρόνια μετά τό περιστατικό αυτό σέ δίκες πού έγιναν στις ΗΠΑ και στην Έλλάδα, ό πλοιοκτήτης, ό ναυτικός πράκτορας και τέσσερα μέλη του πληρώματος ευρέθησαν ένοχοι γιά άπάτη, πρόκληση ναυαγίου και κλοπή φορτίου. Όλοι κατεδικάσθηκαν σέ καθείρξη πολλών έτών.

3) ΕΜΠΡΗΣΜΟΣ

Η πράξη του έμπρησμού συνδέεται στενά μέ την πρόκληση ναυαγίου και προσφέρει στον άπατεώνα πλοιοκτήτη ένα έναλλακτικό τρόπο καταστροφής του πλοίου μέ σκοπό νά έγείρει άπαίτηση έναντι της ασφαλιστικής εταιρείας.

Ο έμπρησμός — ή καταστροφή ή ή πρόκληση ζημιών σέ περιουσιακά στοιχεία από την φωτιά — έχει γίνει «δημοφιλές» μέσο μέ αυξανόμενες τάσεις, γιά την καταστροφή ενός σκάφους, γιά εύνόητους λόγους όπως είναι οι παρακάτω:

1) Η φωτιά είναι ένα σίγουρο και άκίνδυνο (ύπό κατάλληλες προϋποθέσεις) μέσον, μέ αποτέλεσμα κάθε άπώλεια έξ αιτίας της νά δημιουργεί γενικά άπαιτήσεις από τούς ασφαλιστές.

2) Είναι εύρύτατα γνωστό ότι «τυχαίες» πυρκαϊές εύκολα προκαλούνται και μπορούν νά ξεκινήσουν μέ έλάχιστο κίνδυνο και μέ έμπλοκή του πληρώματος σέ μικρό βαθμό.

3) Οι πυρκαϊές πού έχουν σαν έστία ώρισμένα μέρη του πλοίου όπως π.χ. τό μηχανοστάσιο ή τό Accommodation, σχεδόν πάντοτε προκαλούν την όλοκληρωτική άπώλεια του σκάφους.

4) Γενικά είναι έξαιρετικά δύσκολο νά αποδειχθεί ότι μία πυρκαϊά προκλήθηκε έσκεμμένα.

Τόν Οκτώβριο του 1977 ένα ελληνικό πλοίο φόρτωσε έμπορεύματα μεγάλης αξίας από ένα λιμάνι της Μεσογείου μέ προορισμό τόν Περσικό Κόλπο. Τό πλοίο ήταν ασφαλισμένο γιά 750.000 δολάρια. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού, τό σκάφος μπήκε σ' ένα μικρό λιμάνι γιά μικροεπισκευές πού κοστολογήθηκαν στό ύψος των 15.000 δολλαρίων, ποσόν πού οι πλοιοκτήτες δήλωσαν ότι άδυνατούν νά τό καταβάλουν, μέ αποτέλεσμα ή έπισκευαστική εταιρεία νά τό κατάσχει και διά της διαδικασίας του πλειστηριασμού νά τό πουλήσει σέ τιμή άνω των 200.000 δολλαρίων. Ο νέος πλοιοκτήτης άπαίτησε σ' αυτήν τη φάση ύπερβολικό ναύλο γιά την μεταφορά έμπορευμάτων. Έως εκείνο τό χρονικό διάστημα είχαν περάσει έννέα μήνες από την φόρτωση και οι κάτοχοι των έμπορευμάτων δέν είχαν άλλη έκλογή παρά νά καταβάλουν και τόν «EXTRA» ναύλο πού τούς ζητήθηκε. Την έπομένη ήμέρα ξέσπασε πυρκαϊά πού κατέστρεψε τό πλοίο. Ο νέος πλοιοκτήτης άπαίτησε την ασφάλεια του σκάφους. Σ' αυτήν την περίπτωση οι έλληνικές άρχές ενήργησαν αποτελεσματικά και άπεκαλύφθη ή άπάτη. Εύρέθησαν ένοχοι οι παλαιοί και ό νέος από τούς πλοιοκτήτες καθώς και τέσσερα άλλα άτομα πού επέβαιναν συνεχώς επί του πλοίου. Οι κατηγορίες πού τούς βάρου-

ναν ήταν: Έμπρησμός του πλοίου και άπάτη είς βάρος της ασφαλιστικής εταιρείας.

4) ΑΠΑΤΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΛΩΣΗ

Ός γνωστόν τά πλοία ναυλώνονται μέσω συμβολαίων μεταφοράς έμπορευμάτων — των ναυλοσυμφώνων. Η έμπορική λειτουργία ενός ταξιδιού πού διεξάγεται μέ ναυλοσύμφωνο συμπεριλαμβάνει τίς συμβατικές ύποχρεώσεις μεταξύ των μερών πού έμπλέκονται, καθώς και την ροή των χρηματικών κεφαλαίων και των άπαιτήτων έγγραφων.

Οι δύο βασικές μορφές της ναυταπάτης πού παρουσιάζονται στα πλαίσια του ναυλοσυμφώνου είναι:

α) Ναυταπάτη στις χρονοναυλώσεις

Σ' αυτές τίς περιπτώσεις τά πλοία ναυλώνονται γιά ένα χρονικό διάστημα και ό ναύλος συνήθως καταβάλεται ανά 15ήμερο προκαταβολικά. Η πρώτη δόση του ναύλου καταβάλεται κατά την στιγμή πού καθορίζεται ή χρονοναύλωση. Κατόπιν τό πλοίο κατευθύνεται πρós τό λιμάνι φόρτωσης όπου και φορτώνει τά έμπορεύματα. Ο πλοιοκτήτης προωθεί την άδεια παράδοσης των έμπορευμάτων στους ναυλωτές μετά την προπληρωμή των φορτωτικών, οι όποιοι μέ την σειρά τους διαβιβάζουν τίς φορτωτικές στους κατόχους έμπορευμάτων οι όποιοι έχουν πληρώσει τόν ναύλο (στους ναυλωτές). Τό πλοίο άποπλέει από τό λιμάνι φόρτωσης πρós τόν προορισμό του. Οι ναυλωτές στην περίπτωση της άπάτης «έξαφανίζονται» άφού έχουν εισπράξει τόν ναύλο. Ο πλοιοκτήτης έχει συμβατική ύποχρέωση νά παραδόσει τό φορτίο στον προορισμό του σύμφωνα μέ την φορτωτική. Έν τούτοις έπειδή δέν έχει πληρωθεί γιά τό μίσθωμα του πλοίου του επί μακρόν, είναι δυνατόν νά μήν έχει τά άπαιτήτα οικονομικά μέσα γιά νά όλοκληρώσει τό ταξίδι. Τελικά εάν δέν έπιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη και των κατόχων των φορτίων, ένας άσυνεπής πλοιοκτήτης είναι πιθανόν νά προσπαθήσει νά πουλήσει παράνομα τό φορτίο μέ σκοπό νά καλύψει τό κόστος του ταξιδιού.

β) Ναυταπάτη σέ ναυλοσύμφωνο έκτέλεσης ώρισμένου ταξιδιού.

Σ' αυτήν την περίπτωση ως γνωστόν



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

τό πλοίο μισθώνεται για έκτέλεση ώρι-
σμένου ταξιδιού(ων) και ο ναύλος κατα-
βάλλεται στους πλοιοκτήτες συνήθως
προκαταβολικά. 'Αφού εισπραχθεί ο
ναύλος, ο πλοιοκτήτης «απελευθερώ-
ναι» τις φορτωτικές. 'Εν τούτοις, μετά
τόν απόπλου ο πλοιοκτήτης απαιτεί την
καταβολή επιπλέον χρηματικού ποσού
προβάλλοντας διάφορα επιχειρήματα
και προσχήματα, απειλώντας συγχρό-
νως ότι εάν δεν γίνουν δεκτοί οι όροι
του τό πλοίο δεν θα φθάσει στο καθορι-
σμένο προορισμό του για την εκφόρτω-
ση των εμπορευμάτων.

5) ΑΠΑΤΗ ΣΤΡΕΦΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑ ΤΗΣ Α- ΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Χαρακτηρίζεται από την ασφάλιση
των εμπορευμάτων σε βαθμό υπερβολι-
κό σε σχέση με την πραγματική τους ά-
ξια, με αντικειμενικό σκοπό τό κέρδος
πού θα προκύψει από μία απώλεια ή ζη-
μία του φορτίου.

Αυτό το είδος ή απάτη γενικά συ-
ναντάται σε χώρες όπου υπάρχουν συ-
ναλλαγματικοί περιορισμοί και ή μέθο-
δος των υπερτιμολογήσεων χρησιμο-
ποιείται σάν μέσον για την μετατροπή
του έγχωριου νομίσματος σε «σκληρό»
συνάλλαγμα.

Τό παράδειγμα πού ακολουθεί άπει-
κονίζει σε μεγάλο βαθμό αυτό τό είδος
της ναυταπάτης, πού κατ' άρχήν προ-
ποθέτει ένα είδος «συννομισίας» ή προ-
συνεννόησης μεταξύ εξαγωγέων π.χ.
στην 'Απω 'Ανατολή και εισαγωγέων
π.χ. στην Νιγηρία. 'Ο εισαγωγέας στην
Νιγηρία θα ζητήσει από τόν εξαγωγέα
της 'Απω 'Ανατολής την άποστολή φθη-
νών προϊόντων όπως π.χ. λαμπτήρων
Flash αυτοκινήτων. Μέρος της «συννο-
μισίας» προϋποθέτει την άποστολή έκ
μέρου του εξαγωγέα δύο (2) από τά ά-
παραίτητα έγγραφα και δικαιολογητι-
κά. Τό ένα set θα αναφέρεται στα πραγ-
ματικά εμπορεύματα και στην πραγμα-
τική τους αξία και τό δερο set θα είναι
«σχετικό» με ΜΗ ΥΠΑΡΧΟΝ φορτίο με-
γάλης αξίας π.χ. ηλεκτρονικό υλικό.

'Ο παραλήπτης του φορτίου θα φρον-
τίσει για την ασφάλιση της ΥΨΗΛΗΣ Α-
ΞΙΑΣ εμπορευμάτων στην Νιγηρία, σε
μία μεγάλη διεθνή ασφαλιστική εται-
ρεία. Τό χαμηλής αξίας εμπόρευμα θα
άποσταλεί στον προορισμό του μόνο με
την φορτωτική πού εκδίδεται από τόν
μεταφορέα. 'Αλλά αυτή ή φορτωτική θα
περιέχει στοιχεία και λεπτομέρειες πού

χαρακτηρίζουν τό εμπόρευμα ύψηλης
αξίας (ήλεκτρονικό υλικό), καθώς αυτό
τό έγγραφο άποτελεί έναν ουσιώδη πα-
ράγοντα για την άπαίτηση του ασφαλί-
σματος. 'Όταν τό φορτίο φθάσει στο λι-
μάνι της Νιγηρίας, ο εισαγωγέας θα
προκαλέσει έσκεμμένα καταστροφή και
κλοπή του φορτίου εντός της λιμενικής
περιοχής. Κατόπιν ο παραλήπτης και
καλεί ένα επιθεωρητή της ασφαλιστι-
κής εταιρίας για να προβεί σε πραγμα-
τογνωμοσύνη των ζημιών προκειμέ-
νου να έγείρει άπαίτηση έναντι της ά-
σφαλιστικής εταιρείας χρησιμοποιών-
τας τά πλαστά έγγραφα πού όπως προ-
αναφέρθηκε είναι «προϊόντα» της συνο-
μωσίας με τόν εξαγωγέα. Τά γνήσια έγ-
γραφα θα χρησιμοποιηθούν μόνο για
τραπεζική πίστωση και πιθανώς για τις
άπαραίτητες τελωνειακές διατυπώσεις.

Γ) ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

'Η ναυταπάτη συνήθως γίνεται από ά-
τομα πού είτε άπασχολούνται στο ναυ-
τιλιακό περιβάλλον είτε όχι. 'Υπάρχουν
εξαιρέσεις, αλλά ή παγίδα της ναυταπά-
της είναι πολύ πιθανόν να άποφευχθεί
όταν οι έμπορικές συναλλαγές και με-
ταφορές διεξάγονται μόνο από έται-
ρείες με δεδομένη και καθιερωμένη φή-
μη στον τομέα δραστηριοτήτων τους.
'Υπάρχουν επίσης πολλά πού μπορούν
να γίνουν από τούς ενδιαφερόμενους
πρός την κατεύθυνση της βελτίωσης
διαδικασιών (έμπορικών, θαλασσίων με-
ταφορών, τρόπου πληρωμών κ.ά.). 'Ακό-
μη άπαραίτητη είναι ή λήψη άπαραίτη-
των ασφαλιστικών μέτρων κατά τη συ-
νεργασία και συναλλαγή με έταιρείες
μικρού κύκλου δραστηριοτήτων και όχι
εύρύτατα γνωστών όπως επίσης αναγ-
καία είναι ή άπόκτηση έμπειρίας έτσι ώ-
στε να είναι σε θέση να προστατεύουν
πλήρως τά συμφέρόντά τους όλα τά έν-
διαφερόμενα μέρη.

Δέν είναι εύκολη υπόθεση ή διαπί-
στωση της αξιοπιστίας όλων των έμπο-
ρικών πλευρών και των μεταφορέων. Οι
έμποροι δέν γνωρίζουν πλήρως και δέν
κατέχουν έπαρκή μέσα για να προσδιο-
ρίσουν εάν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο
και ποιοί είναι οι πραγματικοί πλοιοκτή-
τες. Σ' όρισμένες περιπτώσεις και σε
μερικά σημεία του πλανήτη μας οι θα-
λάσσιες μεταφορές διεξάγονται μόνο
άπό ναυτιλιακές έταιρείες πού δέν φημί-
ζονται για την καλή όργάνωσή τους και
την συνέπειά τους.

Πολλά κράτη δέν διαθέτουν έξειδι-
κευμένες άστυνομικές υπηρεσίες για
την αντιμετώπιση της ναυταπάτης ή άλ-
λες υπηρεσίες πού θα μπορούσαν να
συμβουλευθούν, να πληροφορηθούν
και γενικά να διαφωτίσουν όλους τούς
ένδιαφερόμενους σχετικά με προληπτι-
κά ή θεραπευτικά μέσα πού θα πρέπει
να χρησιμοποιήσουν σε συγκεκριμέ-
νες δύσκολες καταστάσεις πού ανακύ-
πτουν έξ αιτίας φαινομένων ναυταπά-
της. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν ώρισμέ-
να θεμελιώδη προληπτικά μέτρα καθώς
και διαδικασίες διεξαγωγής του διε-
θνούς έμπορίου πού θα πρέπει να γί-
νουν πλήρως κατανοητές έτσι ώστε να
άφυπνισθούν όλα τά ενδιαφερόμενα μέ-
ρη και να άποφύγουν την παγίδα της
ναυταπάτης. Στην συνέχεια γίνεται μία
καταγραφή και άνάλυση βασικών στοι-
χείων πού αναφέρονται σε κάθε έμπλε-
κόμενο μέρος στις συναλλαγές και τις
μεταφορές.

1) 'Εμπορικά τμήματα των πρεσβειών και 'Εμπορικά 'Επιμελητήρια

Τά έμπορικά τμήματα των πρεσβειών
και τά έμπορικά έπιμελητήρια μπορούν
να συνεισφέρουν κατά πολύ στον τομέα
της ενημέρωσης, άφύπνισης και προφύ-
λαξης των συναλλασσομένων από τούς
κινδύνους πού έγκυμονούνται κατά την
διεξαγωγή των θαλασσίων μεταφορών
και έμπορίου. Πρός αυτή την κατεύθυ-
ση είναι δυνατόν να καθιερώνουν και να
έφαρμόζουν ένα minimum έλέγχων
πρίν την κοινοποίηση στους ενδιαφερό-
μενους, των ονομάτων των προμηθευ-
τών, άγοραστών, μεταφορικών έται-
ρειών κ.α.

Είναι δυνατόν επίσης να διατηρούν έ-
νημερωμένες λίστες δικηγόρων των
χωρών τους ή άλλων περιοχών, οι ό-
ποιοί θα είναι ίκανοί για την επίλυση
ναυτιλιακών υποθέσεων και λοιπών δυ-
σκολιών πού ανακύπτουν, ή άν κάτι τέ-
τοιο δέν είναι έφικτό, να μπορούν να κα-
θοδηγούν τούς ενδιαφερομένους προς
τις κατάλληλες υπηρεσίες σε έθνικό ή
περιφερειακό επίπεδο, οι όποιες θα εί-
ναι σε θέση να τούς συμβουλευθούν και
να τούς επιλύσουν τά προβλήματα.

'Ομοίως τά έμπορικά έπιμελητήρια
θα πρέπει να είναι ίκανά να ενημερώ-
νουν τούς έμπορικούς αντιπροσώπους
σε θέματα σχετικά με την έκδοση του
«άνεξάρτητου πιστοποιητικού φόρτω-
σης» και του «τελωνειακού έντύπου του
πλοίου».

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Τά εμπορικά έπιμελητήρια πού είναι υπεύθυνα γιά τήν αὐθεντικότητα τῶν έγγραφων καί τῶν δικαιολογητικῶν, εἰδικά γιά τά πιστοποιητικά προέλευσης, καί πού εἶναι σέ θέση νά γνωρίζουν ἢ νά ὑποπεύονται ἐάν ἕνα δικαιολογητικό εἶναι γνήσιο ἢ πλαστογραφημένο, θά πρέπει ἀμέσως νά τό γνωστοποιούν στίς ἀρμόδιες ὑπηρεσίες τῶν χωρῶν τους, καθῶς καί στούς ἀντιπροσωπευτικούς τραπεζικούς καί ασφαλιστικούς ὀργανισμούς σέ ἐθνικό ἐπίπεδο.

2) Ἀγοραστές καί πωλητές

Ἡ καλύτερη μέθοδος γιά τούς ἀγοραστές καί πωλητές ἔτσι ὥστε νά ἐμποδίσουν μιά πιθανή ἐμπλοκή τους σέ ἀπάτη, εἶναι ἡ ἔρευνα πού θά πρέπει νά κάνουν, μέ σκοπό νά ἀποκομίσουν ἱκανοποιητικά στοιχεῖα σχετικά μέ τήν ὄλη στάση καί τήν συμπεριφορά τῶν μερῶν μέ τά ὁποῖα πρόκειται νά συνεργασθοῦν. Σέ κάθε συναλλαγῇ στό διεθνές ἐμπόριο ὑπάρχουν ὀρισμένοι ἐλάχιστοι ἔλεγχοι πού εἶναι ἀπαραίτητοι νά διεξαχθοῦν στήν περίπτωση πού γιά πρώτη φορά πρόκειται νά γίνει συνεργασία μέ «ἀγνωστα» μέρη.

Εἰδικότερα:

α) Θά πρέπει νά ἐνθαρρύνεται ἡ μεταφορά τῶν ἐμπορευμάτων ἀπό γνωστές — συνεπείς καί ἀξιόπιστες ναυτιλιακές ἐταιρίες.

β) Ἀναφορικά μέ τό ζήτημα τῶν πληρωμῶν τῶν ἐμπορευμάτων, ἐάν ὁ πωλητής παρουσιάσει ἐγκαίρως τά δικαιολογητικά πού εἶναι σύμφωνα μέ τούς ὁρους καί τίς συνθήκες τοῦ ἐγγράφου τῆς «ἐνεγγύου πίστωσης», θά πληρωθεῖ ἀμέσως.

Ἐν τούτοις ἐάν ὑπάρχει ἀμφιβολία ἀναφορικά μέ τήν αὐθεντικότητα τοῦ ἐγγράφου τῆς ἐνεγγύου πίστωσης, ὁ πωλητής θά πρέπει ἀπαραίτητα νά συμβουλευεῖται τήν δική του τράπεζα πρὶν προχωρήσει σέ διακανονισμό γιά τήν ἀποστολή τῶν ἐμπορευμάτων.

Ὅσον ἀφορᾷ τόν ἀγοραστή, τό ἐγγραφο τῆς ἐνεγγύου πίστωσης δέν τοῦ παρέχει τόν ἴδιο βαθμό προστασίας. Αὐτό θά πρέπει ἐν τούτοις νά ἐξασφαλίζει ὅτι ὁ ἀγοραστής εἶναι παραλήπτης τῶν ἐγγράφων, πού ἐμπεριέχονται στήν

αἴτησή του γιά τήν ἐκδοση τοῦ ἐγγράφου ἐνεγγύου πίστωσης, μέ τά ὁποῖα ἡ τράπεζά του θά πληρώσει ἐκ μέρους του. Σέ ἀντίθετη περίπτωση ἡ τράπεζα θά τοῦ ζητήσει ἀποζημίωση. Γιά παράδειγμα, ἕνα «ἀνεξάρτητο πιστοποιητικό φόρτωσης» συνεισφέρει σημαντικά στήν προστασία τοῦ ἀγοραστή, ἐπειδή θά περιέχει λεπτομέρειες καί ὁδηγίες τίς ὁποῖες ἡ ναυτιλιακή ἐταιρεία ἢ ὁ ναυτικός πράκτορας θά πρέπει νά ἀκολουθήσουν. Δυστυχῶς, αὐτό συχνά προϋποθέτει ἕνα ἐπιπλέον κόστος τό ὁποῖο δέν γίνεται συνήθως ἀποδεκτό ἀπό τά ἐμπλεκόμενα στίς συναλλαγές μέρη.

Παρ' ὅλα αὐτά τά προληπτικά τό ἐγγραφο τῆς ἐνεγγύου πίστωσης (documentary credit) παρέχει μικρή προστασία στόν ἀγοραστή, ὅσον ἀφορᾷ τήν ποιότητα τῶν ἐμπορευμάτων ἢ ἐάν αὐτά εἶναι συσκευασμένα σέ σφραγισμένα κιβώτια, μικρή προστασία σχετικά μέ τήν πραγματική τους κατάσταση.

Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ἕνα «ἐγγραφο εἰσπραξης» μπορεῖ νά παρέχει σημαντική προστασία στόν ἀγοραστή ὁ ὁποῖος πρὶν προχωρήσει στήν πληρωμή, εἶναι δυνατόν τουλάχιστον νά ἐξετάσει τά ἐγγραφα, νά προβεῖ σέ ἕναν ἐκ τῶν προτέρων διακανονισμό μέ τόν πωλητή, ἀκόμα καί νά ἀναβάλλει τήν πληρωμή ἔως τήν ἀφίξη τοῦ πλοίου.

Αὐτό πού συμβαίνει συχνά εἶναι ὅτι, ἐπειδή ὁ ἀγοραστής καί ὁ πωλητής γνωρίζονται μεταξύ τους ἀρκετά καί ἔχουν καθιερώσει μακροπρόθεσμα πρότυπα συναλλαγῶν, τά ἐμπορεύματα ἀποστέλλονται μέ «ἀνοικτό λογαριασμό». Αὐτό σημαίνει ὅτι ὁ πωλητής διαβιβάζει τά ἐγγραφα καί τά ὑπόλοιπα δικαιολογητικά στόν ἀγοραστή χωρίς τήν ὁποιαδήποτε μεσολάβηση τῆς τράπεζας, ἀλλά ἐπαφίεται καί στηρίζεται στήν ἀξιοπιστία καί τήν συνέπεια τοῦ ἀγοραστή. Αὕτη ἡ διαδικασία θεωρεῖται σάν τήν πρὶν ἀπλουστευμένη καί εὐκόλη μέθοδο ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, πού ἀπαιτεῖ ἕνα μεγάλο βαθμό ἀπόλυτης ἐμπιστοσύνης μεταξύ τοῦ πωλητοῦ καί τοῦ ἀγοραστοῦ, ἐπειδή οὔτε ἡ προστασία οὔτε οἱ ἐξασφαλίσεις πού παρέχονται ἀπό τά ἐγγραφα ἐνεγγύου πίστωσης καί εἰσπραξης, ὑπάρχουν.

γ) Οἱ ὁροι φόρτωσης καί ἀποστολῆς ἐμπορευμάτων (ὅπως π.χ. FOB, C&F, CIF) θά πρέπει νά ἐπιλέγονται προσεκτικά καί νά γίνονται κατανοητοί πλήρως.

FOB: FREE ON BOARD = Ἐλεύθερον ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ὁ ὁρος ὑποδηλοῖ, ὅτι ὁ πωλητής ἐπιβαρύνεται μέ τά ἐξοδα τῆς μεταφοράς μέχρι τοῦ μέσου τῆς μεταφοράς, ἐνῶ τά ὑπόλοιπα ἐξοδα ἐπιβαρύνουν τόν ἀγοραστή. Στίς ΗΠΑ ὁ ὁρος ὑποδηλοῖ ὅτι ὁ πωλητής ἐπιβαρύνεται μέ τά ἐξοδα μέχρι ἐνός προκαθορισμένου σημείου, πού μπορεῖ νά εἶναι, εἴτε τό σημεῖον φόρτωσης ἢ τό σημεῖον προορισμοῦ.

C & F: COST AND FREIGHT = Ἀξία τοῦ ἀσφαλιζομένου ἐμπορεύματος καί ὁ ναῦλος του.

