

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1990
Αρ. Φύλλου 1028/1086

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1028/1086
ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIER
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

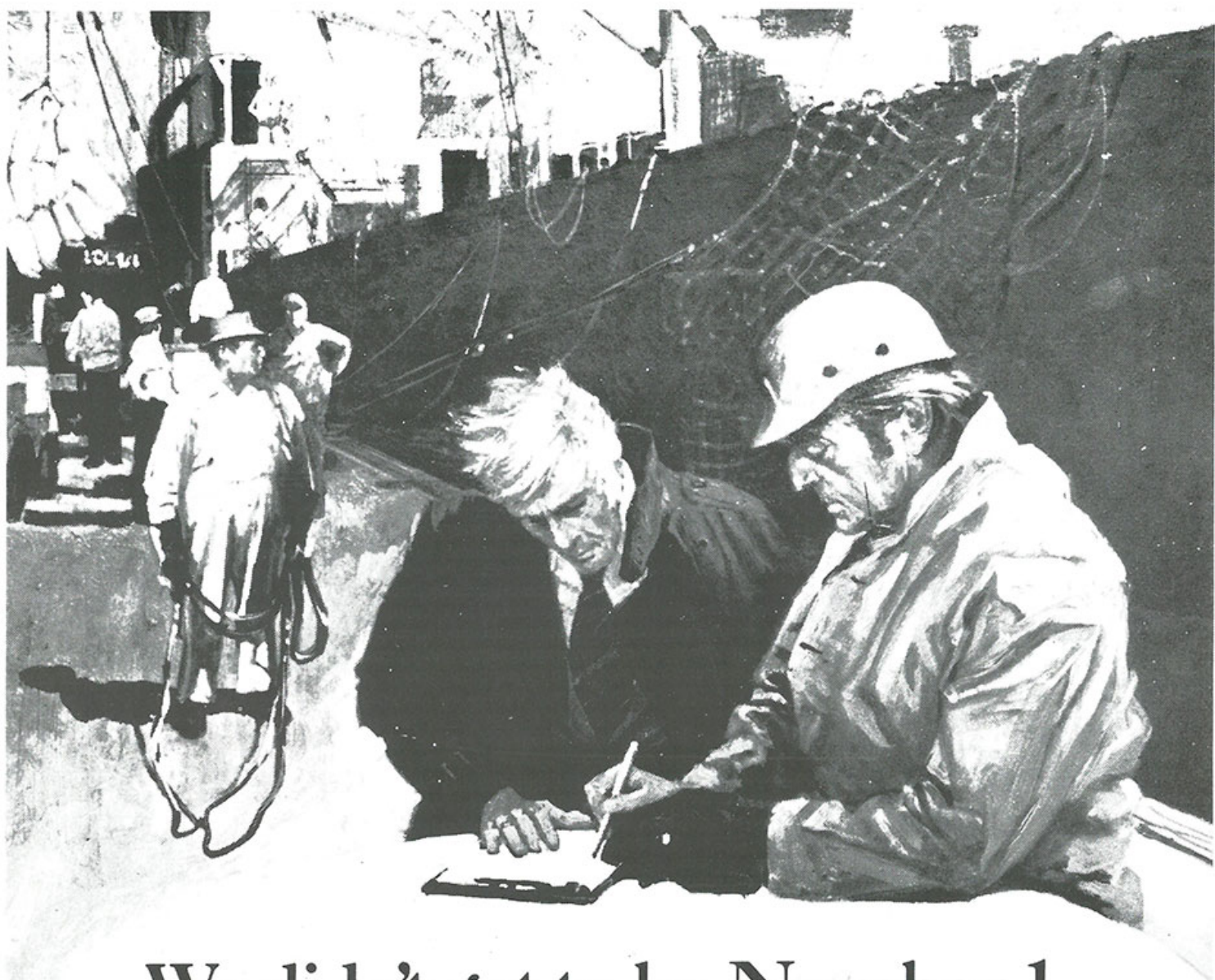
CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

APRIL 1990



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.

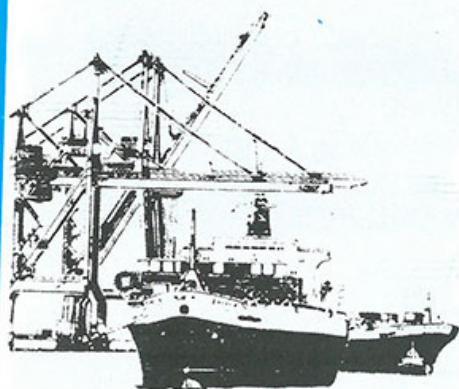
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1328/1086

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 117 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1328/1086 October 1st, 1990

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

14 Υπόθεση «La Palma»
Πλήρης επιβεβαίωση της κομπίνας.