CIF: COST - INSURANCE & FREIGHT = Ἀξία τοῦ ἐμπορεύματος, ἀσφάλεια τούτου καί ὁ ναῦλος.

δ) Ἐμπορικές ἐταιρεῖες μικροῦ μεγέθους εἰδικά, θά πρέπει νά ἀναζητοῦν τίς ὑπηρεσίες ἀξιόπιστων καί εὐρύτητα γνωστῶν πρακτόρων ἀποστολῶν (πρώτης ἐμπορευμάτων). Ἐπιπλέον ἕνας τέτοιος ναυτικός πράκτορας σέ λιμάνια φόρτωσης καί ἐκφόρτωσης, πού εἶναι μέλος ἀναγνωρισμένης ἑνώσεως σέ ἐθνικό ἐπίπεδο θά πρέπει νά ἀναζητεῖται διότι θά εἶναι ἱκανός νά προστατεύσει τά συμφέροντα τοῦ ἀγοραστοῦ.

ε) Μία προεπιθεώρηση τῶν ἐμπορευμάτων εἶναι ἀναγκαῖα νά διεξάγεται ἀπό ἀνεξάρτητους ἐπιθεωρητές πού δέν ἔχουν τήν ὁποιαδήποτε σχέση τόσο μέ τόν ἀγοραστή ὅσο καί μέ τόν πωλητή. Στό Documentary Credit ὀρίζεται τό ὄνομα τοῦ ὀργανισμοῦ πού ἐκδίδει τό πιστοποιητικό ἀσφαλείας καί ὅταν πρόκειται τά ἐμπορεύματα νά ὑποστοῦν ἐπιθεώρηση εἶναι προτιμότερο νά γίνει αὕτη ἡ διαδικασία ὅσο τό δυνατόν πλησιέστερα πρὸς τήν χρονική στιγμή πού θά φορτωθοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

στ) Ἐνα ἀνεξάρτητο τρίτο εἶδος ἐγγράφου μπορεῖ νά ὑπάρχει τό ὁποῖο ἀναφέρεται στό συγκεκριμένο πλοῖο πού θά ἐκτελέσει τήν μεταφορά, ἐπαληθεύει τήν παρουσία του στό λιμάνι φόρτωσης κατά τήν ἡμερομηνία πού ἀναγράφεται στήν φορτωτική, τήν ἱκανότητα του νά φορτώσει καί νά μεταφέρει ἀ-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

1.124.000.000.000

**Μήπως είναι δύσκολο να διαβάσετε
αυτό το νούμερο;**

Ένα τρισεκατομμύριο εκατόν είκοσι τέσσερα
δισεκατομμύρια δραχμές καταθέσεις στην
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ... και με ανθρώπινο πρόσωπο

ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ



σφαλώς τα έμπορεύματα που αναφέρονται στην φορτωτική και πιστοποιεί τέλος ότι τα φορτία εύρισκονται πραγματικά επί του πλοίου. 'Ακόμη να σημειωθεί ότι στα documentary credits θα πρέπει α) να ορίζεται ο οργανισμός που εκδίδει αυτό το έγγραφο για το οποίο αναφερθήκαμε προηγουμένως, γνωστό ως report on vessel, ι) να περιέχονται όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στο report on vessel και ιι) εάν είναι δυνατόν να υπάρχει μία υπογραφή — δείγμα του προσώπου που πρόκειται να υπογράψει το report on vessel.

ζ) 'Όταν χρησιμοποιούνται ναυλωμένα πλοία, οι έμπορικές εταιρίες θα πρέπει να επιμένουν στην ναύλωση μόνο διά μέσου ναυτικών πρακτόρων που είναι γνωστοί για την συνέπειά τους μέσα στην ναυτιλιακή κοινότητα.

η) Οι αγοραστές επιβάλλεται να επιδιώκουν να γνωρίσουν εάν το πλοίο που εκτελεί τις μεταφορές είναι ναυλωμένο και ποιοί είναι οι ναυλωτές και πλοιοκτήτες. Οι αγοραστές θα πρέπει να λαμβάνουν παρόμοια μέτρα.

η) 'Η ασφάλιση να εξασφαλίζεται και να διενεργείται μόνο διά μέσου γνωστής και αξιόπιστης ασφαλιστικής εταιρείας, κάτω από γνωστή ασφαλιστική πολιτική.

Εϊδη Ζημιών

Οί ακόλουθοι τύποι των άμεσων ζημιών και των επιπροσθέτων εξόδων μπορούν να αντιμετωπισθούν από τους κατόχους των έμπορευμάτων (φορτωτές, παραλήπτες) εξ αιτίας των ένδεχόμενων ναυατατάπης. 'Υπάρχουν φυσικά πολλές επιπρόσθετες έμμεσες ζημιές που μπορούν να προέλθουν εξ αιτίας της απώλειας της αγοράς των έμπορευμάτων, των δυσχερησθέντων πελατών κ.λ.π.

ι) Καθυστέρηση στην παράδοση των έμπορευμάτων,

ιι) 'Όταν τα έμπορεύματα δέν φθάνουν απ' ευθείας στο λιμάνι προορισμού τους ή μεταφέρονται σε λιμάνι έκτός του άρχικου προορισμού δημιουργούνται έξοδα μεταφόρτωσης, αποθήκευσης και διαμετακόμισης. 'Ακόμη προκύπτουν νέες χρεώσεις επί των ναύλων, εάν ή όχι τα έμπορεύματα έχουν μεταφορτωθεί.

ιιι) Φυσικές απώλειες ή ζημιές των άγαθών που προκαλούνται κατά την διάρκεια της μεταφόρτωσης, διαμετακόμισης και των λειτουργιών φόρτωσης γενικά.

ιiv) Κόστος του «buing back» όταν τα έμπορεύματα έχουν πωληθεί σε τρίτα μέρη σε λιμάνι διαφορετικό από αυτό του άρχικου προορισμού.

v) Συνολική απώλεια των έμπορευμάτων που προκαλείται από την κατάσχεσή τους που ακολουθεί μετά από ένεδεχόμενη σύλληψη ενός πλοίου ή από παράνομη πώληση.

vi) Κόστος έγγυησης που δίδεται για την άρση δικαστικών έντολών που συμπεριλαμβάνει και τα έξοδα των τραπεζικών συμφερόντων.

vii) Κόστος απαιτήσεων εκφόρτωσης έναντι του πλοίου και έφοδίων που είναι συνέπεια μιάς σύλληψης του σκάφους όπως και κατά την περίοδο της άργιας του.

3) Ναυτικοί πράκτορες άποστολών και προώθησης έμπορευμάτων

Αυτοί γνωρίζουν πάρα πολύ κατά τις συνθήκες των τοπικών αγορών μεταφοράς. 'Αφ' ενός μόν έχουν μία στενή σχέση με τόν μεταφορές των έμπορευμάτων (πωλητή ή αγοραστή) άφ' έτέρου δέ, έχουν συνεχείς επαφές με τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές καθώς και τους πράκτορες τους στα λιμάνια. 'Επίσης ένεργούν και πρέπει συνεχώς να τό κάνουν αυτό, σάν την «κεραία του μεταφορέα» στο λιμάνια της φόρτωσης.

δρώντας κατάλληλα όχι μόνον όταν ένα ειδικό πρόβλημα μεταφοράς ανακύπτει και τους γνωστοποιείται, αλλά επίσης και όταν γίνονται δέκτες πληροφοριών που θα μπορούσαν να φανούν χρήσιμες στους πελάτες τους. Αυτές περιλαμβάνουν νέες εξέλιξεις στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, τάσεις της ναυλαγοράς, έργασιακές καταστάσεις και συνθήκες στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης κ.λ.π. 'Ακόμη καλούνται σε μεγάλη έκταση, να εκφράζουν την γνώμη τους αναφορικά με την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών από τους θαλάσσιους μεταφορείς, την ποιότητα των πλοίων που εύρισκονται παραβλημένα ή άγκυροβολημένα και σχετικά με την ποιότητα της έργασιας φορτοεκφόρτωσης του πλοίου που διενεργείται από φορτοεκφορτωτές που όρίζονται από τους πλοιοκτήτες. 'Όλα αυτά σημαίνουν ότι ο πράκτορας από μόνος του προβαίνει στους άπαραίτητους έλέγχους, πρίν την άνάληψη μιάς συγκεκριμένης υπηρεσίας έξυπηρέτησης του πελάτη του.

4) Τράπεζες

Οί Τράπεζες αντιμετωπίζουν δύο είδη άπατών:

ι) Παρουσίαση γνησιων έγγραφων τά οποία άκολουθως πλαστογραφούνται από «τρίτα μέρη» και που άφορούν τά έμπορεύματα και

ιι) Παρουσίαση πλαστογραφημένων έγγραφων που άφορούν ύπαρξη έμπορευμάτων μικρής αξίας ή την μή ύπαρξη έμπορευμάτων.

Καί στίς δύο περιπτώσεις αυτά τά έγγραφα παρουσιάζονται μαζί μέτά documentary credits. 'Όταν ή όνομαστική άξία των έγγραφων εύρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τους όρους και τίς συνθήκες της πίστωσης, οι τράπεζες είναι ύποχρεωμένες να πληρώσουν. Στίς λειτουργίες (έργασίες) μέ τά documentary



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

credits όλα τα συμβαλλόμενα μέρη «συναλλάσσονται με τους τίτλους και όχι με τα έμπορεύματα».

Έξαρτάται από τον αγοραστή (τόν αιτούντα την πίστωση) να καθορίσει τα έγγραφα που θα πρέπει να παρουσιασθούν από τον πωλητή στην τράπεζα, πριν προβεί αυτός στην πληρωμή του. Ο αγοραστής θα πρέπει να δείξει ιδιαίτερη προσοχή στα δικαιολογητικά με τα οποία θα γίνει η εξόφληση του πωλητή.

Επειδή το documentary credit βασίζεται στο συμβόλαιο πώλησεων / αγορών, αυτά τα έγγραφα (δικαιολογητικά) θα πρέπει να είναι εκείνα που καθορίζονται στο συμβόλαιο. Όταν αυτά τα έγγραφα παρουσιάζονται στην τράπεζα αφενός είναι αδύνατον και αφετέρου δεν είναι υποχρεωτικό να ελεγχθούν για την γνησιότητά τους συμπεριλαμβανομένης και της φορτωτικής ακόμη και των υπογραφών που εύρισκονται επ' αυτών. Ο μεγάλος αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών και των πρακτόρων τους ανά τον κόσμο, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι εξουσιοδοτημένοι για την έκδοση φορτωτικών, καθιστούν ένα τέτοιο έλεγχο πρακτικά αδύνατο. Έν τούτοις η προσεκτική έκδοση του ναυτικού πράκτορα μειώνει κατά πολύ τον κίνδυνο μιας απάτης.

5) Πλοιοκτήτες και Ναυλωτές

Ο καλύτερος τρόπος έτσι ώστε οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές να μην εμπλακούν σε καταστάσεις ναυταπάτης, είναι η διεξαγωγή των απαραίτητων ελέγχων έτσι ώστε να είναι απόλυτα ικανοποιημένοι με την στάση και την αξιοπιστία αυτών μετά των οποίων θα συναλλάσσονται, πριν κλείσουν την όριστη συμφωνία. Οι ακόλουθες συστάσεις αναφέρονται σ' αυτό το ζήτημα:

α) Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να αναζητούν την συμβουλή των χρονοναυλωτών πριν να καταλήξουν σε συμφωνία με έναν ναυλωτή. Μόνο γνωστοί και αξιόπιστοι ναυλομεσίτες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

β) Οι πλοιοκτήτες θα ελέγχουν την οικονομική κατάσταση του ναυλωτή και σε ώριμες περιπτώσεις θα ζητούν την εγγύηση της τράπεζας που θα καλύπτει τον εκτιμώμενο ναύλο και η οποία θα τους δίδεται με την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου.

γ) Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να αντιδρούν σταθερά στην απαίτηση αγνώστων χρονοναυλωτών, για να συμπεριληφθεί στο χρονοναυλοσύμφωνο όρος με τον οποίο οι χρονοναυλωτές ή οι πράκτορες έχουν το δικαίωμα να υπογράφουν φορτωτικές εκ μέρους του πλοιάρχου.

δ) Οι ναυλωτές θα πρέπει να γνωρίζουν τους κατά νόμο όρισθέντες για την διαχείριση του πλοίου.

ε) Ο Πλοίαρχος απαραίτητως πρέπει να βεβαιώνεται ότι το φορτίο για το οποίο υπογράφει, εύρίσκεται επί του πλοίου. Μεγάλη προσοχή θα δίδεται στην εξασφάλιση της υπογραφής των φορτωτικών από εξουσιοδοτημένα πρόσωπα και ότι αυτές (οι φορτωτικές) είναι αuthεντικές.

στ) Όταν εκδίδεται μία φορτωτική, οι πλοίαρχοι να εξασφαλίζουν ότι το φορτίο «απελευθερώνεται» μόνο με την παρουσίαση του πρωτοτύπου της, δεόντως όπισθογραφημένου. Όταν είναι διαθέσιμο ένα αντίγραφο της φορτωτικής, θα πρέπει να ελέγχεται για την γνησιότητά του με αντιπαραβολή με το πρωτότυπο. Παράδοση φορτίου χωρίς την παρουσίαση της πρωτότυπης φορτωτικής καθιστά ανίσχυρες όποιεςδήποτε άμυνες και περιορισμούς που προκύπτουν από το συμβόλαιο μεταφοράς και ως εκ τούτου παρουσιάζεται ένας σημαντικός εμπορικός κίνδυνος.

Όταν ζητείται η απελευθέρωση του φορτίου με την παρουσίαση της έπιστολής του φορτωτού που απαλλάσσει το πλοίο από κάθε απαίτηση, την οποία θα μπορούσε να γενίρει ο παραλήπτης (indemnity letter), αυτή η έπιστολή θα πρέπει να καλύπτει το 200% της αξίας CIF και θα τελεεί υπό την εγγύηση πρώτης τάξης, που θα είναι αποδεκτή από τον μεταφορέα και από την ένωση προστασίας και αποζημίωσης των πλοιοκτητών σχετικά με δαπάνες που δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστικά συμβόλαια (P & I. CLUB: Protection & Indemnity club.).

ζ) Ο Πλοίαρχος ενθαρρύνεται να αναφέρει την θέση του σε τακτά χρονικά διαστήματα κατά την διάρκεια του ταξιδιού και ιδιαίτερα όταν υπάρχουν φορτία υψηλής αξίας να γνωστοποιεί στους πράκτορες των Lloyds σε κάθε λιμάνι προσέγγισης την εκτιμώμενη ώρα άφιξης στο επόμενο λιμάνι.

6) Ασφαλιστές

Οι συνηθισμένες και οι κανονικές μέθοδοι ασφάλισης των φορτίων συχνά αποστερούν την ευκαιρία από τους ασφαλιστές να διαπιστώσουν και να εκτιμήσουν εάν η όχι ένα συγκεκριμένο πλοίο που μεταφέρει ασφαλισμένο φορτίο, έμπίπτει σε κατηγορίες που χαρακτηρίζονται ως «ένδεχόμενες ναυταπάτης». Βασικά αυτή η μέθοδος ασφάλισης καλύπτει εμπόρους και μεσίτες αλλά σε πολλές περιπτώσεις διάπραξης ναυταπάτης, έχει σαν αποτέλεσμα οι ασφαλιστές να είναι από τους τελευταίους που ενημερώνονται για το γεγονός. Στην πλειοψηφία των συμβολαίων για την μεταφορά εμπορευμάτων, οι ασφαλιστές εισάγουν ένα classification clause (όρος κλάσεως πλοίου) που περιορίζει την αποδοχή συμβατικών ναύ-

λων για φορτία που μεταφέρονται με πλοία ώρισμμένης ηλικίας και τύπου, διαφορετικά ένα επιπρόσθετο ασφαλιστρο πρέπει να πληρωθεί ή σε ώρισμμένες περιπτώσεις οι όροι της ασφάλειας θα αλλάξουν.

Τα Classification Clauses χρησιμοποιούνται κατά κόρον σε πάρα πολλές διεθνείς ασφαλιστικές αγορές και οι ένωνες ναυτασφάλισης έχουν ενεργά ενθαρρύνει τα μέλη της να χρησιμοποιούν αυτόν το όρο, ειδικά τώρα που το πρόβλημα της ναυταπάτης έχει γίνει πολύ όξυ.

Έν τούτοις αυτή η μέθοδος δεν θα είναι αποτελεσματική, εάν ο ασφαλιστής δεν δηλώσει ότι ζητά να του γνωστοποιηθούν από τους ασφαλιζόμενους το όνομα του πλοίου το συντομότερο δυνατόν και επίσης εάν το ασφαλιζόμενο μέρος δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του να το κάνει.

Στην περίπτωση που η ειδική γνώση των ασφαλιστών έχει προφυλάξει τον φορτωτή με το να αποκλείσει ένα πλοίο, τον προφυλάσσει συγχρόνως από το ένδεχόμενο μιας ναυταπάτης.

Ενώ αυτό που εκτιμάται κατά κόρον είναι ότι τα διάφορα συμβαλλόμενα μέρη ή οι ασφαλιστές τους είναι δυνατόν να αντιμετωπίσουν συχνά δυσκολίες στο να επιτύχουν πρόσβαση σε δεδομένα σχετικά με την καταλληλότητα συγκεκριμένων πλοίων, ώρισμμένοι πολύ γνωστοί οργανισμοί είναι ικανοί να παρέχουν λεπτομερείς ιστορικές πληροφορίες αναφορικά με συγκεκριμένα πλοία και πλοιοκτήτες.

Η έμφαση που έχει δοθεί στα περιστατικά ναυταπάτης, στο θέμα του φορτίου είναι πολύ μεγάλη αλλά σε πάρα πολλές περιπτώσεις ένα πλοίο επίσης εμπλέκεται και είναι βέβαιο ότι το ενδιαφέρον των ασφαλιστών επεκτείνεται επίσης και προς αυτήν την κατεύθυνση. Προβλήματα διαφορετικής φύσεως ανακύπτουν ως προς το πλοίο, αλλά η αρχή ότι ο ασφαλιστής πρέπει να στρέφει την προσοχή του και να ελέγχει λεπτομέρειες που αφορούν το ύψος του πλοίου αυτό καθαυτό, τον πλοιοκτήτη και την διοίκησή του και τέλος το εμπορικό του παρελθόν, είναι η ίδια.

Τέλος στην παρούσα κατάσταση τα ασφαλιζόμενα μέρη θα πρέπει να είναι σίγουρα ότι η ασφάλισή τους παρέχεται μόνο από ασφαλιστές που είναι ικανοί να προσφέρουν υπηρεσίες πρώτης τάξης και που είναι πλήρως ενήμεροι όλων των όψεων του προβλήματος.

ΝΙΚΟΣ Κ. ΔΕΝΙΟΖΟΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τό αρχαίο σύμβολο του Πειραιά, τρόπαιο του Μοροζίνι και η δυνατότητα επιστροφής του

Του Δικηγόρου κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΥ

Η άνοιξη του 1688 και συγκεκριμένα οι πρώτες μέρες του Απριλίου υπήρξαν για την Αθήνα και τον Πειραιά από τις χειρότερες περιόδους της ιστορίας τους. Στις 20 Μαρτίου 1688 τα βενετσιάνικα στρατεύματα είχαν ολοκληρώσει την αποχώρησή τους, οι Αθηναίοι τράβηξαν για Σαλαμίνα, Ναύπλιο, Δημητσάνα, Κορώνη, Επτάνησα κ.λ.π. και στις 9 Απριλίου 1688 μπήκανε οι Τούρκοι. Αρχίζε μια περίοδος πλήρους ερήμωσης της Αθήνας και Πειραιά, και όλα έδειχναν ότι οι δύο πόλεις είχαν πιά όριστικά καταδικαστεί από την ιστορία να μείνουν στο «τελευταίο σκαλοπάτι στο κακού τή σκάλα».

Την εποχή εκείνη ο Πειραιάς έχασε και τον φύλακα και σύμβολό του: Τό ωραίο μεγάλο μαρμάρινο λιοντάρι που έστεκε από την αρχαιότητα στον μυχό του λιμένος στο τέρμα της οδού Αθηνών — Πειραιώς. Ο μαρμάρινος φύλακας του Πειραιά ξεριζώθηκε σαν να ήθελε τό πεπρωμένο να δαχτυλοδείξει τό ναδίρ της αλλοτινής δόξας του λιμανιού. Ο Φραγκίσκος Μοροζίνι τό μετέφερε στη Βενετία, τρόπαιο, όπου και στήθηκε στην είσοδο του βενετσιάνικου ναυστάθμου για να θυμίζει μέχρι σήμερα την τραγική τελικά εκείνη έκστρατεία που στόχευε να διώξη τους Τούρκους από την Αττική και την Εύβοια, μετά την Πελοπόννησο και κατέληξε στην ανατίναξη του Παρθενώνα, την πλήρη έρημωση της Αθήνας, και τόν διαχωρισμό της τούρκικης κατοχής της Αθήνας σε δύο περιόδους, την πρό Μοροζίνι (με κάποια προνόμια) και την αφορήτη μετά Μοροζίνι:

“Ας φανταστούμε ένα περίπατο στον Πειραιά εκατό χρόνια και πλέον μετά τό Μοροζινιακό, δανειζόμενοι την ματιά του Chateaubriand.

«Είς μάτην ανεζήτουν διά του βλέμματος τόν Ναόν της Αφροδίτης, την Μακράν Στοάν και τό συμβολικόν άγαλμα (...). Αντί τών μεγαλοπρεπών ναυστάθμων, τών νεωσοίκων, όπου άνεσύροντο αϊ νήες, τών Αγορών, όπου άντίζουν αϊ φωναί τών ναυτών, άντί τών οικόδομημάτων εκείνων, (...) δέν έβλεπα ειμή μίαν σεσαθρωμένην μονήν και μίαν άποθήκην. Θλιβερός φρουρός εις την παραλίαν και υπόδειγμα ήλιθίου ύπομονής, εις Τούρκος τελωνοφύλαξ κάθηται αύτου καθ' όλον τό έτος, διαμένων εντός άθλίου ξυλίνου παραπήγματος. Μηνες όλόκληροι παρέρχονται χωρίς να ιδή καταπλέον κανέν πλοϊον. Τοιαύτη είναι σήμερα η άξιοθρήνητος κατάστασις εις ην εύρίσκονται οι περίφημοι αύτοί λιμένες. Ποίος άραγε να κατέστρεψε τόσα μνημεία τών θεών και τών ανθρώπων. Αυτή η άπόκρυφος δύναμις, η τά πάντα ανατρέπουσα και η όποία είναι και αυτή ύποταγμένη εις τόν άγνωστον θεόν, του όποιου ο Άγιος Παύλος ειδεν έν Φαλήρω τόν βωμόν «Άγνώστω Θεώ». Ο λιμήν του Πειραιώς διαγράφει τόξον, ούτινος τά δύο άκρα πλησιάζουν άλληλα δέν αφήνουν ή ένα στενόν διαυλον. Σήμερα ονομάζεται Πόρτο-Δράκο, έξ αιτίας ενός μαρμαρίνου λέοντος, ύπάρξαντος άλλοτε αύτου και τόν όποιον ο Μοροζίνης μετέφερεν εις Βενετίαν. Ο Στράβων βεβαιού, ότι ο μέγας λιμήν τών Αθηναίων ήδύνατο να περιλάβη τετρακόσια

πλοία, ο δέ Πλίνιος αναβιβάζει τόν αριθμό αυτόν εις χίλια. Μιά πεντηκοντάς έκ τών λέμβων μας θά τόν επλήρου όλοσχερώς και δέν γνωρίζω άν δύο φρεγάται θά έχώρουν έν αύτώ άνέτως. Τό ύδωρ όμως είναι βαθύ, ο βυθός επιτρέπει άσφαλή άγκυροβολίαν και ο Πειραιεύς εις χείρας πολιτισμένης χώρας θά ήδύνατο να καταστή σημαντικός λιμήν».

Αλλά ποίος στά 1688, βλέποντας τά πράγματα μέ την ψευδαίσθηση της παντοτινότητας και της «στερότητας» της κάθε εποχής, μπορούσε να φαντασθή ότι μόλις ένα αιώνα μετά, η Γαληνοτάτη θά υπέκυπτε στο στρατό του Ναπολέοντα και μετά τό 1815 στην Αυστριακή κατοχή για να ανακτήσει την έλευθερία της μόλις τό 1866 στά πλαίσια του νεοσύστατου Ιταλικού βασιλείου; Ποίος θά μπορούσε να φαντασθή ότι η έκθαμβωτική στή δόξα της Βενετίας θά κατέληγε να ζή από τόν τουρισμό κινδυνεύοντας μάλιστα άλλοτε από πλημμύρες και άλλοτε από τό στέγνωμα τών καναλιών της;

Νά λοιπόν πού αυτή η δύναμις του Chateaubriand «η τά πάντα ανατρέπουσα», φαίνεται να κλείνει τόν τεράστιο κύκλο της. Ο Πειραιάς «κατέστη σημαντικός λιμήν» και η Βενετία έχοντας ολοκληρώσει τόν τεράστιο ιστορικό της ρόλο, πού κανείς τουρίστας δέν φαίνεται να αναγνωρίζει, προσφέρει τά αριστουργήματα του πολιτιστικού παρελθόντος της στην παγκόσμια πνευματική καλλιέργεια.

Ας ξαναγυρίσουμε όμως στο αρχαίο πειραιώτικο μαρμάρινο λιοντάρι, και την έκστρατεία του Μοροζίνι.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ADAMSON PHIL. INC.

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

Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Ο Φραγκίσκος Μοροζίνι, πού κατά μία έκδοχή ήταν παλαιός ελληνικής καταγωγής, και λατινικά έγραφε το όνομά του Maurogenus, ήταν γόνος μίας από τις οικογένειες πού ίδρυσαν την Βενετία με την ένωση των μικρών νησιών το 697 μ.Χ. Οι Μαυρογένεδες έδωσαν δέκα δόγηδες από την επίσημη ανεξαρτησία της Βενετίας από την Βυζαντινή επικυριαρχία το 1172 μέχρι την κατάλυση της Γαληνοτάτης το 1789 από τους Γάλλους. Ο Φραγκίσκος Μοροζίνι (1618-1694) πού ή ανατίναξη του Παρθενώνα του άμαύρωσε για πάντα τη φήμη, όλη του τη ζωή ουσιαστικά την πέρασε μαχόμενος κατά των Τούρκων όπως και ο άδελφός του Γεώργιος, πού καταναυμάχησε δύο φορές τους Τούρκους το 1651 στην Πάρο και το 1661 στην Τήνο. Δεκαπέντε ολόκληρα χρόνια (1665-1669) ο Φραγκίσκος Μοροζίνι αφιερώνει στην υπεράσπιση της Κρήτης από τους Τούρκους, και μετά την πτώση του Χάνδακα πολεμά στην Πελοπόννησο από το 1684 όπου κερδίζει από τους Τούρκους μία μία όλες τις παραλιακές πόλεις και ανακτά τη Λευκάδα. Μετά τις επιτυχίες στην Πελοπόννησο ο Μοροζίνι σκεπτόταν να όχυρώσει τον Ισθμό και άργότερα να διώξει του Τούρκους από την Αττική και Εύβοια (Αθήνα - Χαλκίδα). Σε πολεμικό συμβούλιο όμως πού έγινε στην Κόρινθο, με προτροπή των Αθηναίων ο Μοροζίνι αποφάσισε να εκστρατεύσει κατά των Αθηνών άμέσως και έτσι στις 11 Σεπτεμβρίου 1687 ο Μοροζίνι άγκυροβόλησε στον Πειραιά. Όπως ήταν φυσικό όλος ο ελληνικός πληθυσμός ετάχθη με το μέρος των Βενετσιάνων, οι Τούρκοι κλείστηκαν στο κάστρο της Ακροπόλεως και άρχισε ή πολιορκία. Στις 16 Σεπτεμβρίου του 1687, ήμέρα Παρασκευή, προς το βράδυ μία κανονιά από τον Άγιο Δημήτριο Λουμπαρδιάρη έπεσε από άνοιγμα της όροφης του Παρθενώνα μέσα στον κατά άλ-

λα κλειστό από παντού ναό πάνω σε πυρομαχικά με αποτέλεσμα να τον ανατινάξει. Ο ναός πού μέχρι τότε παρέμενε σχεδόν άθικτος κατεστράφη. Η στέγη έπεσε. Πέντε από τους έξι έσωτερικούς στύλους κατερρίφθησαν όπως και δεκατέσσερις από τους σαρανταέξι κίονες του περιστύλιου μαζί με τα επιστύλια και τη ζωφόρο. Ο Τούρκος φρούραρχος, ο γιός του και πολλοί Τούρκοι αξιωματικοί σκοτώθηκαν. Επί δύο μέρες ή Ακρόπολη καίγόταν.

Τρείς μέρες μετά, και μετά την καταστροφή των τουρκικών ενισχύσεων πού έρχόταν από τη Θήβα, οι Τούρκοι παραδόθηκαν και έφυγαν με έξι ξένα καράβια πιθανώς έγγλέζικα.

Δυστυχώς όμως ή με τραγικό τίμημα άπελευθέρωση της Ακροπόλεως δεν έπρόκειτο να κρατήσει πολύ. Αποφασίστηκε ή εκκένωση της Αθήνας, ή εκστρατεία κατά της Χαλκίδας και ή ένδεχομένη επιστροφή στην πόλη μετά την άπώθηση των Τούρκων και από την Χαλκίδα. Δυστυχώς όμως ή εκστρατεία αυτή απέτυχε και ή Αθήνα και ο άνυπαρκτος Πειραιάς μπήκαν στη δεύτερη και χειρότερη περίοδο σκλαβιάς την μεταμοροζινιακή. Έτσι εκκενώθηκε λοιπόν ή Αθήνα από τις 25 μέχρι τις 30 Μαρτίου 1688, και στις 9 Απριλίου ξαναμπήκαν οι Τούρκοι και κατέστρεψαν την πόλη πού έμεινε κυριολεκτικά έρημη και άκατοίκητη τρία ολόκληρα χρόνια.

Έχουμε λοιπόν έδω ένα κλασσικό παράδειγμα Πύρρειας νίκης του Μοροζίνι και του άρχιπυροβολητή του Σάν Φελίτσε (ας μείνη και το όνομα αυτού στη μνήμη μας).

Πέρασαν οι αιώνες, έκλεισαν οι ιστορικοί κύκλοι και βρισκόμαστε σήμερα με τον Πειραιά ξαναζωντανεμένο όπως κανείς τότε δεν μπορούσε να φανταστεί, και τη Βενετία περιορισμένη σε ένα πολιτιστικό πιά ρόλο, πού κανείς δεν

μπορούσε και πάλι τότε να φαντασθή. Νομίζω και ρίχνω την ιδέα, ότι ήρθε ή ώρα να γυρίση το πειραιώτικο λιοντάρι στο λιμάνι του. Υπάρχουν ακόμη δύο λιοντάρια (αν δεν κάνω λάθος) να φυλάνε το βενετσιάνικο ναύσταθμο πού καμιά γαλέρα δεν πρόκειται πιά να στείλη κατά των Τούρκων. Ίσως είναι και μία εύκαιρία να παύση να θυμίζει εκεί πού είναι τώρα την τραγική έκστρατεία της Αθήνας και την ανατίναξη του Παρθενώνα.

Στην περίπτωση δέ του λιονταριού του Πειραιά δεν υπάρχει καν το άμφιβολης βάσης έπιχείρημα ότι τα άριστουργήματα της τέχνης ανήκουν στην άνθρωπότητα. Το λιοντάρι είχε πάντα το ρόλο του συμβόλου (άσχετα με την αισθητική του αξία), σαν σύμβολο άφαιρέθηκε και σαν τρόπαιο στήθηκε, όχι σε μουσείο αλλά μπροστά σε οικοδόμημα προορισμένο για πολεμική χρήση.

Αλήθεια ή επιστροφή του λιονταριού στον Πειραιά, θά άποτελούσε μία εύκαιρία για την υπενθύμιση των τόσων πολλών ιστορικών και πολιτιστικών δεσμών πού ένώνουν την Βενετία με τόσα μέρη της Ελλάδας και με την διάδοση των ελληνικών γραμμάτων και πνευματικής καλλιέργειας. Θά ήταν δυνατόν στην θέση του τροπαίου του Μοροζίνι να στηθή ένα αναμνηστικό μνημείο για την ουσία της σχέσης μεταξύ Βενετίας και Ελλάδας αυτής πού μένει και πού είναι θετική, μετά τις λαίλαπες των ιστορικών συγκυριών.

K. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ίω. Μελετόπουλου — ΑΘΗΝΑΙ 1650 - 1870 (1979)
N. Τσιφόρου — Η ιστορία της Αθήνας (1979)
Δ. Ρώμα — Ο Θρήνος της Κάντιας (1982)

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.318 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

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.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX : 84602/21197 (NAVICO TH)
PHONES: 2490541-2 / 2497198
CABLES: NAVICO/BANGKOK
FAX : 2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT. 40-CAPT E. GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

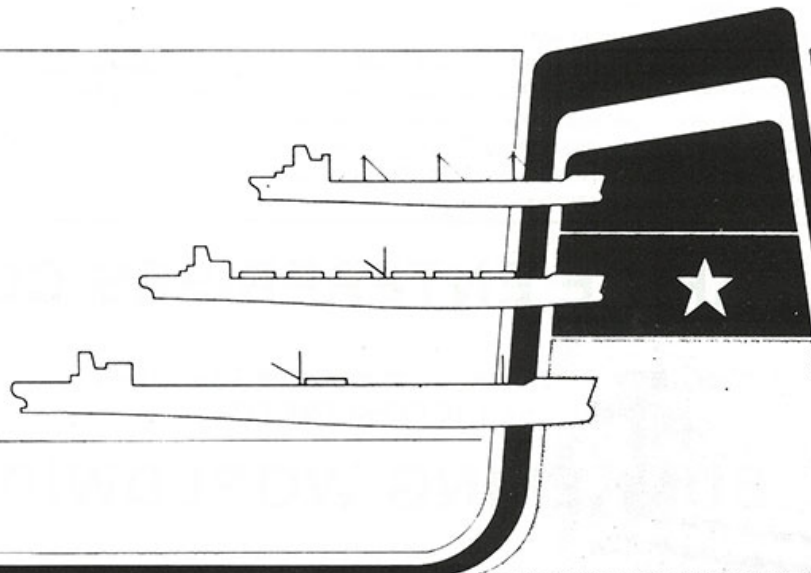
SHIPPING AGENTS

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



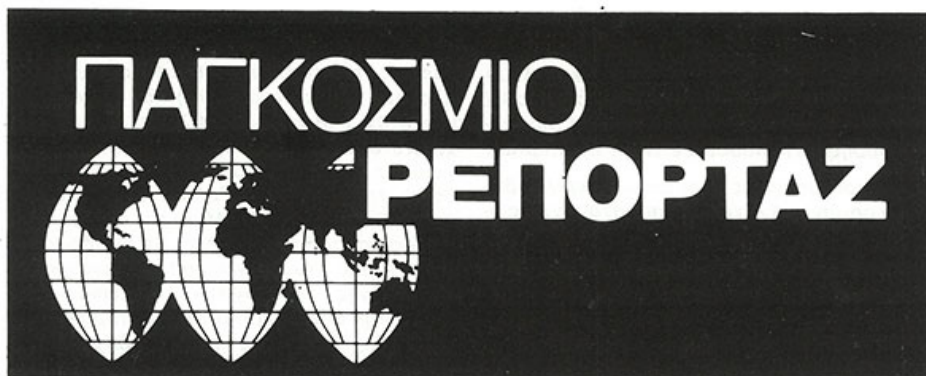
SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



ΑΛΓΕΡΙΑ

Συνεργασία με το Μαρόκο

Συνεχίζονται οι εργασίες της μεγάλης μεταφορικής 'Αλγερο-Μαροκινής' Επιτροπής συνεργασίας. Η 'Επιτροπή' έχει ζητήσει την έφαρμογή των κατάλληλων μέτρων ούτως ώστε η προσφορά υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων, αεροπορικών και οδικών μεταφορών να φθάσει στο επίπεδο της αντίστοιχης ζητήσεως.

Πρός το σκοπό αυτό συναντήθηκε ο υπουργός Μεταφορών της 'Αλγερίας' με τον υπουργό 'Εξωτερικών' του Μαρόκου, ο οποίος και συμπροεδρεύει στη μικτή 'Επιτροπή'. Με την ευκαιρία της συναντήσεως εξετάστηκαν οι προοπτικές της περαιτέρω ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, πρώτον μόνον επί της προτάσεως για το άνοιγμα μιας νέας τακτικής γραμμής μεταξύ 'Αλγερίας' και Μαρόκου για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και δεύτερον επί του θέματος της ναυτικής εκπαιδεύσεως.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μείωση των Φαρικών

Η επί των Φάρων και Φανών Συμβουλευτική 'Επιτροπή' δέχτηκε ευχαρίστως την αναγγελία περί μειώσεως των φαρικών τελών για το 1990-91. Η μείωση θα είναι της τάξεως του 10% επί των σημερινών τελών. Η 'Επιτροπή' αναμένει και άλλες περαιτέρω μειώσεις για το 1991, ελπίζοντας τελικά στην ολοσχερή κατάργηση της επιβαρύνσεως αυτής, η οποία σε τελική ανάλυση είναι σε βάρος του βρετανικού εμπορίου. Ειδικά

τονίζεται ότι πρόκειται για επιβάρυνση την οποία δεν έχουν οι άλλοι ανταγωνιστές της 'Ηπειρωτικής' Εύρωπης, οι οποίοι όρθως πιστεύουν ότι τα βοηθήματα της ναυσιπλοΐας συνιστούν εθνική υποδομή, η οποία πρέπει να βαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η επί του θέματος σχετική έκστρατεία, την οποία έχουν αναλάβει από κοινού οι λιμένες, οι έφοπλιστές και οι φορτωτές, λαμβάνει συνεχώς εύρύτερες διαστάσεις. Στην τελευταία του έκδοση, το ναυλομεσιτικό περιοδικό «Shipbrokers» δημοσίευσε σχετικό άρθρο κατά το οποίο δύο είναι οι κύριοι παράγοντες που ζημιώνουν σοβαρά τη βρετανική ανταγωνιστικότητα και αναφέρεται το παράδειγμα βρετανικής επιχειρήσεως η οποία πληρώνει περίπου τρία 3 λιρών κάθε χρόνο για φαρικά τέλη.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τά περιβαλλοντολογικά δεξαμενόπλοια

Η κλάση «Περιβάλλον» την οποία δημιουργήσε ο Νορβηγικός Νηογνώμων πρόκλησε ζωηρό ενδιαφέρον στους ναυτιλιακούς κύκλους της Σκανδιναβίας. Η ναυτική εταιρία Einar Rasmussen παράγγειλε ήδη δύο πετρελαιοφόρα με διπλή γάστρα αντί 390 εκατ. κορωνών το καθένα. Τα σκάφη είναι της κατηγορίας Σουέζμαχ και θα ναυπηγηθούν στην 'Ιαπωνία' από την Μισουϊ με τους τελευταίους κανόνες του Νορβηγικού Νηογνώμονος, η εφαρμογή των οποίων αύξησε το κόστος τους κατά 30 εκατ. κορώνες.

Επίσης η Σουηδική εταιρία Nynas αποφάσισε τη ναυπήγηση ενός πετρελαιοφόρου με διπλή γάστρα στα Νοτιοκορεατικά ναυπη-

γεία Daewoo στην τιμή των 64 εκατ. δολλ., η οποία είναι κατά 9 εκατ. δολλ. υψηλότερη της τιμής ενός απλού τάνκερ.

Οι έφοπλιστικοί κύκλοι της Νορβηγίας και Σουηδίας πιστεύουν ότι η τακτική αυτή θα αποζημιωθεί τελικά, αν ληφθούν υπόψη τα τεράστια ποσά που θα πρέπει να καταβληθούν αν πληθύνουν οι προσαράξεις και τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων. Αυτά δε άσχετως των οδυνών συνεπειών που θα προκαλέσει η ενδεχόμενη αμερικανική νομοθεσία η οποία θα απαγορεύσει την είσοδο της παλαιάς γενιάς δεξαμενοπλοίων στα ύδατα των Η.Π.Α.

Κατά τον Νορβηγικό Νηογνώμονα το επί πλέον κόστος ενός νέου δεξαμενοπλοίου ποικίλει από 5-10% ανάλογα με την κατασκευή διπλού πυθμένα ή διπλής γάστρας.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Τό κόστος των άπεργιών

Σε σχετικό δημοσίευσμά της η 'Ενωση των Ναυπηγών της Ν. Κορέας' αναφέρει ότι οι κοινωνικές αναταραχές κατά το 1989 στοιχίσαν στη ναυπηγοβιομηχανία της χώρας περί τα 624 εκατ. δολλάρια, δηλαδή πλέον του 18% του συνόλου των πωλήσεων που πραγματοποιήσαν τα τέσσερα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας και συγκεκριμένα τα ναυπηγεία: Hyundai, Daewoo, Samsung και Korea Shipbuilding. Το 1987 οι κοινωνικές συγκρούσεις είχαν κοστίσει 171 εκατ. δολλ. και το 1988 περί τα 134 εκατ. δολλ. Το κόστος δηλαδή των κοινωνικών αναταραχών έφθασε την τελευταία τριετία το 1 δισεκ. δολλάρια.

Εξάλλου η αύξηση του μισθού του προσωπικού των ναυπηγείων επέφερε πτώση της ανταγωνιστικότητάς τους κατά 17,7%. Στη διάρκεια του 1989 τα παραπάνω τέσσερα μεγάλα ναυπηγεία αναγκάστηκαν να κλείσουν επί 175 ημέρες που αντιστοιχούν με το 15% περίπου του συνολικού αριθμού εργασιμών ημερών.

Τό έλλειμμα της ναυπηγικής παραγωγής υπολογίζεται για το 1989 σε 530.000 τον. γκρός επί συνολικής παραγωγής 2,9 εκατ. τόννων και δυναμικότητας 3,5 εκατ. τόννων. Ειδικά ως προς τις εξαγωγές υπολογίζεται ότι τα ναυπηγεία της χώρας έχασαν κύκλο εργασιών της τάξεως των 200 εκατ. δολλ. και επί πλέον έχασαν την εμπιστοσύνη πολλών ξένων έφοπλιστών.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Phones: 45-0127, 45-0128

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Σοβαρές παραγγελίες**

Τό συνολικό καρνέ των 'Ολλανδικών ναυπηγείων έφθασε τό 1989 τούς 586.000 τον. γκρός, σημειώνοντας αύξηση τής τάξεως του 30%.

Στό τέλος του έτους υπήρχαν παραγγελίες γιά 157 πλοία άνω των 1000 τον. γκρός, μισά από τά όποία προορίζονται γιά έξαγωγή στό έξωτερικό. Τό τελευταίο τρίμηνο ήταν, όπως συνήθως συμβαίνει, τό καλύτερο τής χρονιάς μέ 151.700 τον. γκρός έναντι 95.000 τον. γκρός των προηγούμενων έξι μηνών. Γιά τό σύνολο του έτους οί νέες παραγγελίες έφθασαν τά 96 πλοία 358.000 τον. γκρός έναντι 88 πλοίων 324.000 τον. γκρός του 1988.

Μπροστά στίς νέες αυτές προοπτικές τό ναυπηγείο Wilton Fijenoord άποφάσισε νά επανέλθει στό ναυπηγικό στίβο, τό όποίο είχε εγκαταλείψει μετά τήν παράδοση των δύο τελευταίων υποβρυχίων στή Φορμόζα. Στή θέση όμως των πολεμικών σκαφών τό ναυπηγείο αντιμετώπιζει τήν κατασκευή έμπορικών σκαφών ειδικών τύπων, όπως είναι τά πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων ή ύγραερών. 'Ο κύκλος των εργασιών του αύξήθηκε τελευταία κατά 8% καί έφθασε τά 130 έκατ. φιορίνια.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ**'Η έπισκευή του «Εύτυχισμένου Γίγαντα»**

Τό μεγαλύτερο πλοίο του παγκόσμιου έμ-

πορικού στόλου, τό υπερδεξαμενόπλοιο «Happy Giant» 564.739 τον. d.w. τό όποίο είχε ύποστεί σοβαρές ζημιές στον πόλεμο του Περσικού, πρόκειται νά έπισκευασθεί στην έπισκευαστική μονάδα Koppel τής Σιγκαπούρης αντί ποσού 22 έκατ. δολλαρίων.

Οί έπισκευαστικές εργασίες περιλαμβάνουν σημαντική έκταση έλασματοουργικής ανανέωσης καθώς καί τήν τοποθέτηση δεξαμενών διαχωρισμού έρματος, ώστε τό ULCC νά καλύπτει τίς πρόσφατες προδιαγραφές περιβαλλοντολογικής προστασίας. Τό σκάφος ήταν μέχρι τώρα παροπλισμένο στό Μπρουνεί, μετά τίς σημαντικές ζημιές που υπέστη από 'Ιρακινή έπιδρομή τό 1988, καί πρόσφατα αγοράσθηκε από Νορβηγούς αντί ποσού 24 έκατ. δολλαρίων.

'Υπολογίζεται ότι ή επαναδραστικοποίηση του «Happy Giant» θά κοστίζει περί τά 60 έκατ. δολλ., συμπεριλαμβανομένου του κόστους αγοράς «ώς έστί», των έξόδων παροπλισμού, τής ρυμούλκησης στή Σιγκαπούρη καί των έπισκευαστικών εργασιών. Οί νέοι πλοιοκτήτες του θεωρούν ότι ή αγορά του είναι οικονομικά συμφέρουσα καθώς ή ναυπήγηση παρόμοιου υπερδεξαμενόπλοιου θά κόστιζε περί τά 150 έκατ. δολλαρίων καί θά έπρεπε νά ξεπεραστεί τό πρόβλημα έξεύρεσης έλεύθερης ναυπηγικής κλίνης.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**Διεθνοποίηση του στόλου**

'Η μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία Sovcomflot συνεχίζει τήν δυναμική της είσοδο στή διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Μετά τήν πρόσφατη επανανολόγηση μέρους του στόλου της

στό Κυπριακό νηολόγιο, συμφώνησε μέ τήν 'Ελβετική εταιρία διαχείρισης πλοίων A-comarit τή πώληση καί επαναύλωση 40 πλοίων. 'Η συμφωνία αυτή που θά επιτρέψει στην Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία νά χρηματοδοτήσει τό ναυπηγικό της πρόγραμμα μέ ξένα κεφάλαια, θά συμπεριλαμβάνει τήν έγγραφη Σοβιετικών ναυτικών στην "Ένωση Γενικών Μεταφορών τής 'Ελβετίας παρακάπτοντας έτσι τίς αντιδράσεις τής ITF που δέν αναγνωρίζει τίς κρατικά έλεγχόμενες ναυτεργατικές ενώσεις τής ΕΣΣΔ. Τήν συμφωνία αυτή ύποστηρίζουν οί Τράπεζες Christiana τής Νορβηγίας καί Banque Indosuez τής Γαλλίας καί ή επανανολογημένη χωρητικότητα θά χρησιμοποιηθεί σάν έγγύηση γιά τή δανειοδότηση νέων ναυπηγήσεων.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ**Νέος διευθυντής του Γραφείου τής Λιβερίας**

'Ο κ. "Αρτισμπαλντ Στιούαρτ, πρόεδρος τής εταιρίας Liberian Services, άνεκοίνωσε τήν άποχώρηση του πλοιάρχου Α. Μπρόμφλντ από τήν θέση του ύπευθύνου διευθυντή του γραφείου "Απω 'Ανατολής μέ έδρα τό Χόγκ Κόγκ. 'Από τήν 1 'Απριλίου, νέος διευθυντής του γραφείου "Απω 'Ανατολής τοποθετήθηκε ό κ. Ουίλλιαμ Σ. Γού, ό όποιος έχει 13ετή προϋπηρεσία στό γραφείο του Χόγκ Κόγκ καί χαιρεί έκτίμησης καί σεβασμού τής ναυτιλιακής κοινότητας του Χόγκ Κόγκ. 'Ο κ. Γού είναι άρχιμηχανικός μέ μακρά ύπηρεσία σέ πλοία υπό βρεταννική σημαία καί είναι άπόφοιτος τής ναυτιλιακής άκαδημίας του Μαΐην των ΗΠΑ, μέ έπιστημονική ειδίκευση στίς ώκεάνειες μεταφορές.

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ****ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ**

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (TRANZITO — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η ναυτολόγηση των συνταξιούχων

Υπογράφηκε από τον ύπουργό Ναυτιλίας απόφαση η οποία παρέχει τη δυνατότητα ναυτολόγησης στους συνταξιούχους ναυτικούς εάν δεν έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους.

Ειδικότερα η ύπουργική απόφαση η οποία συμπληρώνει και τροποποιεί την 2413/1.1.88 (4.7.88) έχει ως εξής:

1. Όριο ηλικίας του συνταξιούχου ναυτικού πρὶν από την συμπλήρωση του οποίου μπορεί να επαναλάβει το ναυτικό επάγγελμα ορίζεται το 65ο έτος.

2. Οι ναυτικοί των έπαρχιών μπορούν να εξετάζονται όχι μόνο από την Ύγειονομική Έπιτροπή της παραγράφου 1γ της άριθ. 2413 απόφασης αλλά και από τις κατά τόπους ΥΕΑΝΕΘ, σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

3. Είναι δυνατή η ναυτολόγηση του συνταξιούχου ναυτικού για περισσότερα από ένα επτάμηνα έφθοσον κάθε φορά συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις των παραγράφων 1 και 3 της άριθ. 2413 απόφασης συμπεριλαμβανομένης και της ύγειονομικής εξέτασως.

4. Κατά τα λοιπά θα εξακολουθεί να ισχύει η άριθ. 2413 σχετική απόφαση.