22 Η «είκόνα» του πλοίου «καθρέπτης» του
έφοπλισμού.
Άρθρο του κ. Χρήστου Ντούνη.

26 Η δυσκολία προσδιορισμού του μεγέθους προσ-
φοράς Θαλασσίων Μεταφορικών Υπηρεσιών.
Μελέτη του Δρ. Κων/νου Άθ. Ζώη.

30 Νομικά Θέματα.
U.S. Pollution Act of 1990 — A Summary (Μέρος Β.).

35 Οι αγοραπωλησίες πλοίων τόν Σεπτέμβριο.
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 37 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 45 ENGLISH SUPPLEMENT
- 48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

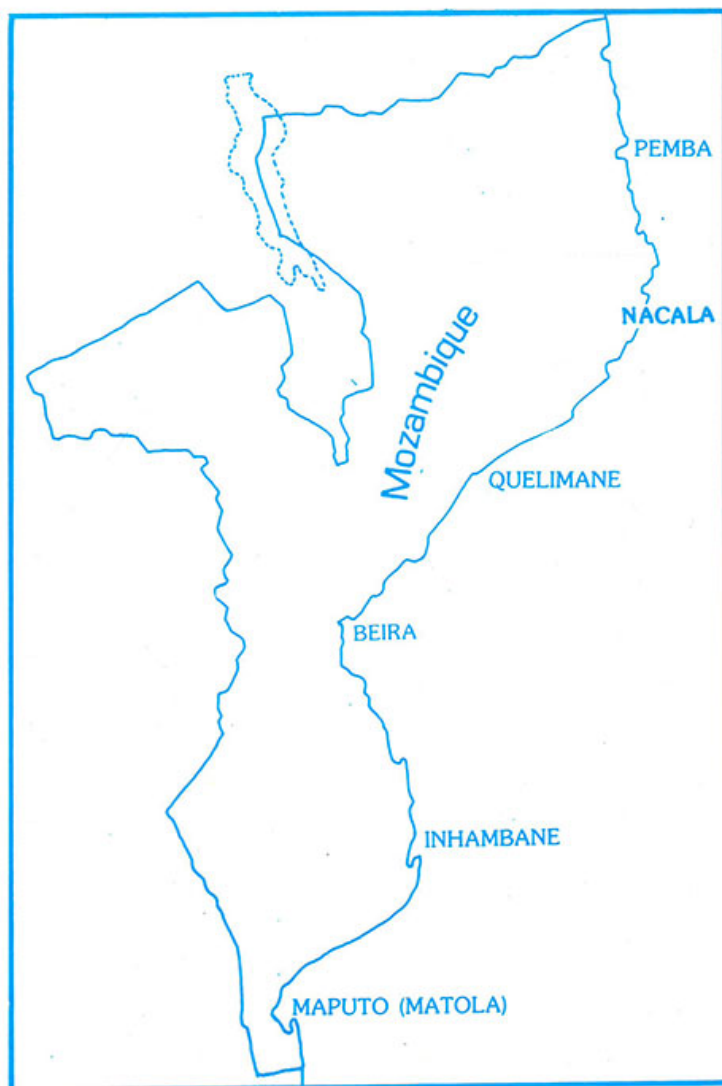
PRODUCTS AVAILABLE : 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARSAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.



INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

Θά ύλοποιηθεῖ ἡ πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Πληροφορίες οἱ ὁποῖες ὁμως δέν κατέστη δυνατόν νά ἐπιβεβαιωθοῦν ἀνέφεραν τίς ἡμέρες αὐτές ὅτι τό προεδρεῖο τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν ἔλαβε διαβεβαιώσεις ἀπό τόν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη ὅτι ὅλα τὰ ἐκκρεμῆ θέματα θά ρυθμισθοῦν κατὰ τόν τρόπο πού προτείνεται ἀπό τόν ἐφοπισμό ὥστε νά καταστεῖ δυνατό, ἐπιτέλους, ἡ ἐπιστροφή τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο.