Οι ώρες διδασκαλίας στά ΚΕΣΕΝ

Στάλθηκε από το ΥΕΝ για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας με την οποία ρυθμίζονται θέματα που άφορούν τις ώρες διδασκαλίας και την ώριαία άποζημίωση των βοηθών καθηγητών εργαστηρίων των Κέντρων Έπιμόρφωσης Στελεχών Έμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

• Οι σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ Μηχανικών άποφάσισαν να απέχουν από τα μαθήματά τους μετά την κωλυσίεργία για την επίλυση προβλημάτων τους, που έχουν σχέση με την

ποιότητα της παρεχόμενης σε αυτούς μετεκπαίδευσης, όπως αναφέρεται σε σχετική άνακοίνωση.

Οι σπουδαστές ζητούν την αναβάθμιση των σπουδών τους, την καλύτερη λειτουργία του ΚΕΣΕΝ και τη λύση των προβλημάτων που έχουν σχέση με τη διαμονή και διαβίωση των σπουδαστών ιδιαίτερα αυτών που κατοικούν μόνιμα στην έπαρχία.

Λιμενικός σταθμός στή Λευκίμη

Μέ απόφαση του Ύπουργού κ. Ν. Παππά, η οποία στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, ιδρύεται λιμενικός Σταθμός στή Λευκίμη της Κέρκυρας.

Άγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθαν τέσσερα ULCC της Exxon Corp. «Eso Atlantic» 516.895 τόν. d.w., 47.160 τόν. γκρός του 1977, «Eso Pacific» 516.423 τόν. d.w., 247.160 τόν. γκρός του 1977, «Eso Mediterranean» 457.062 τόν. d.w., 218.447 τόν. γκρός του 1976 και «Eso Caribbean» 456.368 τόν. d.w., 218.447 τόν. γκρός του 1976, έναντι συνολικής τιμής 275 έκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες του Λονδίνου φέρεται πωληθέν το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Diamond Queen» 227.355 τόν. d.w. 101.438 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 10,3 έκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθησαν τα ύπό έλληνική σημαία άδελφά μπάλκ κάρριερς «Έλλεσποντ Βαλόν» και «Έλλεσποντ Βάνγκουρντ» 38.890 τόν. d.w., 22.135 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 16,2 έκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το ύπό τη κυανόλευκο μπάλκ κάρριερ «Φλάγκ Μαρία», 25.300 τόν. d.w., 14.713 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 4 έκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη το ύπό σημαία Λιβερίας έλληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Πλάκουρα» 92.130 τόν. d.w., 43.681 τόν. γκρός, IGS/COW/COILS, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 20,7 έκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές το ύπό σημαία Σαίντ Βίνσεντ φορτηγού πλοίου «Ocean Happy» 10.371 τόν. d.w., 6.068 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1971.

— Σε Έλληνες έπωλήθη το ύπό λιβεριανή σημαία ύπερδεξαμενόπλοιο «Diamond Orbis» 227.400 τόν. d.w., 101.439 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής 15,2 έκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το μικτό πλοίο «Norman Trader» 103.332 τόν. d.w., 55.062 τόν. γκρός, σοουδικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 9 έκατομ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης του πλοίου μέχρι τον Μάιο 1991.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το ύπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Φόρουμ Πάιονερ» 27.820 τόν. d.w., 16.885 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 9 έκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το ύπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Θανάσης Α.» 38.263 τόν. d.w., 19.855 τόν. γκρός, δύο grades, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 9,5 έκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το ύπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Κάπτειν Τζώρτζ» 30.311 τόν. d.w., 17.135 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 6,4 έκατ. δολλαρίων.

Μετονομασίες

— Τα άγορασθέντα βρετανικά μικρά κοντεϊνερόπλοια «Rhodri Mawr» 4.095 τόν. γκρός του 1970 και «Brian Boroime» 4.098 τόν. γκρός του 1970 μετονομάσθηκαν σε «Πελάινερ» και «Πλεντέινερ» αντίστοιχα.

— Το άγορασθέν σοβιετικό φορτηγό πλοίο «Shura Burlachenko» 3.587 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1979, μετονομάσθηκε «Φαίρ Κουήν».

Η σύμβαση των κόστερς

Υπεγράφη μεταξύ της ΠΝΟ και της Ένώσεως Άκτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων συλλογική σύμβαση η οποία προβλέπει την αύξηση των βασικών μισθών των πληρωμάτων των μότορσιπς μέχρι 500 τόν. γκρός κατά 15% και τη χορήγηση διαφόρων επιδομάτων, ενώ το αντίτιμο τροφής ορίζεται σε 900 δραχμές ήμερησίως.

• Με άποφάσεις του Ύπουργού Ναυτιλίας κυρώθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις των πληρωμάτων των έπιβατηγών Τουριστικών



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

Θαλαμηγών Σκαφών του νόμου 438/76 και των Ρυμουλκών και Ναυαγιοσωστικών.

‘Η έκδικαση υποθέσεων ρυπάνσεως της θάλασσας

Δημοσιεύθηκε στην ‘Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 46Α/2.4.1990) το Προεδρικό Διάταγμα που καθορίζει την αρμοδιότητα δικαστηρίων και τη διαδικασία έκδικασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το Διεύθυνση Κεφάλαιο αποζημιώσεως ζημιών ρυπάνσεως από πετρέλαιο.

‘Η νέα διοίκηση των οικονομικών

Τό διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συνδέσμου Οικονομικών ‘Αξιωματικών Ε.Ν., τό οποίο προήλθε από τις αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 6 Μαρτίου και 5 ‘Απριλίου 1990 συγκροτήθηκε σέ σώμα ως έξης:

Πρόεδρος Ε. Κουκούλης, γεν. γραμματέας Γ. Σπηλιόπουλος και σύμβουλοι Ν. Τσάμης, Θ. Σκόνδρας, Α. Κατημερτζής, Α. Μαούνης, Η. Μεταξάς, Ρ. Σταυρόπουλος και Π. Κουκλάδας.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 18.229.000 δρχ. επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας τόν Μάρτιο γιά διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

‘Από τά πρόστιμα αυτά 6.716.000 δρχ. επιβλήθηκαν γιά παραβάσεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένος, 4.130.000 δρχ. γιά ρύπανση της θάλασσας, 872.000 δρχ. γιά παραβάσεις του Κανονισμού ‘Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και 221.000 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονισμού περί ταχυπλόων σκαφών.

• Τό Γραφείο Εύρέσεως Ναυτικής ‘Εργασίας επέβαλε τόν Μάρτιο πρόστιμα 2.337.158 δρχ., 195.959 δρχ. και 89.624 δρχ. αντίστοιχα, στους υπεύθυνους των ΕΙΓ—ΟΙΓ πλοίων

«Κυκλάδες», «Θεοφάνης» και «Παπαγεωργίου III» γιά αντικανονική επάνδρωση των εν λόγω σκαφών κατά την σημερινή περίοδο.
• Πρόστιμο 300.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Βόλου στον πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «‘Ιτέα», γιά ρύπανση μέ πετρελαιοειδή της θαλάσσιας περιοχής μεταξύ ‘Ανδρου και Κάβο Ντόρο.

Τό νέο Δ.Σ. της ‘Εστίας Ναυτικών

Μέ απόφαση του ‘Υπουργού κ. Νίκου Παππά, τό Δ.Σ. της ‘Εστίας Ναυτικών συγκροτήθηκε ως έξης γιά την προσεχή διετία: Πρόεδρος, ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ και μέλη Β. ‘Ακουμιανόκη και Γ. Μαργέτης, υπάλληλοι ΥΕΝ, Γιάννης Ψαρράς, εκπρόσωπος των ναυτεργατικών οργανώσεων και Χ. Τσάκος και Ε. Ξυνός, εκπρόσωποι των έφοπλιστών. Μέ την ίδια απόφαση όρίσθηκαν και οι αναπληρωτές των ανωτέρω ενώ ‘Υπουργικός έπίτροπος όρίσθηκε ο πλοίαρχος Λ.Σ. Ι. Φατούρος.

• Μέ απόφαση του ‘Υπουργού Ναυτιλίας, ‘Υπουργικός έπίτροπος στό Δ.Σ. του ΕΛΟΕΝ όρίσθηκε ο πλοίαρχος Λ.Σ. Κ. Χαροφύλλης, (σέ αντικατάσταση του πλοίαρχου Α. Καλούδη) και αναπληρωτής ο πλοίαρχος Α. Λέλης.

Συστήματα Δορυφορικής ‘Επικοινωνίας στις Μινωικές Γραμμές

‘Η ναυτιλιακή εταιρία λαϊκής βάσης «Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ» αποφάσισε νά έκσυγχρονίσει τις τηλεπικοινωνιακές δυνατότητες του στόλου της μέ την προμήθεια τεσσάρων δορυφορικών σταθμών πλοίου τύπου Saturn 3S του Νορβηγικού οίκου Elektrisk Bureau.

‘Ηδη έχει συναφθεί συμβόλαιο αγοράς του παραπάνω εξοπλισμού μέ την εταιρία ΜΑΡΑΚ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΒΕΕ ή όποια αντιπροσωπεύει αποκλειστικά την ΕΒ στην ‘Ελλάδα.

‘Η πρώτη εγκατάσταση θά γίνει μέσα στον ‘Απρίλιο στό F/B «‘Αριάδνη» και οι ‘Υπολοι-

πες τρεις μέχρι τόν ‘Οκτώβριο του 1990 στό πλοία «‘Ελ Γκρέκο», «Φαίδρα» και «Δαΐδαλος».

Μέ την εγκατάσταση του Saturn 3S, παράλληλα μέ την σημαντική αύξηση της ασφάλειας, οι επιβάτες των παραπάνω πλοίων θά έχουν τή δυνατότητα νά επικοινωνούν άμεσα κατά τή διάρκεια του ταξιδιού μέ όποιοδήποτε σημείο της γής μέσω του δορυφορικού δικτύου του INMARSAT.

Νέο άλιευτικό

‘Απέπλευσε από τά ναυπηγεία ‘Αργώ Α.Ε. γιά έναρξη άλιείας στην Α. ‘Αφρική τό άλιευτικό σκάφος άνοικτης θαλάσσης «‘Αρούσα», ιδιοκτησίας της εταιρίας Βανφίς.

Τό σκάφος, τό όποιο προορίζεται γιά άλιεία ψαριών και γαρίδας, έχει όλικό μήκος 28,00 μέτρα, πλάτος 6,90 μέτρα, ύψος 3,25 μέτρα, χωρητικότητα πυγείου 90 κυβικών μέτρων, και συνολική ικανότητα καταψυκτικών γιά κατάψυξη άλιεύματος και γαρίδας πέντε τόννους ανά είκοσιτετράωρο.

‘Επιτυχία σημείωσε ή έκθεση της HELMEPA στη Ρόδο

Στή Ρόδο και στό χρονικό διάστημα 10-20.3.1990 λειτούργησε μέ επιτυχία ή Περιβαλλοντική έκθεση της HELMEPA «‘Ας Σώσουμε τις Θάλασσες».

Στά εγκαίνια της ‘Εκθεσης, στη Δημοτική Αθουσα «Ροδίνη» παρευρέθηκαν ο Δήμαρχος Ρόδου, όλοι παράγοντες της τοπικής Αυτοδιοίκησης, ενώ ο Γεν. Διευθυντής της ‘Ενωσης κ. Δ. Μητσάτσος παρουσίασε τό Πρόγραμμα HELMEPA/MEDSPA και τόνισε την ανάγκη ένημέρωσης του Κοινού γιά τόν περιορισμό της ρύπανσης των ελληνικών ακτών και θαλασσών από άπορρίμματα.

Τήν ‘Εκθεση επισκέφθηκαν 1913 παιδιά από Σχολεία της Ρόδου, 1788 μαθητές Δημοτικού και 125 μαθητές Γυμνασίου. Τά παιδιά παρακολούθησαν μέ ενδιαφέρον την ξενάγηση πάνω στό φωτογραφικό υλικό της ‘Εκθεσης καθώς και τή σχετική βιντεοταινία της HELMEPA, ενώ τέλος εξέφρασαν τις δικές τους απόψεις και προτάσεις σχετικά μέ τό πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης.

Τέλος, οι μαθητές που επισκέφθηκαν την ‘Εκθεση κλήθηκαν νά λάβουν μέρος στον Πανελλαδικό Διαγωνισμό Συλλογικής Περιβαλλοντικής ‘Αφίσας, που γίνεται σέ συνεργασία μέ τό ‘Υπουργείο Παιδείας και λήγει στις 30 Μαΐου. Τά έργα των μαθητών θά κριθούν κατά Διοικητική Περιφέρεια. ‘Επαθλο γιά τό βραβευμένο έργο της κάθε Περιφέρειας είναι ή έκτύπωση και διανομή σέ μορφή αφίσας στους Νομούς και Περιφέρειες αυτής. ‘Από τις βραβευμένες ‘Αφίσες των Περιφερειών θά επιλεγεί ή καλύτερη, ή όποια και θά κυκλοφορήσει Πανελλαδικά και στην Εύρωπαϊκή Κοινότητα.

Δωρεά της Λέσχης ‘Αρχιμηχανικών Ε.Ν.

Τό Δ.Σ., ή Πρόεδρος και τά μέλη του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών, καθώς και τά παιδιά ναυτικών μέ Ειδικές ‘Ανάγκες που έπωφελούνται από τά προγράμματα τό ‘Απασχολησιοθεραπευτικού Κέντρου ή ‘Αργώ» και του Κέντρου ‘Επαγγελματικής Κατάρτισης ‘Ατόμων μέ Ειδικές ‘Ανάγκες, εύχαριστούν θερμά την Λέσχη ‘Αρχιμηχανικών ‘Εμπορικού Ναυτικού γιά τήν δωρεά ενός έκτακτου δροχμίων, πο-

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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

σώ το όποιο συγκεντρώθηκε από τον έτησιο χορό της που δόθηκε στις 23 Φεβρουαρίου.

Η συνέλευση του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Η έτησια γενική συνέλευση των μελών του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας συνεκλήθη για τις 18 Απριλίου, σε περίπτωση όμως έλλειψης θα επαναληφθεί στις 25 Απριλίου.

Συμβάσεις πλοίαρχων

Με συλλογικές συμβάσεις που υπεγράφησαν μεταξύ της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού και των Ένώσεων Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων και Μεσογειακών Τουριστικών Έπιβατηγών Πλοίων, ο βασικός μισθός των πλοίαρχων Α' τάξεως που εργάζονται στα πλοία της πρώτης κατηγορίας αυξάνονται κατά 15% και στα πλοία της δεύτερης κατηγορίας κατά 14% από 1.1. — 30.6.90 και κατά 15% από 1.7. — 31.12.90. Επίσης με τις νέες συμβάσεις προβλέπεται η χορήγηση διαφόρων επιδομάτων.

Μετασκευή πλωτού ξενοδοχείου σε χρόνο ρεκόρ

Μεγάλη μετασκευή πλωτού ξενοδοχείου, που ήταν η πρώτη στο χώρο της Μεσογείου, εκτέλεσε σε χρόνο ρεκόρ η ελληνική εταιρία Spanos Maritime Services, επιβεβαιώνοντας για μία ακόμα φορά τις δυνατότητες της χώρας στον μετασκευαστικό και επισκευαστικό τομέα.

Τό πλωτό ξενοδοχείο, με σημαία Παναμά, μήκους 82,5 μέτρων, πλάτους 22 μ., ύψους 23 μέτρων και χωρητικότητας 6.050 τον., διαθέτει 328 καμπίνες με 1.200 κρεβάτια, αίθουσες έστιαρίων και ανάλογα σαλόνια και προορίζεται για τη στέγαση Γερμανών προσφύγων. Για τον λόγο αυτόν, το πλωτό ξενοδοχείο που βρίσκεται τώρα στο Παλάτι, πρόκειται να ρυμουλκωθεί στη Γερμανία.

Κατά την βάπτιση του πλωτού ξενοδοχείου που ονομάστηκε «Flotel Europe», ο πρόεδρος της πλοιοκτητικής εταιρίας Δανός κ. Niels Blaesbjerg έξεφρασε την πλήρη ικανοποίησή του και για τη μετασκευή αλλά και για το χρόνο στον οποίο ολοκληρώθηκε — έγινε μέσα σε τρεις μήνες μόνον — καθώς και για τις μετασκευαστικές και επισκευαστικές ικανότητες της χώρας.

Η προληπτική ιατρική του Οίκου Ναύτου

Από τον Οίκο Ναύτου άρχισε να εφαρμόζεται η διαδικασία προληπτικής ιατρικής για άτομα άνω των 45 ετών.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, οι εξετάσεις διενεργούνται τις απογευματινές ώρες μεταξύ 5 - 7 μ.μ., κατόπιν ραντεβού, για πέντε άτομα κάθε μέρα, στα ιατρεία του Οίκου Ναύτου.

Τα ραντεβού κλείνονται τις πρωινές ώρες εργασίας.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ τον περασμένο Φεβρουάριο εκδόθηκαν 373 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η ναυσιπλοία στον Περσικό

Οι ναυτιλιακές αρχές του Ίραν ανακοίνωσαν ότι ο φάρος του Γιάζ Χαρκού στη θέση 29 20 18 Β, 50 21 18 Α έχει τεθεί σε λειτουργία.

Σημαντική Ναυαγιαίρεσία του Οίκου Τσαβλίρη

Τό ναυαγοσωστικό σκάφος «Απόλλων» 6.000 ΗΡ, της εταιρίας Τσαβλίρη, ανέλαβε πρόσφατα με απόλυτη επιτυχία τη διάσωση του πρόντακτ κάρριερ «Owl Transporter» 40.000 τον. d.w., ιδιοκτησίας της εταιρίας Μόμπιλ, τό όποιο κατά τό ταξίδι του από Μαλαισία προς Κόντινεντ μέσω Έρυθρας, έμφορτο μέ προϊόντα πετρελαίου, έμεινε άκυβέρνητο λόγω ζημίας στο πηδάλιο. Τό ρυ-

μουλκό της εταιρίας Τσαβλίρη ανέλαβε τη διάσωση του πλοίου βάσει όρων LOF (no cure no pay) και ρυμούλκησε τό πλοίο διανύοντας απόσταση 1500 μιλίων και τό παρέδωσε άσφαλώς στο Ντουμπάι στις 1 Απριλίου. Άξίζει νά σημειωθεί ότι ή αξία του πλοίου και του φορτίου που διασώθηκαν ύπολογίζονται ότι ξεπερνούν τά 100 έκατ. δολάρια.

Η έξαγορά ύπηρεσίας από συνταξιούχους για την καταβολή έπικουρικής συντάξεως

Τό ΝΑΤ ανακοίνωσε ότι μετά τη δημοσίευση στην έφημερίδα της κυβερνήσεως (ΦΕΚ 38 Α/21.3.90) του Ν. 1879 μέ τον όποιο ένεργοποιείται ο κλάδος Έπικουρικής Άσφάλισης των Ναυτικών (ΚΕΑΝ) έστάλησαν ήδη οι πρώτες προσκλήσεις στους συνταξιούχους του ΝΑΤ για την έξαγορά ύπηρεσίας, σύμφωνα μέ τό άρθρο 10 ώστε νά άρχισι ή καταβολή της έπικουρικής σύνταξης.

Στό άρθρο 10 του Ν. 1879 αναφέρονται: Μηνιαία είσφορά ύπέρ του κλάδου Έπικουρικής Άσφάλισης Ναυτικών.

1. Ός μηνιαία είσφορά για την έφαρμογή των παραγράφων 9 και 6 των άρθρων 8 και 9 αντίστοιχα του ν. 1482/1984 (ΦΕΚ 153Α'), που τροποποιήθηκαν μέ την ύπ' αριθ. 2311.1/18(89) (ΦΕΚ 168 Β' /8.3.1989) απόφαση του ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας που κυρώθηκε μέ τό άρθρο 10 του ν. 1844/1989 (ΦΕΚ 100), θά λαμβάνεται ύπόψη ή μηνιαία είσφορά που αντίστοιχεί στην ειδικότητα, μέ την όποια ο άσφαλισμένος έχει πραγματοποιήσει τις περισσότερες ημέρες εργασίας

στό τελευταίο σαρανταοκτάμηνο θαλάσσιας ύπηρεσίας του, ως ακόλουθως:

α) Τών π/κ κάτω των 25 κοχ, όταν έχουν συντελεστή στάθμισης ύπηρεσιών 1 (συντ. κατηγορίας Α1).

β) Τών π/κ άνω των 25 κοχ, όταν έχουν συντελεστή στάθμισης 1,05 (συντ. κατηγορίας Α2).

γ) Τών Ν/Γ όταν έχουν συντελεστή στάθμισης 1,1 (συντ. κατηγορίας Γ).

δ) Φ/Γ άνω των 4.500 κοχ, όταν έχουν συντελεστή στάθμισης 2,3 (συντ. κατηγορίας Β.).

ε) Τών Δ/Ξ άνω των 4.500 κοχ, όταν έχουν συντελεστή στάθμισης 1,3 (συντ. κατηγορίας Β2).

2. Σε περίπτωση που ή κατά τά άνωτέρω εύρισκόμενη ειδικότητα δέν περιλαμβάνεται στις άνωτέρω συλλογικές συμβάσεις, θά λαμβάνεται ή συλλογική σύμβαση του είδους του πλοίου, στο όποιο εργάστηκε ο ναυτικός τις περισσότερες ημέρες, βάσει των όποιων προσδιορίσθηκε ή ειδικότητα.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΤΡΙΑ ΝΕΑ ΒΙΒΛΙΑ
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ**

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση, στη σειρά των εκδόσεών της με τον τίτλο «Βιβλιοθήκη για τα Μέλη», εκυκλοφόρησε πρόσφατα τρία νέα βιβλία σε θέματα που αναφέρονται στην ενημέρωση και εκπλήρωση της αποστολής των μελών της αλλά και με ευρύτερο ναυτικό ενδιαφέρον.

Τό πρώτο — του Ιανουαρίου 1990 — έχει τον τίτλο «Κανονισμοί Λιμένος Πειραιώς έτών 1987, 1988, 1989» και περιλαμβάνει — με ενημερωτικά σχόλια για τον καθένα — τους «Κανονισμούς Λιμένος» που εκδόθηκαν κατά τα έτη αυτά από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς σε ζητήματα τάξεως και ασφαλείας του λιμένα και των πλοίων, υποχρεώσεις των πλοιάρχων, ναυτικών πρακτόρων,

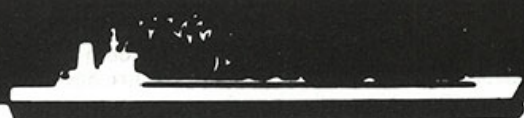
κανονισμούς φορτοεκφορτώσεως επικινδύνων ειδών κ.α.

Τό δεύτερο — του Φεβρουαρίου 1990 — με τίτλο «Τά ένιαία τιμολόγια του ΟΛΠ επί κοντέινερς», περιλαμβάνει τό γνωστό νέο κανονισμό του ΟΛΠ με τον οποίο, έπειτα από πόρισμα κοινής έπιτροπής ΟΛΠ — ΔΝΕ, έγινε σε αξιόλογο βαθμό και για πρώτη φορά ένοποίηση των τιμολογίων επί κοντέινερς (Flate Rates), πράγμα που αποτελεί ένα βήμα προόδου για τό διοικητικό τομέα των εύκολιών του λιμένα.

Τό τρίτο — του Μαρτίου 1990 — με τίτλο «Κανονισμοί και Τιμολόγια Πλοηγέσεων» περιλαμβάνει, κατ' αρχήν ανάλυση του νέου Προεδρικού Διατάγματος περί «Πλοηγικών δικαιωμάτων» που άρχισε να ισχύει από 12ης Μαρτίου 1990 με νέα τιμολόγια και ώρισμένες βελτιώσεις. Μεταξύ αυτών αναφέρεται τό καθιερωθέν κατόπιν αιτήματος της ΔΕΝΕ — όπως επίσης είχε γίνει και για πρό-

στιμα επί περιστατικών ρυπάνσεως από πλοία — δικαίωμα των Ναυτικών Πρακτόρων όπως σε ήμέρες άργίας των Τραπεζών, έχουν την εύχέρεια καταθέσεως προσωπικής έπιταγής τους για νά μή καθυστερεί άσκοπα ό απόπλους των πλοίων. Περιλαμβάνονται επίσης οι βασικοί κανόνες των πλοηγέσεων, υποχρεώσεις πλοηγών, πλοιάρχων, πλοιοκτητών και Ναυτικών Πρακτόρων, οι υπάρχοντες στην Έλλαδα Πλοηγικοί Σταθμοί με την περιοχή δικαιοδοσίας τους, τά τιμολόγια πλοηγέσεων στη Διώρυγα Κορίνθου κ.α.

Τίς έργασίες αυτές προλογίζουν ό Πρόεδρος της ΔΝΕ κ. Σ. Μαρινάκης και ό Γεν. Γραμματέας κ. Α. Δίκαιος, οι όποιοι και τονίζουν τή σημασία κάθε έργασίας στην υπεύθυνη ενημέρωση των Μελών της ΔΝΕ για καλύτερη εκπλήρωση της αποστολής τους στο ναυτιλιακό χώρο.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΝΑΡΞΙΣ	Έλληνική	10.985	1979	Συγκρούστηκε με τό ρυμουλκό «Smit Siberie» στό Ρόττερνταμ, στίς 30/3.
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	Κυπριακή	9.810	1971	Έπιθεωρήθηκε στή Δραπετσώνα συνεπεία βλάβης που υπέστη στίς 24/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ	Μάλτας	24.956	1970	Προσάραξε στόν π. Παρανά στίς 1/4 χωρίς νά υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	Έλληνική	35.808	1983	Προσάραξε στόν π. Μισισσιππή στίς 1/4 και άποκολήθηκε με τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ	Κυπριακή	16.623	1985	Ρυμουλκούμενο στή Νέα Όρλεάνη, προσέκρουσε σε γέφυρα και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές στήν ύπερκατασκευή, στίς 19/3.
ΒΕΡΓΩ	Έλληνική	57.527	1972	Υπέστη άπώλεια τής άγκυρας και τής άλυσίδας στόν π. Μισισσιππή, στίς 27/3.
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΊ'Κ	Κυπριακή	34.745	1975	Κατά τόν κατάπλου στή Δαμιέττα, στίς 24/3, προσάραξε έμφορτο.
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ	Κυπριακή	9.646	1971	Προσάραξε στή Μόγκλα στίς 16/3.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	Έλληνική	14.638	1977	Έπιθεωρήθηκε στήν Άστόρια συνεπεία ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία στίς 12-13 Μαρτίου.
ΡΟΛΛΟΝ	Έλληνική	38.611	1973	Προσάραξε στόν π. Μισισσιππή στίς 2/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Έλληνική	985	1969	Προσάραξε στήν Γκαλλίπολη στίς 7/4.
ΜΙΚΤΑ:				
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ'	Κυπριακή	83.714	1972	Κατά τό ταξίδι Γκνάνσκ για Βραζιλία προσάραξε άνοικτά του Μπόρνχολμ στίς 29/3.
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	Λιβεριανή	56.273	1973	Κατά τόν κατάπλου στήν Δουνκέρκη στίς 25/3 υπέστη βλάβη τή μηχανή.
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	Λιβεριανή	50.849	1973	Κατά τό ταξίδι Νταλιάν για Φιλαδέλφεια υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 2/3 και κατέπλευσε στήν Καλαμάτα για έπισκευές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Υποτονική στη βάση της ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου των πρώτων ημερών του 'Απριλίου, προβλέπεται να διατηρηθεί στα σημερινά (13 'Απριλίου) χαμηλότερα επίπεδα ναύλων που έχουν διαμορφωθεί, εν όψει του Πάσχα 'Ορθόδοξων και Καθολικών τουλάχιστον μέχρι και το δεύτερο δεκάημερο του μήνα.

Μιά σειρά διαφορετικοί παράγοντες, όπως παραδείγματος χάριν η αλλαγή της μεθόδου προσέγγισης στην αγορά των σιτηρών από τους Σοβιετικούς, τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στις φορτώσεις από Βραζιλία, ο χαμηλός ρυθμός φορτίων προς εξαγωγή από τις Μεγ. Λίμνες και η υποτονικότητα που παρατηρήθηκε στο χώρο της 'Απω 'Ανατολής, οδήγησε την αγορά σε ηπιότερους τόνους και τα επίπεδα ναύλων και μισθωμάτων διαμορφώθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα σε όλες τις περιοχές.

Σχολιάζοντας τα παραπάνω φαινόμενα θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι οι μέν Σοβιετικοί παρά το τοννάκι που έλεγχουν ήδη, εξακολουθούν να αγοράζουν σιτηρά από τις ΗΠΑ και στις προσεχείς δύο εβδομάδες θα διαφανεί κατά πόσο τα αναμενόμενα νέα συμβόλαια θα βοηθήσουν στην ανέλιξη της αγοράς του 'Ατλαντικού. 'Αναθέρμανση των φορτώσεων σιτηρών αναμένεται και από τη περιοχή των Μεγ. Λιμνών, ενώ η διευθέτηση του προβλήματος των φορτώσεων από Βραζιλία ήδη προσφέρει καλύτερες συνθήκες άπασχολησης στο χώρο της Νοτ. 'Αμερικής.

Χρειάζεται συνεπώς ψυχραιμία, εν αναμονή καλύτερων ημερών στην αγορά ξηρού φορτίου, τα επίπεδα της οποίας σήμερα διαμορφώνονται ως εξής:

- 52.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 23,50.
- 50.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για 'Ακαμπα, δολ. 24,75.
- 50.000 τον. σιτηρά δύο λιμάνια 'Αργεντινής για 'Ιαπωνία, δολ. 30.
- 25.000 τον. σιτηρά Ρουέν για Χοντέιντα, δολ. 22,50.
- 23.000 τον. σόγιας Βραζιλία για 'Ιαπωνία, δολ. 22,40.

— 13.000 τον. σιτηρά Μεγ. Λίμνες για 'Αλγερία, δολ. 38,50.

Στους τομείς μεταφοράς μεταλλεύματος και γαιάνθρακα οι ναύλοι έδειξαν περισσότερη σταθερότητα όπως μαρτυρούν οι ακόλουθες συμφωνίες:

- 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νάρβικ για 'Ιαπωνία, δολ. 12,75 φίο.
- 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Σαλντάνχα Μπαί για Ρέντκαρ, δολ. 9,75 φίο.
- 75.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον Ρόουντ για Βορ. Εύρωπη, δολ. 7,25.
- 70.000 τον. γαιάνθρακες Κόλπο ΗΠΑ για Χ'αβρη, δολ. 9 φίο.
- 65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πόρτ Καρτίε για Λισαβώνα, δολ. 7,40 φίο.

Μικρή ή δραστηριότητα και ελάχιστα τα φορτία λιπασμάτων στην αγορά, ενώ στον τομέα της ζάχαρης σημειώνουμε ως ένδεικτη τη ναύλωση για μεταφορά 16.500 από Αυστραλία για 'Ιαπωνία στα δολ. 18,15.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η υποτονικότητα της ναυλαγοράς αντανakλάται και στα μισθώματα που επιτυγχάνονταν σε Δύση και 'Ανατολή, ενώ προβληματική ήταν η εξέγερση άπασχολησης στη Μεσόγειο για τα μικρότερα φορτηγά και μπάλκερ των 12-16.000 τον.d.w.

Οι πληροφορίες ανέφεραν ότι Σοβιετικοί ναυλωτές έκλεισαν μπάλκερ «πάναμαξ» του 1976 για κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού στα δολ. 10.500 την ημέρα, ναύλος που πληρώθηκε επίσης για ένα «handymax» των 41.000 τον.d.w. για κυκλικό ταξίδι 'Ιαπωνίας μέσω 'Ινδο-

νησίας.

Γενικώς οι ναύλοι στις περισσότερες περιοχές σημείωσαν κάμψη που κυμάνθηκε μεταξύ 15-25% ανάλογα με τις συνθήκες φόρτωσης, αν και πρέπει να σημειωθεί ότι η πτώση ήταν μικρότερη στα μεγαλύτερα πλοία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η πτώση διεθνώς της τιμής του πετρελαίου υπήρξε η βασική αιτία συγκράτησης της δραστηριότητας στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. 'Οπωσδήποτε όμως η εξέλιξη αυτή οδηγεί σε μείωση των αποθεμάτων και γιαυτό ενόψει και της χαμηλότερης τιμής, δεν αποκλείεται να παρουσιασθεί ξαφνική άνοδος της ζήτησης.

Στόν Περσικό Κόλπο λίγες οι πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις με τους 250.000 τον. για 'Ιαπωνία στα επίπεδα του WS 77, ενώ για τα μικρότερα πλοία οι ναύλοι κυμαίνονται περί τα WS 92-93.

Στασιμότητα επικράτησε και στην αγορά της Δυτικής 'Αφρικής με τους 130.000 τον. για ΗΠΑ στα WS 105 και με τους 90.000 τον. στα WS 110.

Στη Μεσόγειο η δραστηριότητα περιορίστηκε στα μικρότερα φορτία των 30-50.000 τόνων, τα περισσότερα των οποίων άφορυσαν κάλυψη άμεσων αναγκών, ενώ περισσότερη προβληματική υπήρξε η άπασχοληση των δεξαμενοπλοίων 80-90.000 τον. 7.d.w.

Καραϊβική και Βορ. Θάλασσα κινήθηκαν σε υποτονικά επίπεδα, χωρίς ο όγκος των φορτίων τους να μπορεί να καλύψει τα προσφερόμενα πλοία.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ: Πόρτ Καρτίε 60-65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Λισαβώνα δολ. 7,40 φίο, 48.000/ 7.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 18-26.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 24,75 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτο-

εκφόρτωση, 'Απριλίου 18-25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 24,50 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 10-15.

ΓΟΥΕΝΒ ΚΡΕΣΤ: Ρίο Γκράντε ντό Σούλ 13.000 τον. περίπου σόγια Τουρκικό λιμάνι Μεσογείου,



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

δολ. 35 φίο, 3.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 6-12.

ΑΚΟΗ: Πόντα ντό Ούμπο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 7,75 φίο, 7 ημέρες, 'Απριλίου 20-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 23,50 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 25 — Μαΐου 7.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 10-20.

ΝΙΚΟΣ Ν.: Κολομπία Ρίβερ καί Πόρτλαντ 25.200 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 36 (berth terms), 'Απριλίου 20 — Μαΐου 15.

ΑΛΜΑ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 24,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 13-22.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 20.000 τον. δημητριακά Μαλαισία, δολ. 39,75 φίο, 4.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Νουαντχιμπού 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπαγκνόλι, δολ. 5,25 φίο, 5 ημέρες, 'Απριλίου 10-16.

ΙΟΣ: Βορ. Γαλλία 19.000 τον. γεννήματα Δυτική ακτή 'Ιταλίας, δολ. 13,75 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II: Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ 1,45 εκατ. κυβ. πόδια σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 1.150.000 κατ' άποκοπή φίο, 20 ημέρες, άμεση.

ΠΟΝΤΟΣ: Ρίτσαρντς Μπαίη 55.000 τον. γαϊνθρακες Λισαβόνα, δολ. 10 φίο, 30.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ ΟΥΑΝ: Πόντ ντέ Μαδέϊρα 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 7,25 φίο, 7 ημέρες, 'Απριλίου 15-30.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ: Σαλντάχα Μπαίη 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κόπερ, δολ. 9,25 φίο, φόρτωση κλίμακας /15.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 10-30.

Σ Β ΕΧΙ: Φρέντς Μπαίη 25.000 τον. κριθής Κωνσταντζα, δολ. 14,90 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές 'Απριλίου.

ΠΑΤΜΟΣ: Σαίντ Λόρενς 18.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 24,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 11-17.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ημέρες, 'Απριλίου 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΚΟΥΝΤΠΑΛ: 38.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κό Σιχάγκ άμεση, ταξίδι με έπαναπαράδοση Ντακάρ, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ: 46.800 τον. d.w. του 1986, παράδοση Ταυλάνδη άμεση, έπαναπαράδοση Λισαβόνα/ 'Αμβούργο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΦΑΝΗΣ: 27.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Απριλίου 10-20, έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ: 25.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μιντανάο 'Απριλίου 1-10, έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΜΑΣΤΕΡ Τ.: 34.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σκώ 'Απριλίου 4-9, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 31.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Χιλή 'Απριλίου 12-20, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 57.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι 'Ανατολ. ακτής Νότιας 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία, ταξίδι 50-100 ημερών με έπαναπαράδοση 'Αντεν, δολ. 12.700 την ημέρα.

ΠΡΗΝΤΕ'Ι'ΤΟΡ: 29.800 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι 90 ημερών με έπα-

ναπαράδοση Βοστώνη /Γκάλβεστον, δολ. 5.300 την ημέρα.

ΝΑΝΙ: 27.350 τον. d.w. του 1978, παράδοση Δυτική ακτή Νότιας 'Αμερικής 'Απριλίου 15-30, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΚΑΛΗ Λ.: 60.850 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΤΕΤΙΕΝ: 40.045 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τζέντα άμεση ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΜΑΤΙΛΤΑΚΙ: 37.600 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 10.400 την ημέρα.

ΕΛΙΚΩΝ: 28.230 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο 'Απριλίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.650 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Πορτογαλία, κυκλικό ταξίδι Ρίβερ Πλέιτ, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 64.300 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ τέλη Μαρτίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 37.450 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Λ.: 41.100 τον. d.w. του 1974, παράδοση Μανίλα 'Απριλίου 13-18, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.300 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απρίλιο, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Ινδονησίας, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΑΡΜΠΕΛΑ: 41.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απρίλιο, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.575 την ημέρα.

ΤΖΟΥΕΛ 1: 65.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση



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**

Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι Νότιας Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΤΜΟΣ: 26.725 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σουηδία Μαρτίου 29, ταξίδια 6-8 μηνών, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.200 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 10.450 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Κουά Ιμπόε 265.000 τον. Φός, WS 92,5, 'Απριλίου 19.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Σιντί Κερύ 60.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 137,5, 'Απριλίου 6
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Πουέρτο Λά Κρούζ 53.000 τον.

Όλμπαν, WS 160, 'Απριλίου 7.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Νοβοροσίσκ 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 117,5, 'Απριλίου 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Κερτέχ 58.000 τον. μέρος φορτίου Σριράχα, WS 115, 'Απριλίου 13.

ΓΕΡΟΣ: Έλευσίνα 50.000 τον. Αύγουστα, δολ. 130.000 κατ' άποκοπή, 'Απριλίου 8.

ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Σιντί Κερύ 115.000 τον. 'Αλγκεθίρας/ Τενερίφη, WS 125, 'Απριλίου 4.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ: Γουαντί Φευράν 95.000 τον. Βενετία, WS 102,5, 'Απριλίου 11.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Άλιγάκα 50.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 140, 'Απριλίου 11.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Γιαμπού 28.000 τον. καθαρά Νάπολη, WS 165, 'Απριλίου 9.

ΝΑΝΙ: Σκίλντα 26.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 165, 'Απρίλιο.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Περσικό Κόλπο 210.000

τον. Δύση, WS 75, 'Απρίλιο.

ΟΛΥΜΠΙΑΝΤ: Ντός Μπόκας 130.000 τον. Ρότερνταμ, WS 80, 'Απριλίου 15.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Λά Σαλινά 70.000 τον. Κεμπέκ, WS 135, 'Απριλίου 16.

ΑΛΦΑ ΣΗ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 105, 'Απριλίου 20.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Άμουα Μπαίη 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 162,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 160, 'Απριλίου 13.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΗ: 96.500 τον. d.w. του 1974, διάρκεια 1 έτος με όψιόν ένα ακόμη έτος, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.: 357.150 τον. d.w. του 1976, διάρκεια 3 ετών πρός δολ. 30.000 την ημέρα τό πρώτο έτος, δολ. 31.000 ημέρα/δεύτερο, δολ. 32.000/ημέρα τό τρίτο έτος.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κύριο νέο της περιόδου ή επαναδραστηριοποίηση των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων Samsung στίς κατασκευές δεξαμενοπλοίων μετά από μακρά άπασχόλησή τους στίς ναυπηγήσεις μεγάλων κοντεϊνερπλοίων.

Στήν Ιαπωνία, οι μεγάλες μονάδες συζητούν με μεγάλη επιφυλακτικότητα νέα συμβόλαια πού άφορούν πλέον παραδόσεις μετά τό πρώτο εξάμηνο του 1993 καθώς πρέπει νά καλύψουν καί κάποιες περιορισμένες παραγγελίες εγχώριων πελατών.

Τά ναυπηγεία της Isikawazima Harima υπέγραψαν προσύμφωνο με την Ρ & Ο Containers γιά τή ναυπήγηση τεσσάρων κοντεϊνερπλοίων των 3.800 TEU, με όψιόν ένα πέμπτο πλοίο, με παραδόσεις πού ξεκινούν από τά μέσα του 1992 καί φθάνουν στό πρώτο τετράμηνο του 1993.

Τέλος, ή ναυτιλιακή εταιρία Johnson Line επαναδιαπραγματεύθηκε τήν παραγγελία της ναυπήγησης δύο μεγάλων φέρρυσ, με τά ναυπηγεία Masa πού ανέλαβαν τίσ εγκαταστάσεις της χρεωκοπημένης Wartsila Marine. Οι άρχικές παραγγελίες είχαν τοποθετηθεί τό 1987-88 καί μετά τήν επαναδιαπραγμάτευση ή νέα τιμή παρουσιάζεται αύξημένη κατά 30%, φθάνοντας τά 360 εκατ. δολάρια ανά σκάφος. Παράλληλα σημαντική θά είναι καί ή καθυστέρηση στίς ήμερομηνίες παράδοσης των πλοίων, με τό πρώτο παραδοτέο τό φθινόπωρο καί τό δεύτερο πλοίο παραδοτέο τόν Ιούνιο του 1991.

Τά δύο πολυτελή φέρρυ θά δρομολογηθούν στήν ιδιαίτερα άποδοτική γραμμή της Βαλτικής μεταξύ Στοκχόλμης καί Έλσίνκι, θά διαθέτουν 950 δίκλινες καμπίνες καί μεταφορική ικανότητα 2.500 έπιβατών.

Οι αγοραπωλησίες

Με τό επίκεντρο του παγκόσμιου αγοραστικού ενδιαφέροντος στραμμένο στά δεξαμενόπλοια, κύλησε ή γενικά περιορισμένη σέ όγκο αγορά των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων του πρώτου δεκαπενθήμερου του Άπριλίου.

'Αναμφίβολα τό προβάδισμα της δραστηριότητας αυτό τό δεκαπενθήμερο άνήκει στους Έλληνες έφοπλιστές, μετά τήν άναγγελία έπιτεύξεως συμφωνίας μεταξύ του Οϊκου Σέρες, του κ. Γιώργου Π. Λιβανού καί της Εχχοπ γιά τήν αγορά των τεσσάρων μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων της Άμερικανικής εταιρίας έναντι του συνολικού τιμήματος ρεκόρ των 275.000.000 δολλαρίων.

Πρόκειται γιά τά ULCC «ESSO ATLANTIC/ ESSO PACIFIC (516.000/1977) καί «ESSO MEDITERRANEAN/ ESSO CARRIBEAN (457.000/1976) γιά τά όποια, κατά τίσ πληροφορίες μας, ή CITIBANK έπικεφαλής όμίλου ξένων Τραπεζών χρηματοδότησε τήν αγορά με δάνειο ύψους 200 εκατ. δολλαρίων.

'Αξίζει ακόμη νά σημειώσουμε ότι τά τέσσερα ULCC παρέμειναν υπό παροπλισμό κατά τήν περίοδο 1983-1987 καί τά δύο από αυτά είναι χρονοναυλωμένα από Σαουδαραβική εταιρία μέχρι τόν Σεπτέμβριο καί Δεκέμβριο του 1990 αντίστοιχα.

Στίς λοιπές αγοραπωλησίες δεξαμενόπλοίων χαρακτηριστικά άναφέρουμε:

— T/T HAPPY PILOT (275.500/1975) IGS/COW δολ. 35.000.000 Νορβηγού.

— T/T DIAMOND ORBIS (227.400/1973) δολ. 15.200.000 Έλληνες.

— M/T PLAKOURA (92.130/1977)

IGS/COW/COILS δολ. 20.700.000 Νορβηγού.

— M/T ARAGUANEY (44.670/1982) πρόντακτ κάρριερ, δολ. 22.500.000 Ιταλοί.

— M/T THANASIS A.(38.260/1976) δύο grades, δολ. 9.500.000 Νορβηγού.

Στήν κατηγορία των μπάλκ κάρριερς, χαρακτηριστική ή άπραξία στά μεγάλα μεγέθη, καί ή κάποια δραστηριότητα έκάλυψε μόνον σκάφη τύπου handymax καί handy.

Χαρακτηριστικά άναφέρουμε:

— M/T HELLESPONT VALOUR / VANGUARD (38.890/1984) δολ. 32.500.000 en bloc Ιταλοί.

— M/V HUMAN (40.500/1981) δολ. 15.250.000 Άπω Άνατολή.

— M/V DRYSO (31.950/1978) δολ. 11.000.000 Νορβηγού.

— M/V CAPTAIN GEORGE (30.300/1974) δολ. 6.400.000 Κινέζοι.

— M/W FORUM PIONEER (27.700/1978) δολ. 9.000.000 Έλληνες.

Στή κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου ελάχιστα οι πράξεις πού άκούστηκαν, με εξαίρεση όρισμένες πού άφορούν μικρά κοντεϊνερόπλοια, χωρίς αυτές νά δημιουργούν βάση γιά σχολιασμό.

'Εκεינו πού άξίζει νά σημειωθεί σέ γενικότερη βάση, είναι ότι πολλές αγοραπωλησίες στόν τομέα των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση ύπό τήν αίρεση εξεύρεσης χρονοναύλωσης, γεγονός πού φανερώνει τήν άπροθυμία των αγοραστών νά άποκτήσουν άκριβά μεταχειρισμένων πλοία χωρίς προγούμενη εξασφάλιση άπασχόλησης.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

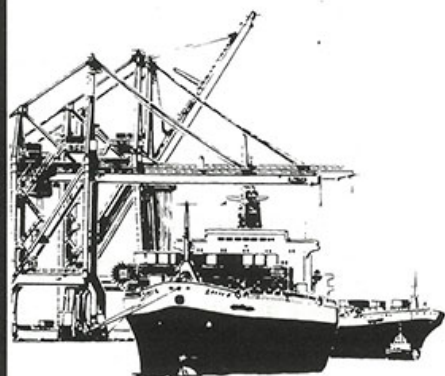
★ SHIP AGENTS

★ BUNKER SUPPLIER

★ SHIPBROKERAGE

★ CREW & SPARES

NAFTIKA CHRONIKA



THE NOTORIOUS BAY OF BISCAY

The reputation of the Bay of Biscay as a graveyard for ships was confirmed during the last Atlantic storms that whipped this area to a seething fury.

From October 1989 to mid-February 1990 nine ships and 41 lives were lost in the Bay, while many other ships suffered considerable damage.

All these ships were smaller than 4,000 grt. and this brings to the fore the question of how safe are ships of this size in the Bay in stormy weather?

The Bay of Biscay is about 100,000 square miles in size, bounded by the Atlantic Ocean in the west, the north coast of Spain in the south and the west coast of France in the east. It has always been notorious for its terrible storms but the recent ones were so bad that theories have cropped up likening them to the greenhouse effect.

The fact is, however, that the worst area in the Bay is at the point where the continental shelf rises from the ocean bed steeply from a depth of 4,000 to 200 metres. Waves which have travelled for thousands of miles across the Atlantic and hit the shelf suddenly become shorter, steeper and higher, while the winds, which are usually northwesterly, are deflected of the high cliffs of the Spanish coast and create further turbulence.

It is unfortunate that the conditions under which four of the nine ships were lost will never be known, because they sank with all hands.

THE ESSENTIAL LINK

We have had many telephone calls and many discussions with readers following the reservations expressed in these columns about a month ago with regard to the agreement signed between the Greek Shipowners' Union and the Soviets with regard to the employment of Soviet seamen on Greek ships.

The prevailing opinion among Greek shipping circles, both in London and in Piraeus is that the continued existence of Greek shipping, as such, is ineluctably linked to the continued existence of Greek officers and crews.

The link is an essential one and if it is broken, it will mean the end of Greek shipping.

There are four main reasons for making this emphatic assertion.

The first is that the measure of understanding between Greek captains and Greek owners can never be replaced by any kind of relationship between a Greek owner and a foreign captain. Many problems with foreign crews and in foreign ports have been successfully dealt with simply because Greek captains or Greek port captains have been able to exchange information or experiences without any relationship to each other except for the fact that they were Greeks.

The second is that a very large part of the shipowning community began its career by first serving at sea. The exam-

ples of Greek shipowners who started out as ship's officers, or even seamen, are so many that one could say that Greek ships are the nursery of the shipowning community.

The third point we wish to make is that all concerned should insist that sea time served on foreign - flag ships by Greek seamen or officers should be counted towards the requirements for promotion. So far this has not been the case. Time served on foreign - flag ships can only be counted towards one's pension after the seaman or officer in question has had to pay both the owner's and his own contributions to the pension fund — an expensive proposition. Why should Greek seamen be punished in this way simply because there are no berths for them on Greek - flag ships?

Fourthly, all should contribute towards the Training Fund — i.e. owners who fly foreign flags on their ships but who employ Greek seamen, or even only a master and chief engineer.

Naturally, contributions by such owners can only be voluntary but from conversations we have had with some of them, there would be no objection, since the reason for them would be the maintenance of the essential link between Greek owners and crews, without which Greek shipping will lose its national identity.

THE 1990 ONASSIS INTERNATIONAL PRIZES

On April 5th the Onassis International Prizes were awarded at a special ceremony held in Athens.

The Prize for Man and Mankind — ATHINAI — was awarded to the Secretary General of the United Nations, **Javier Perez de Guellar**, in recognition of his personal initiative towards resolving worldwide crises and for his diplomatic skills, which have contributed to the reinvigoration of the United Nations Organisation, by making creative use of international developments for the benefit of World Peace.

The Prize for Man and Culture — OLYMPIA — was awarded to the **City of Warsaw** on the occasion of the commemoration of the 50th anniversary of its complete destruction during World War II, for the exemplary restoration of the City, and the dedication of the Polish People to its cultural heritage.

The Prize for Man and Society — ARI-STOTELIS — was awarded to **Ailton Krenak and the Union of Indian Nations** for their extraordinary work to protect both the indigenous Indian peoples of the Amazon region of Brazil and the rain forests in which they live, and finally, the Prize for Man and his Environment

— DELPHI — was awarded to **Goulardis Museum of Natural History** on the occasion of the celebration of its 25th anniversary, for its contribution to the preservation of natural environment and especially for drawing public attention to the acute problem of deforestation in Greece.

MOVING AHEAD IN CYPRUS

President Vassiliou of Cyprus did well in refusing to accept the resignation of his shipping advisor Mr. Zeno Katsourides following certain reports in the Cypriot press. His success has obviously annoyed those who profit mainly from international shipping operations and hold «documents» by which they believe they can destroy people they consider to be harmful to their interests. Apparently, in this case, the Cypriot establishment has also been affected and has helped to create the situation which caused Mr. Katsourides to submit his resignation.

It should be noted that as soon as this development became known a fortnight ago, a flood of telegrams were sent to President Vassiliou from Piraeus, a-

sking him not to accept the resignation, all of which goes to prove how highly esteemed Mr. Katsourides is among Greek shipping circles.

In any case, the important thing about all this is that Cyprus is moving ahead while we sleep and let valuable opportunities slip by. After the agreement with the Soviets for the registration of Soviet ships in Cyprus, the Cy- priots are now angling for a similar deal with the Chinese.

OIL POLLUTION INSURANCE

Following a comment under the same caption in a previous issue we are informed that BP shipping circulated a full wording of the additional oil pollution, clause that reads as follows:

«Owners warrant that they have and will maintain throughout the period of this Charter:

a) the standard oil pollution insurance cover (currently US \$ 500 million) available from their P & I Clubs; and b) any additional oil pollution insurance cover (currently US\$ 200 million) which becomes available via their P & I Club or through underwriters providing first class security».

DRINKING PROBLEM

A shipowner who employs Polish seamen on his ships has complained to us about their excessive drinking. When they are sober, he says, they are very good at their jobs. But periods of sobriety do not last very long and most of the time they are drunk and incapable.

Many owners in Piraeus believe the same problems will be encountered with Soviet crews, if they are used.

«BLUE FLAGS OF EUROPE»

HELMEPA the National Operator in Greece for the European Commission - sponsored program «Blue Flags of Europe», awarded to organized beaches and marinas in the eleven coastal states of the E.C. One of the basic requirements for the awarding of the Blue Flag to beaches is the monitoring of the bathing

TSAVLIRIS SALVAGES US\$ 100 M CASUALTY

Tsavliris Piraeus, the well known international professional salvors, were engaged to salvage what is regarded to be the highest value laden product tankers casualty (salved values: US\$ 100 M) ever to have occurred.

The 40,000 tons dwt product tanker «Owl Transporter» owned by Mobil on passage from Malaysia to the Continent via the Red Sea fully laden with vegetable oils, became disabled about 500 miles East of Socotra Island following rudder damage.

The Tsavliris salvage tug Apollon 6000 HP (invariably stationed at Djibuti) proceeded to her assistance under Lloyds Open Form «no cure no pay» terms. Shortly after arrival at the scene of the casualty, divers from the Apollon

managed to secure the rudder in amidships positions, despite adverse weather, strong currents and the presence of schools of sharks. The operation had been made all the more difficult because the entire bottom half of the rudder was missing.

Following the rudder securing operation, a towage connection was established and the 1500 miles tow towards Dubai commenced in bad weather conditions. In order to minimise the effects of dangerous sheering, added handling power was provided in the form of the «Gmmos Pride» tug which Tsavliris sub-contracted from the Gulf.

The flotilla arrived safely at Dubai on 1st April after an eight days tow.

water quality according to the E.C. Directive 76/160/8.12.1975 which deprived our country from receiving a large number of Blue Flags, inspite of an extensive coastline of 16,000 kms. In 1989, in particular, only six such Flags were awarded, a fact which was touristically exploited against Greece.

FAST ACTION

Vice-Admiral Christos Dounis, C-in-C of the Hellenic Coast Guard Service, has acted swiftly to resolve a problem that has cropped up with some Greek consular port officers abroad who signed foreign seamen on the articles of Greek ships with the provision that they be paid according to the Greek wage scale. In response to a circular sent out by the Greek Shipowners' Union to the effect that such action by the consular port officers was contrary to the Term 8 of the Acts of Approval and that masters should not accept it, Vice-Admiral Dounis immediately sent out a signal to consular port officers and harbourmasters instructing them accordingly.

THE AGOUDIMOS AWARDS

At a ceremony held in the Municipal

Theatre in Piraeus and organised by the Seamen's Hearth, the children of seamen who received honours degrees in higher education were awarded 100,000 drachmas each and two cadets each from maritime academies (40 in all) were awarded 150,000 drachmas each.

This proves the value of these awards by Messrs. Gerasimos and Alexander Agoudimos in persuading young people of take up carriers at sea.

TIPHOOK APPOINTED JARDINES AGENTS IN INDONESIA

Jardine Shipping Services, through PT Mitranava, have announced their appointment by Tiphook Container Rental Co. Ltd as their agents in Indonesia.

Tiphook, with a fleet of 200,000 TEUs is the fourth largest leasing company in the world, with modern fleet growing at the rate of 4,000 TEUs/month.

Jardines, with their wide shipping experience on liner trades, surveying, forwarding and brokerage throughout Asia, is committed, with Tiphook, to the development of container leasing in Indonesia to meet the growing demands of Indonesian trade.

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, 3129735, 3121616 — Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

SHIP CONSTRUCTION AND SAFETY

LLOYD'S REGISTER TARGETS FOR THE 1990s

Garry Beaumont, Chief Ship Surveyor for Lloyd's Register, has made an important new contribution to the debate about ship safety in a paper given on Monday 19 March to a meeting of the Institute of Marine Engineers/Nautical Institute in London.

Title «Ships construction and Safety» Mr. Beaumont's paper considers the maintenance of safety as ships become more structurally sophisticated and owners search for greater efficiency at every level of operation.

'Ships represent one of the safest means of transport', says Mr. Beaumont, 'but must not lead to complacency'. However rare, the consequences of pollution from an accident to a VLCC, for example, are a matter for public concern — as the Exxon Valdez incident has shown. 'Ships were originally designed to protect the cargo from the environment. Naval architects are now additionally asked to design the ship to protect the environment from the cargo', he says.

Mr. Beaumont's comments touch on the major issues affecting ship safety, particularly VLCC structures, in the light of LR's considerable experience in this field. These issues include the causes of tanker casualties, age-related problems in the existing fleet, structural trends and design influences in the new

generation of tankers, (including problems associated with the wider use of higher tensile steel and scantling optimisation and the advisability of double-bottoms or skins.

Among the points made by Mr. Beaumont concerning large tankers:

There are advantages to the shipbuilder in the lighter scantlings made possible through the wider use of higher tensile steel, however the flexibility of components made of HTS brings potential fatigue problems and consequently the need for high fabrication standards. 'HTS is less forgiving of poor workmanship than ordinary strength steel', he says.

'This requires good shipyard quality control and effective polishing by the classification society surveyor'.

Corrosion control in the segregated ballast spaces is crucial in latterday designs. LR has proposed to IACS a draft unified requirement in this respect, requiring either the provision and maintenance of protective coatings or more frequent and more extensive ballast tank surveys.

In general the deck thickness of VLCCS has been reduced in the new generation of tankers, and this means deck buckling can become more critical, especially if the deck stiffeners, after wastage, suddenly trip sideways. These, and other factors revealed through ulti-

mate strength calculations carried out by LR, show that much greater attention must be paid to hull condition monitoring in today's designs.

A recent LR statistical analysis of damage from collisions shows that all regions along the length of ships above 100,000 dwt are similarly vulnerable, and that for groundings such ships do not show a very pronounced susceptibility to damage in the forward region. This means that protection from collision and groundings only at the fore-end is inappropriate. Mr Beaumont believes the case for double-bottoms or double-hulls has not yet been made.

Modern, highly optimised systems are more 'error-sensitive' than older ones, where there was a measure of redundancy. This calls for more complex and rigorous analysis techniques and quality control.

Operational discipline, with well-defined procedures, must be paramount. With the sensitivity to misuse of ever more highly optimised tankers, routines must be established for all foreseeable contingencies, as they are in airlines.

'There is a commercial tendency to move towards systems that are designed to the limit', says Mr. Beaumont. 'This situation must be carefully controlled and can only be considered acceptable in both the engineering and the operation if the system ensure that the probability of any error is appropriately remote.'

A BAD YEAR FOR THE UNDERWRITERS

According to the annual report of the Institute of London Underwriters, 1989 consisted of a succession of disasters for marine underwriters.

The Institute contains 118 sea and air insurance companies which handle half the insurance covered by the London market. In 1978, the main disaster was that of the «Piper Alpha» oil platform which cost 1,5 billion dollars. In 1989, the disasters were more numerous. There was the grounding of the «Exxon Valdez» in Alaska which caused the worst sea pollution in American history. There was the hurricane Hugo, the San Fran-

cisco earthquake and the explosion in the Phillips chemical plant in Texas, each of which cost more than a billion dollars, in spite of the fact that all of them were not connected to the sea. In the energy sector, compensation was paid to the victims of many accidents such as that of the Atco-B floating platform (150 million dollars), the fire and explosion of the Chevron refinery in Richmond (90 million dollars) while the Phillips compensation will cost about as much as that of «Piper Alpha».

1989 figures also show a deterioration in the world fleet situation. Lost tonnage amounted to 1,678,077 grt. or 40% higher than the year before.

50 YEARS AGO

— Law 2075/1938 has been published in the Government Gazette and calls for Greek-owned ships registered under the Panamanian flag to revert to the Greek flag within four months.

— An announcement was made on April 12, by the British Admiralty warning seafarers that a certain area in the North Sea and in the straits of Skagerrak and Kattegat has been mined by the Royal Navy.

— German action against allied and neutral shipping has been considerably reduced. Air attacks against convoys have been sporadic, U-boat attacks infrequent and the danger from mines has been reduced to a minimum.

— The passenger ships «Epiros», «Maria L.» and «Syros» have been sold to foreign buyers for 28,700 pounds.

— On the morning of April 14, the passenger ship «Alsie» ran aground on Cape Marathon, suffering severe hull damage. One seaman was killed. A boat dropped too soon by the ship's purser overturned and five passengers aboard it were drowned.

(Naftika Chronika No. 224/15.4.1940)

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΟΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

AMAZONIA	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΟΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΙΠΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633

α. Κεϋχάν 7/3	
α. Βανκούβερ 2/3	
ε. Βαλέντσια 8/3	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Βομβάη 10/3	
προς Ιαπωνία 1/3	
πρ. «Iron Kestrel»	
προς Ιαπωνία 25/2	
ε. Βαρκελώνη 5/3	
α. Σαλέρνο 8/3	
μεταφορές Πατρως	
προς Ρίο 23/2	
προς Βηρυτό 24/1	
επωλήθη	
επωλήθη	
προς Μπαντάρ Άμπας 14/2	
α. Ν. Όρλεάνη 2/3	
α. Ν. Όρλεάνη 27/2	

προς Σιγκαπούρη 2/2	
προς Ποχάγκ 13/2	
προς Μπουσάν 28/2	
προς Μεξικό 2/3	
α. Μπιλμπάο 10/2	
δργεί Πειραιά	
προς Ιαπωνία 23/2	
προς Άγγλία 6/2	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Σιγκαπούρη 1/3	
προς Ιντσόν 27/1	
στην Πάχη (άποθήκη)	
ε. Πειραιά 19/2	
επωλήθη Έλληνες	
ε. Άμβέρσα 24/2	
προς Ίνδονησία 23/10	
ε. Κουίνγκουανγκντόρ 28/2	
ε. Πειραιά 13/2	
προς Βρέμη 26/2	
α. Βρέμη 8/3	
επωλήθη	
στο Μπαντάρ Άμπας	
επωλήθη	
δ. Μπρίξχαμ 2/3	
πρ. «Caroline»	
ε. Θεσσαλονίκη 26/2	
α. Φιλαδέλφεια 2/2	
α. Τόρμαν 8/3	
ε. Σαίν Τζόν 3/3	
ε. Μ. Μαγκάνουι 15/12	
προς Ν. Όρλεάνη 30/1	
ε. Μπρντ 3/3	
προς Τρίπολη 10/2	
προς Κοζίν 4/3	
α. Τής 453	
α. Γένοβα 6/3	
δ. Παναμά 1/3	
προς Άμβέρσα 26/2	
προς Ν. Ζηλανδία 21/2	
προς Ματάνζας 16/2	

α. Μοντεβιδέο 2/3	
α. Χόγκ Κόγκ 5/3	
ε. Μπισόου 22/1	
ε. Δαμιέτα 2/3	
α. Ντάρμαν 6/3	
προς Μπαρνακούλα 22/2	
α. Μομπίλ 2/3	
ε. Λάγος 3/2	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 25/2	
προς Τάιν 952	
προς Σούβα 27/2	
α. Σιγκαπούρη 20/2	
α. Τσίμα 2/3	
προς ΗΠΑ 22/2	
α. Γουακαμάμα 5/3	
α. Φώλεϋ 953	
α. Όλμπανυ 3/2	
προς Πενάγκ 23/2	
επισκευές Άμβέρσα 8/2	
ε. Βανκούβερ 1/3	
προς Κουσίρο 2852	
προς Χάμπτον 2/3	
προς Πόρτ Σουδάν 6/3	
α. Ν. Όρλεάνη 4/3	
προς Μόντρεαλ 23/2	
ε. Τζουμπάι 5/3	
προς Πόρτ Κελάγκ 27/2	
προς Μιζουράτα 9/2	
α. Λειζόες 28/2	
επωλήθη	
επισκευές Ρόττερνταμ 16/2	
προς Κίνα 7/2	
α. Χιούστον 18/2	
ε. Πανζάγκ 19/2	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ-ΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599

α. Ήστ Λόντον 4/2	
ε. Βαλέντσια 8/3	
α. Θέουτα 10/2	
α. Βανκούβερ 4/3	
προς Νιγηρίε 3/3	
α. Κολούμπια ρίβερ 4/3	
ε. Ζανζίβαν 26/2	
προς Μαλαϊσία 21/2	
προς Ουλάν 3/3	
προς Ν. Άφρική 6/1	
επισκευές Σιγκαπούρη 29/1	
ε. Ρας Τανούρα 5/2	
προς Περισκό 15/2	
προς Γιοκοχάμα 27/2	
προς Αίγυπτο 14/2	

επωλήθη Έλληνες	
ε. Τουτικόνι 22/2	
προς Σαλέρνο 22/2	
ε. Τερνέστη 8/3	
δ. Σουέζ 4/3	
δ. Κωνίπολη 7/3	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 24/2	
ε. Τερνέστη 5/3	
ε. Γιοκοχάμα 3/3	
προς Κασιούγκ 15/2	
προς Ιαπωνία 24/2	
προς Ταϊβάν 1752	
α. Σούβα 5/3	
ε. Σέκου 26/2	
δ. Παναμά 23/2	

προς Ρίο Ίανέιρο 4/3	
προς Μοσταγκανέμ 7/2	
προς Όδησσό 22/2	
α. Γιούροπορτ 8/3	
προς Κβίνσενταλ 24/2	
ε. Τερνέστη 7/3	
πρ. «Far Sea»	
α. Ταρραγκόνα 4/3	
ε. Τσίμα 4/3	
δ. Παναμά 3/3	

ε. Σουραμπάγια 24/2	
ε. Μπουένος Άϊρες 2/3	
προς Ν. Κορέα 13/2	
α. Μπιλμπάο 7/3	
ε. Γιοκοχάμα 6/3	
ε. Μπάρνι 23/1	
μεταφορές Ρεθύμνου	
προς Παναμά 26/2	
ε. Μπαχραϊν 6/3	
α. Ν. Όρλεάνη 4/3	
δ. Ντόβερ 5/3	
α. Βανκούβερ 7/2	
προς Κασιούγκ 19/2	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/2	

προς Φορκάδος 4/2	
προς Νιούκασλ 20/2	
προς Γιοκοχάμα 16/2	
προς Ν. Όρλεάνη 19/2	
ε. Τζαουχαρλάλ Νεχρού 4/3	
ναυπηγ. Άϊδί	
επισκευές Πειραιά 14/2	
ε. Ταϊτσούγκ 4/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 5/3	
α. Νάπολη 4/3	
προς Άρατού 22/2	
ε. Σάνκ Άνκορατζ 15/2	
ε. Πειραιά 17/2	
προς Άρούμπα 21/2	
προς ΕΣΣΔ 3051 *	

α. Φουτζέιρα 15/1 *	
α. Πόρτο Τόρρεζ 26/2	
προς Πρίνς Ρούπερτ 8/2	
ε. Μπρέμερβαχεν 7/3	
προς Κορέα 15/2	
πρ. «Pacific Brilliance»	
προς Κασιούγκ 24/2	
ε. Μπωμόντ 27/2	
στο Μπαντάρ Άμπας 2/2	
προς Άκαμπα 3/3	
δ. Κωνίπολη 3/3	
προς Τουρκία 24/1	

στην Καλκούτα	
προς Ν. Υόρκη 26/2	
α. Λονδίνο 9/3	
α. Πειραιά 6/3	
α. Πειραιά 6/3	

ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ.	74	19702
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΤ'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΤΑ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛ ΦΑΛΕΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596

προς Ίμπιτούμπα 22/1
διάλυση Ίνδια
προς Ν. Όρλεάν 25/2
ε. Πόρτ Νογάρo 2/3
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
προς Ν. Υόρκη 24/2 *

μεσογειακές μεταφορές *
προς Σιγκατίνγκ 21/2
μεταφορές Φουτζέιρας
προς Τρίπολη 15/2
προς Πάτρα 2/2
δ. Ντόβερ 5/3
ε. Φουτζέιρα 8/2
προς Λέ Χάβρη 22/2
ε. Μπρισμπαίν 8/3
ε. Σουέζ 10/3
α. Σουέζ 3/3

προς Τζόρφ Λασφάρ 15/2
στη Μανίλα 5/3
προς Χάμπτον 17/2
υπό ναυπήγηση
δ. Παναμά 3/3
α. Χιούστον 15/2
α. Ν. Όρλεάν 27/2
ε. Καζαμπλάνκα 28/2
ε. Λός Αντζελες 6/2
α. Χιούστον 2/3

ε. Καστακόδοκας 8/2
α. Ν. Όρλεάν 3/3
προς Μεξικό 24/2
δ. Παναμά 3/3
ε. Μπουλόν 25/2
προς Β. Εύρωπη 22/2
στό Κάδιξ 18/9
ε. Ρότερνταμ 6/3
α. Καράτι 4/3
άρχει Πειραιά
α. Μοντεβιδέο 27/2
δ. Κων/πολη 4/3
προς Άπω Ανατολή 11/2
προς Μαλακία 12/2
προς Πόρτ Κέμπλα 20/1
προς Άπω Ανατολή 24/2
ε. Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 3/3
προς Γιούζνυ 19/2
α. Ποντιανάκ 15/2
α. Σιγκαπούρη 4/3
ε. Κασίμ 2/3
ε. Βαλτιμόρη 15/2
ε. Σιγκαπούρη 4/2
ε. Μαντράς 7/3
ε. Γκρέντλμσούθ 8/3
ε. Ν. Υόρκη 2/3
α. Τζουμπάιλ 21/1
δ. Κων/πολη 18/2

α. Τής 8/3 *

προς Όδησσό 28/2 *
επισκευές Πειραιά 26/8
α. Γιοκοχάμα 7/3
προς Φουτζέιρα 10/2
άρχει Άλιβέρι
α. Ρότερνταμ 7/3
α. Ήμαχαβ 2/3
πρ. «Δήλος Βίκτορι»
α. Κόρπους Κρίστι 23/2
α. Σάν Λορέντο 3/3
ε. Ρότερνταμ 8/3
ε. Μπέντι 23/1
στη Φουτζέιρα 19/2
μεσογειακές μεταφορές
προς Χέυ Πόιντ 28/2
α. Βενετία 6/3
α. Σιγκαπούρη 4/3

άρχει Βασώρα
α. Ρότερνταμ 28/1
ε. Φουτζέιρα 15/1
ε. Φρεντρίκταντ 18/2
α. Ντάρμπαμ 8/3
α. Ν. Όρλεάν 7/2
προς Κόρπους Κρίστι 27/2
α. Σιγκαπούρη 9/2
α. Άλεξάνδρεια 7/2
προς Πειραιά 26/2
ΕΤΑ Πάχη 10/3
στη Λά Σπέζια 10/3
προς Γιβραλτάρ 7/2
α. Λονδίνο 10/3
προς Ποχάγκ 19/2
α. Βαλτιμόρη 1/3
προς Κόρπους Κρίστι 20/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άκουμα 13/2
πρ. «Arrow Pride»
προς Μπαγκόγκ 14/2
επώληση Σουηδούς
α. Πειραιά 2/3
ε. Πειραιά 8/3

ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΗΛΙΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΑΡΕ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZEYΣ	71	87667
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΑΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΔΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	82	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΑΔΑΥΛΑ	80	19982
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702
ΚΑΡΠΑΣΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900

ε. Πειραιά 8/3
α. Καργαμένα 12/2
προς Μπαγκόγκ 5/3
α. Πρόβιντενς 23/1
α. Άμβέρσα 9/3
προς Μέγαρη 17/2
ε. Ραβέννα 3/3
α. Τέμα 21/2
α. Μόντρεαλ 9/3
α. Ναμίμπε 28/2
προς Άκαπούλκο 25/2
ε. Άλεξάνδρεια 10/2
προς Κασσιούγκ 30/1
προς Μπρισμπαίν 2/3
προς Άμπουκίρ 21/2
προς Δ. Άφρική 27/2
προς Νορκοπίνγκ 13/2 *

ε. Άσπτοντ 5/3 *
ε. Τζέμπελ Άλι 5/3
προς Σαλντάνια Μπαί 25/2
επώληθη
επώληθη Έλληνες
προς Σιγκαπούρη 22/2
προς Κηλαγκ 26/2
α. Σιγκαπούρη 4/3
ε. Πειραιά 24/2
α. Όζακα 5/3
ε. Ν. Υόρκη 7/3
προς Γιοκοχάμα 28/2
ε. Έιλατ 4/3
α. Χάφα 8/3
ε. Άλεξάνδρεια 31/1
προς Γιοκοχάμα 12/2
ε. Ν. Όρλεάν 2/3
ε. Μοντούρ 27/2
προς Ρίτσοντς Μπαί 20/2
α. Λίβερπουλ 1/3
προς Γάνδη 17/2
προς Χαλκίδα 2/3
προς Άμπου Πόιντ 26/2
ε. Βρόστη 7/3
δ. Κων/πολη 5/3
προς Μεθούλ 1/2
α. Ν. Όρλεάν 17/2
ε. Χιούστον 23/1
α. Άνγκονα 6/3
α. Καζαμπλάνκα 21/2
ε. Πειραιά 29/1
α. Καλκούτα 4/3
ε. Πειραιά 3/3
α. Τακόμα 3/3
ε. Τσάρλεστον 4/3
α. Λειξόες 8/3
ε. Πειραιά 8/3
ε. Άλεξάνδρεια 9/2
α. Νιούκαστλ 1/3

προς Γιβραλτάρ 18/1
ε. Ρίο Ίανέιρο 16/2
α. Κολούμπια Ρίβερ 4/3
επισκευές Πειραιά 5/2
προς Σαγκάη 1/2
ε. Πειραιά 3/2
προς Άβάνα 3/3
προς Χόμπαρτ 27/2
δ. Κων/πολη 6/3
α. Σέτε 8/3
α. Ντάρμπαμ 7/3
ε. Καζαμπλάνκα 17/2
προς Τουμπαράο 3/2
προς Λός Άντζελες 1/3
α. Λέ Χάβρη 1/3
δ. Ντόβερ 6/3
πρ. «Coöper Express II»
α. Ρότερνταμ 8/3
ε. Ν. Όρλεάν 6/3
προς Σαβόνα 18/2
ε. Ρίο Ίανέιρο 25/2
προς Πειραιά 24/2
δ. Παναμά 26/2
α. Χιούστον 10/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Λάγος 27/2
προς Μιζουράτα 18/1
ε. Άμβέρσα 8/3
προς Σμύρνη 2/3
α. Γιβραλτάρ 7/3

προς Πόρτο Κορτέζ 24/2
στην Πάχη (αποθήκη)
α. Φρημάντλ 7/3
ε. Πειραιά 1/3
προς Φρήπορτ 27/2
ε. Ν. Όρλεάν 2/3
προς Κασσιούγκ 19/2
ε. Χέυ Πόιντ 9/3
α. Πράια Μόλε 20/2
α. Σιγκαπούρη 26/2
προς Ν. Όρλεάν 25/2
ε. Γένοβα 8/3
ε. Πούντα Άρένας 21/2
α. Γιοκοχάμα 3/3
α. Πειραιά 2/3
προς Ντός Μπόκας 19/2
α. Χάμπτον 3/3
προς Μπουργκάς 18/2
ε. Ρότερνταμ 8/3
α. Χιούστον 21/2

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΙΤΣΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	89	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ	82	20432
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	73	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588

ε. Μπάρνι 5/3	
α. 'Ησχαμ 21/2	
α. Θεσσαλονίκη 26/2	
α. Μπιλμπάο 4/3	
ε. 'Αμβέρσα 9/3	
ε. Τζέντα 10/2	
προς Γιβραλτάρ 21/2	
ε. Θεσσαλονίκη 24/2	
επισκ. Πειραιά 14/2	
α. Λός Πάλας 5/3	
α. 'Ομιάλας 9/3	
δ. Κωνίπολη 6/3	
προς Γέλα 24/2	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. 'Ασντοντ 8/3	
προς Καβάλλα 19/2	
προς Πασίρ Γκουντάγκ 4/93	
προς 'Αμποτ Πόιντ 22/2	
προς Βασώρα 24/11	
προς Μεσόγειο 20/2	
προς ΗΠ 20/2	

προς Σ. 'Αραβία 7/3	
προς Κατάνια 10/2	
ε. Κουινχουαγκντάο 20/2	
α. Σιγκαπούρη 3/3	
ε. Σαλάβερν 7/2	
ε. Πειραιά 3/3	
α. 'Ανκόνα 3/3	
α. Πειραιά 8/3	
α. Πόρτσμουθ 8/3	
στη Φορτάλεζα (άποθήκη)	
α. Μελβούρνη 5/3	
α. Ουλσάν 25/2	
α. Ντάρμπαϊν 7/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	
α. Νιούκαστλ 1/1	
ε. Πόρτο ντέ Σάντα Μαρία 7/3	
στη Βασώρα	
προς 'Απω 'Ανατολή 26/2	
α. Κακογκάβα 15/2	
α. Κοτονού 3/2	
ε. Πειραιά 4/3	

προς Πακιστάν 27/2	
ε. Καζαμπλάνκα 3/3	
α. 'Ιμνιγκχαμ 6/3	
α. 'Αρατού 2/3	
προς Ρεσίφ 28/2	
ε. Μπ. 'Αίρες 26/2	
ε. Τζέντα 19/2	
ε. Σμύρνη 20/2	
στο Βανκούβερ 25/2	
προς Μπελαγιόαν 25/2	
α. Γιβραλτάρ 27/2	
ε. Χονολουλού 20/2	
ε. Λοριέντ 1/3	
προς Κίνα 21/2	
α. Λίβερπουλ 9/3	
α. 'Αμβέρσα 10/3	
α. Λέικ Τσάρλς 31/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/2	
ε. Πόρτ Κέμπλα 1/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3	
προς 'Αβάνα 27/2	
ε. Κινουάρα 4/3	
προς Μπόννυ 8/2	
α. Λάρνακα 8/3	
προς Ν. 'Υόρκη 20/2	
ε. Τζέντα 24/12	
προς 'Αντεν 26/2	
α. Φόυνες 1/3	
α. Σιγκαπούρη 5/3	
α. Λισαβόνα 4/3	
προς Σάο Σεμπαστιάο 1/3	
προς Ν. 'Υόρκη 19/2	

ε. Γκρεσίκ 24/2	
ε. Λίβερπουλ 8/3	
προς Νοβοροσίτσκ 27/1	
προς 'Αμβέρσα 26/2	
ε. 'Ακαγιούτλα 19/2	
α. Βανκούβερ 7/3	
α. 'Αμβέρσα 3/3	
α. Σιγκαπούρη 4/3	
ε. Ούμ Κουάσρ 28/2	
προς 'Ινδία 14/2	
προς Τακόμα 14/2	
ε. Σαλέρνο 19/2	
ε. Πειραιά 21/11	
προς ΗΠΑ 2/3	
προς Αίγυπτο 13/2	
θέση 60.36 Β, 172.58 Δ 24/1	

προς 'Ορν 20/12	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
προς Σαβάννα 29/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/2	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ντεμεράρα 6/3	
μετ. «Sea Sabah» ('Ονδ.)	
ε. Μπελίζ 1/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/1	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Χιούστον 26/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/2	
α. Χιούστον 17/2	

ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1552
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	71	1594
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΦ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΕ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

ε. Σαβόνα 8/3	
προς ΗΠΑ 21/2	
α. Μασσαλία 4/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κίγκστον 5/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/2	
ε. Χιούστον 26/2	
α. Χιούστον 20/2	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	
α. Χιούστον 22/2	
α. Φρήπορτ 4/2	
ε. Δεμεράρα 3/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	
προς Γιβραλτάρ 26/2	
α. Νιχάμα 16/2	
α. Βρέστη 4/3	
προς ΗΠΑ 24/2	
ε. Χάμπτον 5/3	
προς Μπουσάν 28/2	
προς Τουρκία 24/1	
ε. Πειραιά 5/3	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 22/2	
ε. Τζέντα 19/2	
α. Πειραιά 6/3	
α. Ρας Σουκχέρι 23/2	
μετασκευάζεται Πειραιά	
στον Τούρκο 20/2	
α. Κπέμε 28/2	
επιωλήθη άλλοδαπούς	
προς Πειραιά 21/2	
α. Ρότερνταμ 3/3	
προς Βραζιλία 1/3	

προς Νοβοροσίτσκι 3/3
 προς Ουλσάν 17/2
 προς 'Ιράκ 5/3
 προς Νταβάο 2/3
 ε. 'Ημοχαβεν 19/2
 α. Πειραιά 7/3
 ε. Βαλτιμόρη 19/2
 προς Τζορούμα 14/2
 πρ. «Ryogo Maru No. 11»
 α. Πειραιά 6/3

 ε. Βομβάη 25/2
 προς Σιγκαπούρη 8/2
 δ. Παναμά 28/2
 προς Αίγυπτο 16/2
 προς 'Ακαμα 16/2
 α. Μασσαλία 8/3
 α. Μπαχραϊν 18/2
 ε. 'Ακομα 29/1
 στη Δομπίτια (αποσθήκη)
 προς Μπανία 24/2
 δ. Κω/μολη 5/3
 ε. Φιουμιντινέο 8/3
 προς Αύγουστα 2/3
 α. Φώλεϊ 9/3
 προς Γιβραλτάρ 5/3
 δ. Γιβραλτάρ 4/3
 δ. Παναμά 3/3
 προς Μπένι 11/1
 επίσκευς Πειραιά 20/2
 ε. Κλαϊπέδα 16/2
 προς Πειραιά 24/2
 προς Νιούκαστλ 22/2
 α. Φάλμγουτ Μπριζ 6/3
 μετ. «Λουϊζιάννα Ρέιμποου» (ε.)
 ε. Σεπετίμα 28/2
 ε. Γιοκοχάμα 19/2
 ε. Ρουέν 3/2
 α. Γιβραλτάρ 7/3
 δ. Παναμά 5/3
 δ. Γιβραλτάρ 6/2
 α. Λίβερπουλ 8/3
 προς Αίγυπτο 2/3
 α. Λίβερπουλ 7/3
 α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3
 προς 'Αλγέρι 6/3
 επίσκευς Καγκοσίμα 24/2

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	δ. Κων/πολη 6/3
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 10/3
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρόσ Άλγερ 9/12
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρόσ Σάντο Ντομίνγκο 23/2
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	στην Κότκα 6/3
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Σάρροχ 7/3
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρόσ Νοβοροσίσκ 23/1
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Κων/πολη 25/2
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρόσ Τρινιντάδ 7/3
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρόσ Περαικό 24/2
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Δουνκέρκη 7/3
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Φερρόλ 17/2
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρόσ Νιούκασλ 28/2
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρόσ Πούντα Καρντόν 26/2
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	ε. Πειραιά 18/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρόσ Βανκούβερ 22/2
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Κόμπε 6/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρ. «Σίλβερ Σεξέ»
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Αύγουστα 2/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρόσ Περαικό 28/2
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ἐπωλήθη Έλληνες
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Γένοβα 6/3
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Μπρισμπαίν 4/3
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Νταμπιέρ 4/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	α. Μαιάμι 4/3
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Ρότερνταμ 10/3
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρόσ Πειραιά 14/2
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρόσ Ταρτούς 15/2
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	στό Βαλπαράϊσο 10/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρόσ Περαικό 13/2
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Βενετία 8/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Θεσσαλονίκη 19/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ἐπωλήθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρόσ Ν. Όρλεάνη 25/2
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 8/3
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 8/3
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Ραβέννα 7/3
ΠΕΛΦΛΑΪΤΕΡ	82	2477	ε. Λεμεσό 8/3
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρόσ Ρίτσαρντς Μπαϊ 24/1
ΠΕΠΠΥ	67	1183	ε. Γάνδη 6/3
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Αμβούργου 2/3
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρόσ Ιαπωνία 27/2
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρόσ Αυστραλία 11/2
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Τακόμα 24/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 21/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρόσ Καμσάρ 18/2
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Ν. Πλύμουθ 21/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Σ. Άννα Μπαϊ 28/2
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Ν. Όρλεάνη 20/2
ΠΙΪΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρόσ Χιούστον 20/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Πειραιά 3/3
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπότο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρόσ Ισπανία 28/2
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Ραβέννα 3/3
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρόσ Νιγηρία 27/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρόσ Βραζιλία 2/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	δ. Πόρτ Σάϊδ 27/1
ΠΟΠΗ	67	11002	πρόσ Λαττάκια 16/2
ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Ακαγιούτλα 21/2
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Γιοκοχάμα 7/3
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	ε. Πειραιά 23/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	πρόσ ΗΠΑ 13/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Βόλο 2/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρόσ Μπελαγούνα 24/2
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	ε. Ταϊτσούγκ 9/2
ΠΡΕΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρόσ Όδησσό 4/3
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Γιούροπορτ 25/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρόσ Σιγκαπούρη 28/2
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Μπρισμπαίν 8/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δ. Καϊμάν 17/2
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	ε. Μασσαλία 6/3
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	δ. Δαρδανέλλια 7/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Άλεξανδρέττα 8/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ Υ. (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 7/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ Υ. 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 6/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ Υ. 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 20/1
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	δ. Γιβραλτάρ 3/3
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	πρόσ Τσιότζα 22/2
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 7/3
ΡΕΝΕΞΙ	70	11716	α. Ουέμα 6/3
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	πρόσ Ματάνζας 13/2
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	α. Ρότερνταμ 6/3
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Λίβερπουλ 10/3
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Χιούστον 27/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Σάντος 5/3
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Βαλλέττα 27/2
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Ν. Όρλεάνη 13/2
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ρίο Ίανέιρο 4/3
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Ταρραγκόνα 6/3
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ίντσον 1/3
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	ε. Ζανζιβάχ 28/2
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρόσ Κασιούγκ 30/1
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρόσ Δουνκέρκη 6/3
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρόσ Πειραιά 23/2
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρόσ Σόγιο 1/3
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	ε. Κινούρα 4/3
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/3
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	α. Φόξ 28/2
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	α. Ράξ Σουκχέιρ 18/2
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρόσ Τζέντα 24/2
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Πειραιά 8/3
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Κλαϊπέδα 5/3

ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΟΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΝΟΙΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΥΝΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΚΝΑ III.	78	14568
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΪ ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟΥ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖ Α.	75	1.786
ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ	77	113.9
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211
ΤΟΠΛΑΖ	85	28000
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.	68	2760
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΑΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΑΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΞΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΪΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕΪΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕΪΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕΪΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	46862
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΕ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΛΑΚΑ ΡΕΪΝ	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	85	975
ΩΜΕΛΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	5985



δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνευφάλιστο στο NAT

α. Ντράς "Άιλαντ 5/2
δ. Σουζέ 13/1
ε. Λάγος 29/1
πρός Μακάι 17/1
α. Μαϊάμι 2/2
ε. Κολούμπια Ρίβερ 5/2
πρός Σιγκαπούρη 31/1
ε. Ρουέν 29/1
πρός Λάρυμπα 19/1
πρός "Αλεξάνδρεια 2/2
ε. Παϊτα 9/1
α. "Αλεξανδρότεια 4/2
ε. Πειραιά 29/1
α. Βανκούβερ 16/1

πρός Χιρόσима 27/1
α. Πειραιά 5/2
ἐπωλήθη "Ελληνες
πρός "Αλγερία 14/12
πρός "Οδόσοφ 11/1
α. Μπρέικ 3/1
πρός Φουτζέιρα 9/2
δ. Σουζέ 3/2
πρός "Ιαπωνία 22/1

πρός Τυνησία 19/1
α. Σκίτσια 1/2
πρ. "Falcon

πρός "Ιαπωνία 3/1
α. Φάλλμουθ Μπαιή 20/1
α. Ντρώραμ 6/2
μετ. "Τσουνα» (κ.)
ἐπύστευε ἑλληνική
α. Γιούροπορτ 10/2

ε. Μπ. "Αίρες 7/2
πρός Μογκαντίσσο 24/1
στό Χορμούζ
πρός Ν. "Ορλεάνη 19/1
πρός "Αίν Σούκνα 22/12
α. Κλεέν 6/2
α. Πόρτ "Αρθουρ 3/2

πρός Γκάλβεστον 23/1
πρός Λουάντα 3/1
α. Νικόσια 5/2
δ. Παναμά 26/1
ε. Λονδίνο 3/2
ε. Σάο Σεμπαστιάνο 29/1
α. Πόρτο "Εμπέδοκλε 26/1
α. Δουνκέρκη 7/2
α. Ντόνρεχτ 9/2
πρός Καζαμπλάνκα 27/1
στό Μπαντ "Αμπάς 16/12
πρός Μπαγκόγκ 21/1
μετ. "Πέλαγος» (μ.)
ε. Τόμπο 26/1
πρός Βουλγαρία 26/1
ε. Βέντισπιλς 24/1
μεταφορές Περσικοί
ε. Ν. "Ορλεάνη 4/2
πρός Φάγκτοσέγκ 27/12
πρός "Οράν 23/12
ἐπωλήθη
πρός Χονολούλου 6/10
α. "Αμοστερνταμ 3/2
πρός "Ιαπωνία 1/1
α. Τενερίφη 6/2
πρός Ν. "Ορλεάνη 29/1
δ. Παναμά 29/1
α. Σιγκαπούρη 3/2
πρός Καρταγένα 25/1
α. Μπαντ "Αμπάς 12/1
πρός "Ιταλία 31/1
πρός Λουάντα 2/12
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 4/2

ε. Λάρνακα 5/2 *
ἐπισκευές Κολόμπο 19/1
μεταφορές Πάτρας
α. Φουτζέιρα 26/1
ε. Ρότερνταμ 4/2
πρ. "Σέλιορ II.»
α. Λά Γκουέλ 12/12
α. Κλεέν 2/2

ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5840
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24896
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616
ΓΚΑΛΑ (κ.)	70	15302
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΚΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΕΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226

α. Τέζας Σίτυ 29/1		
ε. Χόγκ Κόγκ 22/10		
ε. Λόγος 22/1		
πρός 'Αλγερία 22/1		
πρ. «Alange»		
ε. Κουνταλόρ 20/1		
ε. Σουραμπάγια 16/1		
πρός Πασίρ Γκουντάγκ 12/1		
ε. Καλκούτα 25/1		
α. Σάν Φραντσίσκο 14/1		
α. Βαλλέτα 2/2		
α. Καλκούτα 1/2		
έπισκ. Σ. Μάικας 9/2		
ε. Τζέντα 17/12		
μετ. «Mayflower» (Λ.)		
πρός Μαπούτο 2/1		
ε. Καέν 7/2		
ε. Μασόουα 31/1		
ε. Τζακσονβιλ 12/1		
πρός Πεκάρτα 12/1		
ε. Πειραιά 6/2		
πρός Πόρτ Καρτιέρ 28/1		
πρός Νουαντίμπου 20/1		
ε. 'Ανκόνα 3/2		
πρός Μπιντούλν 23/1		
ε. Σιγκαπούρη 22/1		
δ. Πόρτ Σαϊδ 2/2		
πρός 'Αλεξάνδρεια 2/2		
πρός Τόκιο 12/1		
έπισκευές Κορούνα 3/2		
δ. Σουέζ 9/2		
πρός Καζαμπλάνκα 2/2		
πρός Σιγκαπούρη 23/1		
ε. Γιούροπορτ 10/2		
πρός Καλλάο 26/1		
δ. Κων/πολη 3/2		
α. Γιούροπορτ 2/2		
α. Ντορτμούντ 30/1		
στο Τάιν 10/2		
α. Ρας Σουκχίρ 28/1		
πρ. «Kegums»		
πρός Ταϊλάνδη 30/2		
πρός Χοντσίνα 25/1		
έπισκευές Νάπολη 7/2		
ε. Λά Γκουάι 3/2		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/1		
ε. Βομβάη 6/2		
ε. Τζέμπελ 'Αλι 5/2		
ε. Αιγυπτία 3/2		
α. Ντόρμπα 5/2		
έπωληση Νορβηγούς μεσογειακές μεταφορές		
α. Ν. 'Ορλεάν 7/2		
πρ. «Morning Cloud»		
πρ. «Aida»		
πρ. «Prosperity»		
πρός Βομβάη 24/1		
πρ. «Goodkind»		
πρός 'Ινδία 12/12		
ε. Ρίο Γκράντε 4/2		
ε. Μπουεναβεντούρα 12/1		
α. Σάφι 26/1		
πρός 'Ατω 'Ανατολή 20/1		
πρός Νταλιάν 29/1		
πρός Σάντος 23/12		
ε. Ν. 'Ορλεάν 6/2		
α. Γκάλβεστον 26/1		
α. Ν. 'Ορλεάν 11/1		
α. Γάνδη 6/2		
ε. Μπιζέρτα 27/1		
πρός Βανκούβερ 28/1		
δ. Παναμά 27/1		
δ. Παναμά 26/1		
πρός Γκάλβεστον 6/2		
α. Σάφι 18/1		
ε. Ταμπόκο 18/1		
α. Σιγκαπούρη 6/2		
πρός Καναδά 31/1		
α. Ντόρμπα 15/12		
πρός Χόγκ Κόγκ 30/1		
α. Κόρπουα Κρίστι 2/1		
α. Μπιλμπάο 1/2		
πρός Καζαμπλάνκα 22/12		
πρός Μακέιο 27/1		
α. Ντόρμπα 2/2		
μετ. «Praslin Reefer» (π.)		
ε. Χεύσαμ 6/2		
ε. 'Ουσαν 14/10		
ε. Σάντος 30/1		
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 24/1		
α. Ρίο 'Ιανέριο 2/2		
πρός Τζέντα 26/1		
πρός 'Ιταλία 31/1		
ε. Τζέμπελ Ντάνα 6/2		
ε. Κίγκτον 27/12		
ε. Βανκούβερ 5/2		
πρός Χώρ Φακάν 18/1		
α. Ναγκόγια 5/2		
ε. 'Ουσαν 29/11		
πρός Περαικό 14/1		
α. Φός 3/2		
ε. Ν. 'Ορλεάν 2/2		
πρός Μαπούτο 5/1		
στο Καράτσι 26/1		
α. σιγκαπούρη 4/2		
πρός Λουάντα 26/12		
πρός Μπόνου 22/1		
πρός Ρίτσορντς Μπαϊν 21/1		
α. Θέουτα 2/2		
ε. Φιλαδέλφεια 7/2		
μετ. «Dima» (π.)		

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΟΥΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΡ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μπχ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	70	9030
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ Ι (π.)	74	13687
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΖ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	76	39814
ΕΡΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7.)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΩΝ Χ. (π.)	68	10182
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑ *	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	81	34447
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	1

INTEΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΩΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΤΑΖΑ Τ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕ'Τ (μ.)	64	999
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΡΙΝΙΑ (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΥΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403

α. Γιβραλτάρ 8/2	
πρ. «Ocean Garnet»	
πρ. Κασσιούγκ 3/2	
ε. «Οδυσσέας 7/1	
α. Λός «Αντζέλες 3/2	
ε. Ρότερνταμ 10/2	
ε. Βισακαπατνδύ 6/2	
πρ. Λάγος 1/2	
α. Χιούστον 23/1	
πρ. Σάν Φραντσκο 23/1	
α. Πειραιά 3/2	
ε. Λίβερπουλ 5/2	
στη Ν. «Υόρκη 7/2	
πρ. «Αγκόλα 29/1	
α. Λισσαβόνα 23/1	
ε. «Αμβούργο 8/2	
πρ. Κίνα 20/12	
πρ. «Ρήφερ Ρίο»	
δ. Μπρουνομπουτελ 6/2	
α. Σιγκαπούρη 26/12	

ε. Κολόμπο 7/2 *	
πρ. Ντουόλα 4/1	
α. Ρότερνταμ 23/1	
μεταφορές Μπριντιζι	
ε. Ν. «Ορλεάνη 2/1	
πρ. ΕΣΣΑ 28/1	
α. Ν. «Ορλεάνη 13/1	
ε. «Αβονμαουθ 1/2	
ε. Χιούστον 5/2	
α. Γκιζόν 18/12	
δ. Πόρτ Σάιτ 5/2	
πρ. Ουόλσον 10/6	
πρ. Παρανάγουα 23/1	
μετ. «Caroline» (κ.)	
επωλήθη άλλοδοσούς	
πρ. «Lux Lilly»	
πρ. Κόστα Ρίκα 1/2	
ε. Πόρτ Όκχα 29/12	
ε. «Ασντον 7/2	
πρ. Ίρναν 24/12	
α. Τέξας Σίτυ 19/1	
ε. Πειραιά 10/1	
ε. Δεμερράρα 27/1	
πρ. Τζακάρτα 26/1	
έπισκευές Πειραιά 10/2	
δ. Πόρτ Σάιτ 5/2 *	

πρ. Γιβραλτάρ 9/1 *	
ε. Μοντεβιδέο 29/1	
ε. Πειραιά 5/2	
ε. Κοπέρ 5/2	
πρ. Γιοκοχάμα 28/1	
α. Ράτ Τανούρα 27/1	
α. Ν. «Υόρκη 4/2	
δ. Παναμά 31/1	
πρ. «Ακαμπα 30/1	
α. Φουτζέιρα 18/12	
οτό Μπρέμερχαβεν 7/2	
πρ. Λιβύη 29/1	
πρ. Τύνιδα 23/1	
ε. Καλλάδο 28/1	
ε. Κάδιξ 2/2	
α. Ρίο Ίανέιρο 13/1	
α. Ν. «Ορλεάνη 14/12	
ε. Σιγκάγκ 28/1	
ε. Ίντλμαν 1/2	
α. Σιγκαπούρη 29/1	
πρ. «Ακαμπα 16/1	
πρ. «Αμπεύσα Καραβάς»	
πρ. Σίντι Κερρί 1/12	
πρ. Βανκούβερ 10/1	
πρ. Σουρία 25/1	
α. Πενάγκ 5/2	
μεταφορές Ν. Γουινέας	
α. Ντάρμαν 5/2	
δ. Παναμά 23/1	
α. Φόρ 7/2	
πρ. «Ακαμπα 27/1	
πρ. Κίνα 15/1	
α. Χιούστον 31/12	
πρ. «Αναγγελ Άτλας»	
ε. Κόμπε 2/2	
ε. Ν. «Υόρκη 7/2	
σημαία Μόλτας	
επωλήθη	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 3/2	
πρ. Μαντράς 3/1	
ε. «Ασάμπ 3/2	
ε. Ν. «Ορλεάνη 1/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
πρ. Βαγκαρέϊ 10/1	
ε. Ν. Πλύμουθ 6/2	
α. Λέ Χάβρη 8/2	
ε. Ουί Σάιντ 4/2	
πρ. Χάργκ 3/2	
ε. Φιλανδία 6/2	
α. Φουτζέιρα 6/2	
α. Ν. «Ορλεάνη 30/1	
δ. Κων/πολη 27/1	
πρ. Ν. «Ορλεάνη 15/1	
α. Υμουίντεν 17/1	
έπισκ. Πειραιά 26/1	
πρ. Σουραμπαγιά 15/1	
πρ. Κίνα 22/1	
ε. Μιλάδο 24/1	

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΜΠΡΑΝΤΟΡ (κ.)	74	9448
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΗΤΟ ΙΙ (π.)	72	6106
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7.)	54	1991
ΛΙΜΠΕΣΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΜΑΡΚ ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΡΚ ΕΡΟ'Τ'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΟΣ ΙΙ (π.)	80	14397
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.)	84	5717
ΜΑΡΚ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚ ΣΑΛΑΝΤΕΡ (κ.)	75	1599
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΠΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999
ΜΙΝΗΜΟΖΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΟΚ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370

πρ. Καράτιο 18/1	
οτό «Ασάμπ 31/1	
πρ. Μαπούτο 17/1	
α. Πειραιά 17/1	
α. Φόρ 7/2	
α. Πόρτ Γουαλκότ 26/1	
ε. Πειραιά 20/12	
πρ. Ουόλσον 12/1	
ε. Χάμπτον 31/1	
ε. Σαλέρνο 3/2	
πρ. Βανκούβερ 26/1	
οτό «Ασάμπ 28/1	
οτό Σουέζ 6/2	
μετ. «Pace» (κ.)	
πρ. Μαπούτο 4/8	
ε. Πειραιά 28/1	
πρ. Ν. «Ορλεάνη 26/1	
ε. Φουτζέιρα 12/10	
πρ. Μπόνου 24/1	
α. Φάλμουθ Μπαίτ 3/2	
ε. Λός Πάλαμας 7/1	
οτό Κάργκ (αποθήκη)	
πρ. Τζέντα 27/1	

επωλήθη «Έλληνες
ε. Μπουσόν 29/1
ε. Ρουέν 22/1
α. Γιβραλτάρ 6/2
πρ. Ντούρρες 17/1
πρ. «Unique C»
α. Καράτιο 7/12
πρ. Αμπετζάν 31/12
πρ. Τιμαρού 2/2
πρ. Άλγερία 1/2
α. Ράτ Τανούρα 27/1
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 13/1
πρ. Ίνχαμπάνε 18/1
πρ. Ίσπανία 29/11
ε. Λά Νουβέλ 31/1
ε. Ρότερνταμ 2/2
ε. Ν. Όρλεάν 8/2
α. Μπουμόντ 3/2
πρ. Ν. Ύορκη 29/1
α. Ν. Όρλεάν 25/1
πρ. «Κασσιόκος»
α. Ν. Όρλεάν 31/11
πρ. Όδησσό 10/2
ε. Μασσαλία 752
δ. Κων/πολη 1/1
α. Κιέτα 26/1
δ. Ντόβερ 17/1
πρ. Αλεξάνδρεια 16/1
πρ. Τζέντα 25/1
πρ. Ρίο Ίανέιρο 25/1
έπισκευές Φερρόλ 8/2
πρ. Άκαμπα 30/1
δ. Μπουρνομπούτελ 6/2
πρ. Μαλαισία 17/1
α. Πόρτ Μαχ. Μπίν Κασίμ 31/1
μεταφορές Περισκοί
πρ. Ντουμίλ 12/1
δ. Κων/πολη 5/2
πρ. «Da Qing 250»
ε. Άμβέρσα 16/1
α. Γιούρπορτ 29/1
πρ. Μπαντάρ Χομεϊνί 27/1
δ. Γιβραλτάρ 15/1
ε. Μασσαλία 7/2
α. Πειραιά 3/2
πρ. ΗΠΑ 1/2
ε. Βιζαντιανάμν 6/2
πρ. Νιούπορτ 26/1
ε. Αμπετζάν 12/1
πρ. Ταϊβάν 9/2
πρ. Κολομβία 31/12
μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
ε. Μπάχια Μπλάνκα 31/1
πρ. Κουβα 26/11
α. Σαγκάη 24/1
α. Κόρπορες Κρίστι 28/1
πρ. Βανκούβερ 31/1
πρ. Όιτα 24/12
πρ. Γαλλία 30/1
α. Ίντσον 25/1
ε. Τέρες Σίτυ 3/2
α. Πόρτ Άρθουρ 6/2
α. Ντάρμπαν 3/2
πρ. Αλεξάνδρεια 3/1
ε. Ίλιτσέβσκ 3/2
ε. Πρίνς Ρούπερτ 3/2
πρ. Φορταλέζα 7/2
άρχει Ν. Όρλεάν
άρχει Ν. Όρλεάν

ε. Καλλάδο 27/1
α. Γούνια 3/2
πρ. Ταϊβάν 19/1
α. Μπιλμπάο 26/1
πρ. Βάρρι 27/1
έπισκευές Ντόρμπαν 14/10
πρ. Γιοσκοχάα 3/1
πρ. Ν. Ύορκη 10/1
α. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ε. Ρεσιφ 18/1
ε. Λισαβώνα 5/2
ε. Τζέντα 6/2
α. Γκανδία 5/2
α. Λάρνακα 7/2
α. Λάς Πάλλμας 8/1
πρ. Σεϊμγκάα 30/1
ε. Πούτνα Άδελφας 27/1

ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΘΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΤ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΤ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ.Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΔΥΣΣΕΑΣ	70	11248
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΔΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΔΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511

α. Αΐν Σούκνα 29/1	
α. Κάντλα 28/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 7/1	
δ. Παναμά 3/2	
πρός Μπρέμερχαβεν 30/1	
ε. Νιούπορτ 24/1	
α. Σιγκαπούρη 28/1	
α. Μόγκλα 1/2	
πρός Ρότερνταμ 21/1	
παραμένει στο νηολόγιο	
α. Καέν 20/1	
ε. Κάντλα 17/1	
ε. Λάγος 26/1	
ε. Ν. Ύορκη 14/1	
πρός Λουάντα 31/12	
πρός Κήλαγκ 29/1	
ε. Μπότγουιντ 4/2 *	

πρός Τζέμπελ "Αλι 30/1 *	
α. Φουτζέιρα 5/2	
πρός "Αναμπα 3/1	
στην "Οδησσό 10/2	
ε. Μακέιο 29/11	
α. Λός "Αντζελες 4/2	
πρός Νιγηρία 12/1	
ε. Μπαγκόγκ 3/1	
πρ. "Ruggi"	
α. Ντάρμπαν 20/1	
α. Γιβραλτάρ 4/2	
πρός "Αγκόλα 23/5	
πρός Λουάντα 29/12	
α. Άμβέρσα 2/2	
πρός Μανίλα 25/1	
ε. Σαλβαντόρ 8/12	
πρός Χάιφα 30/12	
μετ. "Μαρία Μ." (κ.)	
πρός Πορτογαλία 27/1	
πρ. "Νικκι"	
α. Μασσαλία 5/2	
ε. Ντότζες 7/2	
ε. Πειραιά 10/1	
α. Ν. Όρλεάνη 28/1	
α. Χιούστον 22/1	
πρ. "Gloria"	
δ. Παναμά 16/12	
ε. Βιζακαπαντάμ 8/2	
ε. Σιγκαπούρη 20/1	
ε. Γάνδη 6/2	
α. Χουέλβα 2/2	
δ. Σουέζ 19/1	
α. Γιβραλτάρ 13/1	
δ. Γιβραλτάρ 5/2	
α. Μαΐαμ 23/1	
πρός Γκράντ Καυμάν 6/2	
α. Σαντάντερ 5/2	
πρός Ίνδονησία 23/1	
πρός Γιορόπορτ 5/2	
ε. Βανκούβερ 6/2	
πρός Νοβοροσίσκ 25/12	
α. Λός "Αντζελες 4/2	
στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	
πρός Σιγκαπούρη 11/12	
πρός Ρεσίφ 22/1	
ε. Τραμαντάι 1/2	
πρός Σουέζ 12/1	
μεταφορές Περισκοί	
πρ. "Απολλωνία "Εξελόρερ"	
πρός Ντάρμπαν 22/1	
πρ. "Μερκκούρ"	
πρός Φιλιππίνες 16/1	
ε. Πειραιά 14/1	
δ. Σουέζ 1/1	
πρός Χαμτουν 31/1	
α. Κόρπους Κρίστι 31/1	
πρός Περισκοί 4/11	
α. Γιούροπορτ 10/2	
στο Σετουμπάλ 10/2	
ε. Χιούστον 15/1	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη	
πρός Ν. Αφρική 17/1	
πρός Καϊμήμης 7/2	
πρός Σαλβαντόρ 26/1	
ε. Σαβόνα 6/2	
πρός Άλεξάνδρεια 21/1	
α. Πειραιά 4/2	
ε. Φουτζέιρα 19/1	
πρός Ίσπανία 1/2	
ε. Ρουκωρ 10/2	
ε. Ντάρμπαν 23/1	
επωλήθη	
α. Χιούστον 17/1	
στο Χάργκ (άποθήκη)	
πρός Χιροσίμα 20/1	
μεταφορές Κιούγκκα	
α. Χόγκ Κόγκ 20/1	
πρός Χαβάννα 15/1	
πρός Τουμπάρδο 21/1	
ε. Ταμπίκο 23/1	
πρός Ίραν 2/2	
δ. Σουέζ 5/1	
πρός Σάντος 30/1	
στη Βρόστη 2/2	
ε. Νταλντ 16/12	
πρός Μπαγκόγκ 14/1	
πρός Σαουδική Άραβία 30/12	
α. Μοντεβιδέο 6/2	
ε. Σιγκαπούρη 6/2	
ε. Σ. Μάικας 7/9	
πρός Μπ. Άμπας 20/1	

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΙΤΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΙΝΟΥΣ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΣ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΙΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΙΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣ (Μηχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΡΡΟΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΝΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΑΝΤΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898

α. Τάουνσβιλ 25/1	
μεταφορές Περισκοί	
πρός "Αναμπα 9/1	
δ. Ντόβερ 17/1	
ε. Σιγκαπούρη 5/2	
α. Σιγκαπούρη 5/2	
πρός ΕΣΣΔ 14/1	
πρ. "Rhodri Mawr"	
πρός Σουραμπάνγια 19/1	
πρός Άμστερνταμ 25/1	
α. Φουτζέιρα 8/2/89	
πρ. "Brian Borlome"	
πρός Κουβέιτ 28/1	

ε. Καράτι 30/1 *

α. Σάντος 2/2

πρ. «Αύλις»

επωλήθη σην. Φιλιππίνων

ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 21/10

α. Ρίο Γκράντε 17/1

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1

α. Κοτονού 30/1

ε. Ν. Όρλεάνη 20/1

πρός Κέλαγκ 13/1

πρός Κάργκ 20/1

α. Λός Παλάου 4/1

δ. Πόρτ Σαΐδ 2/2

πρός Παλούα 16/1

ε. Μπουένος Άϊρες 7/2

στο Χάργκ (άποθήκη)

πρός Μπιλμπό 24/1

πρός Νιγηρία 30/1

α. Μίνα Σάκρ 3/2

ε. Μπαθινγκάκρ 29/11

πρός Κωνσταντία 29/1

ε. Βενετία 7/2

πρός Κούβα 23/1

πρός Ταρτούς 19/1

πρός Κούβα 14/1

πρ. «Dera Seconda»

επωλήθη διάλυση

πρός Τζέντα 28/1

πρός Συρία 12/1

ε. Καζαμπλάνκα 24/1

α. Χιουσόν 30/1

ε. Βουβιά 16/1

πρός Άρούμα 28/1

ε. Ντάρμπαν 4/2

ε. Πειραιά 27/1

επωλήθη

πρός Ίταλια 29/1

πρ. «Kingston»

α. Ν. Όρλεάνη 22/1

α. Ν. Όρλεάνη 12/1

α. Φουτζέιρα 25/1

α. Πόρτ ντε Μπούκ 2/2

επωλήθη Κινέζους

επωλήθη Νορβηγούς

ε. Κοτονού 31/1

ε. Λάγος 29/1

ε. Μπέντι 28/12

πρός Πόρτ Χάκουρτ 27/1

πρός Πόρτ Κέλαγκ 24/1

πρός Μπουουμπούτε 2

ε. Άκαμπα 6/1

ε. Μπαντ Άμπας 17/1

α. Σάντ Λορέντζο 30/12

στο Ντάρμπαν 29/1

στο Γκιζάν

α. Σουζέ 1/2

ε. Λέ Χάβρη 8/2

πρ. «Νινθ Πατέρας»

πρός Κωνσταντία 27/1 *

ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	α. Ναοσίμα 25/1	ΣΦΙΝΞ (κ.).	69	9822	πρός Περού 14/1
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).	70	1598	ε. Βαλεντία 5/2	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.).	72	9076	α. Λισσαβόνα 5/2
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456	δ. Κων/πολή 2/2	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	ε. Κουίνχουαγκντό 27/1
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.).	72	16018	α. Γιβραλτάρ 7/2	ΤΑΚΗΣ (δ.μ.).	65	4027	πρ. «Fair Lady»
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494	ε. Μπαντάρ Χομενί 7/1	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.).	68	10964	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μπχ.).	68	66113	πρός Παν/άγκ 9/1	ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΥΡ (δ.μ.).	72	1999	πρ. «Don»
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174	στό Καράτι 5/2	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.).	78	11562	δ. Παναμά 21/1
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.).	71	4713	πρός Νιγηρία 13/1	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ν (κ.).	73	19420	ε. Βαλλέττα 31/1
ΣΗ ΟΑΘ (κ.).	74	3764	πρός Ντουμπάι 7/1	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.).	78	10372	α. Φουτζέιρα 2/2
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	α. Αιγούστα 1/2	ΤΕΡΝ (κ.).	73	19735	δ. Γιβραλτάρ 6/2
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	84	4073	πρός Γουατεμάλα 1/2	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεδ.).	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142	ε. Βενετία 29/1	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.).	78	16329	πρός ΕΣΣΔ 31/1
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	ε. Καράτι 25/1	ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).	74	22294	μετ. «Water Gina» (κ.)
ΣΗ ΤΑ'ΓΓΕΡ (κ.).	73	13631	α. Ριγέλια 1/2	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.).	74	18204	ε. Φαλκονάρα 4/2
ΣΗ ΦΕ'ΙΘ (μ.).	70	15216	υπέστειλε ελληνική	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).	66	18781	άλλοδαπή πλοιοκτησία
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130	πρ. «Φέιθ»	ΤΖΙΟΒΙ (π.).	75	3531	θέση 26.55 Ν., 34.07 Α 12/2
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343	πρός Γιβραλτάρ 27/1	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρός ΗΠΑ 24/1
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.).	78	28025	πρός ΕΣΣΔ 26/1	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ).	81	3375	πρός Τρίπολη 10/1
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.).	77	40558	πρ. «Οδησώ 4/2	ΤΖΟΥ'Υ (Ον.).	78	5868	πρός Πάτρα 12/1
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	πρ. Λάς Πάλμας 12/1	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).	70	9954	α. Σαλβαντόρ 4/2
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264	πρ. Μπαντάρ 'Αμπας 24/1	ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.).	73	9044	α. Μαύλα 20/1
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.).	74	18963	πρ. Μπαντάρ 'Αμπας 28/1	ΤΖΩΝ Α. (κ.).	76	16023	ε. Ρίγα 31/1
ΣΗΜΑΙΤ (κ.).	70	11188	πρ. Ελλάδα 20/12	ΤΖΩΝ Ν. (π.).	72	5907	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.).	78	19211	ε. Μπαντάρ 'Αμπας 9/1	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).	78	15660	δ. Π. Σαϊδ 5/2
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.).	77	14275	α. Ζήμπαγκ 7/2	ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.).	70	10197	πρός Αίγυπτο 23/1
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	δ. Π. Σαϊδ 7/2	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.).	75	12376	ε. Τσιτακόγκ 27/1
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	ε. Λένινγκραντ 26/1	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	α. Σούβα 23/1
ΣΗΜΠΗΝ (κ.).	74	29827	δ. Γιβραλτάρ 3/2	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.).	69	5406	πρ. Σαβάννα 23/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971	πρ. Σκω 29/1	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.).	72	9213	α. Μόγκλα 2/2
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/1	ΤΗΝΟΣ Α' 'ΛΑΝΤ (κ.).	73	12376	πρ. Σαλέρονα 25/1
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.).	73	17795	ε. Μπορντ 6/2	ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.).	65	15090	πρ. Φουτζέιρα 28/12
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	πρ. Ντακάρ 30/1	ΤΟΕΛ (κ.).	71	9082	α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/2
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.).	82	18709	πρ. Μπ. 'Αμπας 3/1	ΤΟΕΟΝ II (κ.).	75	16822	ε. Βομβάη 8/2
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.).	77	15225	πρ. Σιούχελος 16/1	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.	71	20670	ε. Χώρ δλ Ζουμπάιρ 21/1
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.).	74	18631	α. Γιβραλτάρ 6/2	ΤΡΑΣΤ (κ.).	76	13550	ε. Ουάσινγκτον 22/1
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.).	76	16432	α. Φουτζέιρα 26/1	ΤΡΕΑΝΑ (κ.).	77	17339	ε. Χώρ δλ Ζουμπάιρ 21/1
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	πρ. Νοβοροσίσκ 27/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*.	76	18953	πρ. Ουάσινγκτον 22/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).	73	17310	πρ. Γιβραλτάρ 25/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.).	80	30502	α. Γκάνδη 6/2
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	79	19061	ε. Χάιφα 6/2	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ.	73	50849	πρ. Φουτζέιρα 21/1
ΣΗΣΚΟΥΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619	α. Τερνέστη 5/2	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	ε. Τζέντα 29/11
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571	πρ. Ριγέλια 30/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	76	30746	πρ. 'Ιντσόν 1/1
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	α. 'Αμβέρσα 10/2	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.).	73	43867	ε. Μάνευιντ 28/1
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285	πρ. Γιβραλτάρ 18/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.).	75	13567	α. Ροζάριο 1/2
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	16095	ε. Χώρ δλ Ζουμπάιρ 14/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.).	76	13547	δ. Παναμά 21/1
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.).	75	18794	ε. Ρουέν 29/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.).	74	43867	α. Γιβραλτάρ 27/1
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228	πρ. Πειραιά 22/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).	72	79317	πρ. Κούρε 27/12
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763	πρ. Ρόστοκ 1/2	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394	πρ. Κουρασάο 27/1
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	στό Μπουσίρ 21/1	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ.	72	113950	πρ. 'Οίτα 27/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129	ε. Μπουσίρ 24/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.).	71	106776	πρ. Γιοσσό 8/1
				ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.	70	48501	α. Τάραντα 7/2
				ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463	ε. 'Αμπιτζάν 10/1
				ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.).	74	11644	ε. Γκουαγιακούιλ 28/1
				ΤΡΟΠΕΔΟΣ (κ.).	76	5999	πρ. «'Αρκ Μίνως
				ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826	α. Σ. Μαλώ 9/2
				ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644	ε. Πομπίνιο 5/2
				ΤΣΑΜΠΙΟΝ.	70	52765	α. Κόρπους Κρίστι 29/1
				ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133	α. Ραβέννα 1/2
				ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	10059	δ. Παναμά 2/2
				ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	82	15953	ε. Βαλτιμώρη 6/2
				ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	72	15948	διαγράφεται
ΣΙΕΝΝΑ (δ.).	86	41766	πρ. Περσικό 7/12	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.).	74	1.954	δ. Δαρδανέλλια 31/1
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ (κ.).	76	12440	πρ. Λιβύη 18/1	ΦΑΝΗΣ (π.).	77	15901	ε. 'Αμβούργο 9/2
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.).	79	12750	πρ. Λιβύη 13/1	ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20608	πρ. Ντόρμπαρντ 28/1
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.).	76	20654	ε. Σιγκαπούρη 5/2	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.).	76	9059	πρ. Λομπίτο 6/12
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911	ε. Γιοκχάμα 10/1	ΦΑΝΤΑΣΥ (δ.).	74	67.202	πρ. Δ. 'Αφρική 18/1
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	80	24917	α. Βενετία 6/2	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.).	68	4080	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440	α. Χιούστον 15/1	ΦΕΞΕΝΤ (κ.).	69	8767	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.).	75	13835	ε. Λένινγκραντ 15/1	ΦΙΛΙΑ (κ.).	72	13690	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΛΙΜΝΑ*	78	32508	πρ. Ρόττερνταμ 8/2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).	54	1598	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.).	72	55878	πρ. Νιγηρία 14/1	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.).	67	54322	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849	ε. Σάφι 26/1	ΦΙΛΕΣ (δ.μ.).	70	83168	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825	ε. Μακείο 1/12	ΦΙΝΕΣ (δ.κ.).	65	15090	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Αιβ.).	69	15688	πρ. Χουάγκουπο 25/1	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).	76	4617	ε. Βομβάη 23/1
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Αιβ.).	69	15688	δ. Πόρτ Σαϊδ 5/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.).	72	10194	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10467	στό Μπαντάρ Χομενί	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	70	37310	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.).	73	17616	πρ. Σουαίμπα 20/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	13580	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΑ'Υ' ΜΑΝ (κ.).	77	11679	δ. Πόρτ Σαϊδ 20/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	85	38629	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.).	76	10804	πρ. 'Αλγέρι 26/12	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	65	12636	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).	77	19993	πρ. Κουαντάν 21/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	72	16398	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΥΡΟΣ (μ.).	66	19920	πρ. «Ding»	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	75	20214	ε. Βομβάη 23/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	75049	α. Τέξας Σίτυ 7/12	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	78	16885	ε. Βομβάη 23/1
ΣΜΥΡΝΑ (κ.).	74	20712	πρ. Ουάσινγκτον 10/12	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	76	23104	ε. Βομβάη 23/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.).	77	9899	ε. Σαλέρονα 3/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	77	18745	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΥΑΝ (κ.).	77	19284	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	63	10736	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΥΕΡΤΕ.	77	33408	ε. Κολομβία 4/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	73	17918	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).	67	13540	πρ. Μαρίνα ντ'ι Καράρα 27/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	71	10586	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.).	73	20538	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	63	26759	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).	70	103508	ε. Σεμάγκο Μπαίη 30/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	73	29709	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΦΙΑ (κ.).	68	2712	ε. Βασιλικό Μπαίη 5/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	8034	ε. Βομβάη 23/1
ΣΟΡΤΑ (π.).	69	1595	α. Πειραιά 29/12	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	9342	ε. Βομβάη 23/1
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).	69	34054	πρ. Ρόστοκ 25/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	69	8065	ε. Βομβάη 23/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.	78	12518	ε. Λάγος 12/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	70	1971	ε. Βομβάη 23/1
ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.).	63	31290	α. 'Αντεν 3/5	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	61	1652	ε. Βομβάη 23/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).	71	17878	α. Χιούστον 24/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	75	8413	ε. Βομβάη 23/1
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	70	11870	πρ. 'Αλγερία 11/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	1568	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.).	72	19276	α. Λάς Πάλμας 25/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	5631	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.).	69	13942	πρ. Πάτρα 23/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	77	6680	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΡ (κ.).	61	1586	ε. 'Αλικάντε 3/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	77	9264	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.).	74	24573	α. Μπουένος 'Αϊρες 3/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	88	4999	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.).	77	22893	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	79	5045	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321	πρ. Μπαλμπόνα 30/12	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	89	4999	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.).	62	1133	πρ. Μπάρ 25/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	75	3699	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.).	78	3405	ε. Κορούνα 31/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	2863	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.).	70	1586	α. Ταρραγκόνα 6/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	5537	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ				ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	68	5644	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.).	77	4656	πρ. Σιγκαπούρη 22/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	73	5871	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.).	71	2940	πρ. Γιοκχάμα 28/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	89	4999	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.).	70	999	ε. Πειραιά 29/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	73	2987	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.).	85	4711	πρ. Ντόρμπαρντ 28/1	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (π.).	73	3563	ε. Βομβάη 23/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.).	85	7145	α. Χιούστον 7/2				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.).	69	6183	πρ. Φιλίππινες 23/1				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	69	1453	ε. Βαρκελώνη 3/2				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ							
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	α. Γκάνδη 2/2				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.).	85	7145	α. Πόρτ δφ Σπαιν 2/2				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518	αργεί Πειραιά				
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.).	75	17894	α. Ροζάριο 3/2				
ΣΤΟΡΚ (κ.).	70	15265	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/2				
ΣΤΟΡΚΙΝΣΚΥ (κ.).	75	6172	επισκευές Πειραιά 24/9				
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Βανκούβερ 14/1				

ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	1261
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΦΡΟΖΕΝ ΛΟΥΛΗΣ (Όνδ.)	68	8076
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521

έπωληθη Κορέα
ναυπηγήθηκε 'Ιαπωνία
δ. Μάλτα 3/2
πρός Ράς Τανούρα 5/1
πρός 'Αλεξάνδρεια 25/12
πρ. «Ζάντε Ρήφερ»
πρός Ράς Τανούρα 14/1
πρός Σιγκαπούρη 12/1
πρός Ντάρ ες Σαλάμ 27/1
στή Σιγκαπούρη
α. Μονρόβια 20/1
πρός 'Ιλιτοέβροκ 1/2
πρός Σάντος 27/1
ε. Χάμπτον 22/1
μετ. «Χαράλαμπος» (Μ.)
πρός ΗΠΑ 21/1
πρός Παναμά 28/1
α. Λά Παλίσ 8/2
α. Χιούστον 5/2
ε. 'Ασσάμπ 29/1
πρός Τζέντα 26/1
πρός Ράς Λανούφ 24/1

ΧΕΜ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΙ'ΙΣ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι' ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

ε. Λέ Χάβρη 8/2
πρός Γουατεμάλα 4/2
ε. Σιγκαπούρη 6/2
πρός 'Αλεξάνδρεια 28/1
δ. Γιβραλτάρ 7/2
δ. Πόρτ Σάιτ 4/2
δ. Παναμά 27/1
πρός Παλεμπάγκ 25/1
α. Δουνκέρκη 5/2
α. Φουτζέιρα 18/1
ε. Πειραιά 30/1
α. Όννε 26/12

α. Μοντεβιδέο 11/1
πρός Μαρίνα ντί Καράρα 5/2
α. Λάς Πάλμας 1/2
πρός Ντουάλα 16/1
πρός Πόρτ ντέ Μπούκ 1/1
πρός Μπιλμπάο 29/12
ε. Έμντεν 4/2
πρός Μπετζάγια 851

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



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



Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

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

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

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντι δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ με ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
τара 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