Ὅτι κάτι ἀκόμη θά γίνεῖ πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτὴ εἶναι δεδομένο καὶ αὐτὸ προκύπτει καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι τό προεδρεῖο τῆς Ε.Ε.Ε. σέ συνάντησή του πρὸ ἡμερῶν — τὴν περασμένη Παρασκευή, ὅπως λέγεται στὴν Ἀκτὴ Μισούλη — μέ τόν Πρωθυπουργό συνοδεύονταν καὶ ἀπὸ μέλος τοῦ Δ.Σ. πού ἐκπροσωπεῖ μεγάλη καὶ γνωστὴ ἐταιρεία ἡ ὁποία ἔχει ἐκδηλώσει ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν ὕψωση τῆς ἐλληνικῆς στά περισσότερα ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς μέ ξένες, ἐάν βεβαίως γίνουν τελικά καὶ οἱ ρυθμίσεις πού ζητεῖ καὶ πού ἀναφέρονται στό θέμα τῆς συνθέσεως καὶ σέ ἄλλα ζητήματα.

Τό ἐρώτημα εἶναι ἐάν αὐτὸ τό κάτι θά εἶναι τόσο ὥστε τὰ κίνητρα γιὰ τὴν ἐγγραφή πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο νά εἶναι περισσότερα ἀπὸ τὰ ἀντικίνητρα.

Θά εἶναι; Τό εὐχόμαστε ὁλόψυχα, παρά τίς ἀντιδράσεις τῶν μονίμως πλέον νυχτωμένων συνδικαλιστῶν μας στό θέ-

μα τοῦ καθορισμοῦ τῶν νέων συνθέσεων καὶ σέ ὁποια ἄλλη ρύθμιση προτείνεται.

Πάντως ἐκεῖνο πού εἶναι χαρακτηριστικό γιὰ τὴν σωστὴ πορεία τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων εἶναι ὅτι ἐξετάζονται καὶ ἐναλλακτικές λύσεις. Καὶ γιὰ νά τό πούμε ξεκάθαρα ἀρχίζει νά ἔχει εὐμενὴ ἀπήχηση ἡ πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιὰ τὴν ἐπιστροφή τῶν πλοίων διὰ τοῦ ΝΑΤ. Κυβερνητικοὶ ἀξιωματοῦχοι λέγεται ὅτι ἔχουν ταχθεῖ ἤδη ὑπὲρ τῆς καταργήσεως τῆς «εἰσφορᾶς» τοῦ Νόμου 29/75 πού καταβάλλεται γιὰ τὰ πλοῖα μέ ξένες σημαίες τὰ ὁποῖα ἀσφαλίζουν τὰ πληρώματά τους στό ΝΑΤ.

Ἡ ἀπόφαση, μαζί μέ τὰ ἄλλα σχετικὰ μέτρα πού ἔχουν προτείνει τὰ «Ναυτικά Χρονικά» γιὰ τὴν ἐπιστροφή τῶν πλοίων διὰ τοῦ ΝΑΤ, θά ληφθεῖ τούς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνες καὶ πάντως μόλις μετρηθεῖ ἡ ἀποτελεσματικότητα τῶν μέτρων πού ἔχουν ἐξαγγελθεῖ καὶ ὑλοποιούνται γιὰ τὴν προσέλκυση πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο.

Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τόν χρόνο ὑλοποιήσεως τῆς ἀποφάσεως, ἐκεῖνο πού εἶναι ἀπολύτως βέβαιο πλέον εἶναι ὅτι τὰ πλοῖα μέ τόν «ἔνα» ἢ τόν ἄλλο τρόπο θά ξαναγυρίσουν στὴν ἐθνικὴ ἔδρα.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Ἀπολύτως δικαιολογημένη ἡ ἐξαγγελθεῖσα ἀναβάθμιση τοῦ κ. Ἀριστ. Παυλῖδη, ὁ ὁποῖος, ὅπως ἔχει ἀνακοινωθεῖ, θά ὀρκισθεῖ σήμερα Ὑπουργὸς Ναυτιλίας μετὰ τὴν ἐγκατάλειψη τοῦ Ὑπουργείου ἀπὸ τόν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη, πού ἀναλαμβάνει πλέον καὶ τὸ Ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ἀπὸ τόν Ὑπουργό τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀναμένουν τίς ἀποφάσεις ἐκεῖνες πού θά ὀδηγήσουν στὸν ἐπαναπατρισμό γιὰ τὸ καλὸ καὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων τῆς ἀλλά καὶ τοῦ τόπου.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑ

Γνωστός ἐφοπιστής, ἀναφερόμενος στὴν πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιὰ τὴν ἐπιστροφή τῶν πλοίων μέσω τοῦ ΝΑΤ μᾶς ἐπιστομήν ὅτι γιὰ νά ὑπάρξει ἀνταπόκριση πρέπει, ἐκτός τῶν ἄλλων προϋποθέσεων, πού ἔχουν θέσει τὰ «Ναυτικά Χρονικά» (κατάργηση τῆς «εἰσφορᾶς» τοῦ Νόμου 29, ἐξομίσωση τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτῆτου καὶ ναυτικῶν μέ τίς ἀντίστοιχες εἰσφορές τῶν πλοίων μέ Ἑλληνικὴ σημαία κλπ.), νά μὴν ἐλέγχεται καὶ ἡ ἐλληνικότητα τῶν συμπεριόντων τῶν πλοίων πού πρόκειται νά ἀσφαλίσουν τὰ πληρώματά τους. Διότι, ὅπως ἐξήγησε, ἡ ἀπαίτηση τοῦ ΝΑΤ γιὰ τὴν ἐλληνικότητα τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς δημιούργησε προβλήματα στὶς διαχειρίστριες ἐταιρίες καὶ ἦταν μία ἀπὸ τίς κύριες αἰτίες πού προκάλεσαν καὶ τὴ φυγὴ τῶν πλοίων πού εἶχαν ἀσφαλισμένα τὰ πληρώματά τους στό ΝΑΤ.

Ἐπείτα ἀπὸ ἐρευνα τοῦ θέματος διαπιστώσαμε ὅτι ἡ ἀπαίτηση τοῦ ΝΑΤ γιὰ τὴν προσκόμιση βεβαιώσεων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος περὶ τῆς ἐλληνικότητος τῶν συμπεριόντων τῆς πλοιοκτησίας τοῦ

πλοίου κατὰ ποσοστὸ ἀνω τοῦ 50% εἶναι αὐθαίρετη — δέν στηρίζεται δηλαδὴ σέ νόμο.

Μόνον στὸ ἄρθρο I τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος 19/67, μέ τό ὁποῖο ἐγκρίθηκε ὁ Κανονισμός ἀσφαλίσεως στό ΝΑΤ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν σέ πλοῖα μέ ξένη σημαία, ἀναφέρεται ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες ἢ οἱ πλοιοκτῆτριες ἐταιρίες πλοίων μέ ξένη σημαία πού ζητοῦν τὴν ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν στό ΝΑΤ πρέπει νά καλύπτουν ἐλληνικά συμφέροντα κατὰ ποσοστὸ ἀνω τοῦ ἡμίσεος (50%) τοῦ πλοίου ἢ τοῦ κεφαλαίου τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ἐνὼ μέ τόν βασικό νόμο περὶ ΝΑΤ, τόν 3170/55 δηλαδὴ, προβλέπεται ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς πρέπει νά εἶναι Ἕλληνες — τίποτε ἄλλο.

Ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι οὔτε τό ΝΑΤ δικαιούται νά ἀπαίτει ἀλλά οὔτε καὶ τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο Ἑλλάδος νομιμοποιεῖται νά χορηγεῖ βεβαιώσεις μέ τίς ὁποῖες νά ἀποδεικνύεται ἡ ἐλληνικότητα τῶν πλοίων ἢ πλοιοκτητριῶν ἐταιριῶν πού δέν ἔχουν καμία σχέση μαζί του, δεδομένου ὅτι πρόκειται γιὰ ξένα πλοῖα καὶ γιὰ ξένες ἐταιρίες.

Κατ' ἀκολουθίαν καὶ γιὰ νά ἐκλείψει τό ἀντικίνητρο πού ὑφίσταται πρέπει νά καταργηθεῖ τό προαναφερθέν ἄρθρο τοῦ Β.Δ. 19 τοῦ 1967 καὶ τό Ὑπουργεῖο ὀφείλει νά κινήσει πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτὴ χωρίς τὴν παραμικρὴ καθυστέρηση.

Ἐπὶ τὴ εὐκαιρία, ἕτερος ἐφοπιστής ὁ ὁποῖος διατηρεῖ τὴν Ἑλληνικὴν σέ ὅλα τὰ πλοῖα τοῦ μᾶς ἐπισήμανε ὅτι γιὰ νά ὑπάρξει ἡ δυνατότητα δημιουργίας νέων στελεχῶν πρέπει νά προβλεφθεῖ ὅτι ἐκτός τῶν τριῶν ἀξιωματικῶν τῆς γέφυρας καὶ τῶν τριῶν τῆς μηχανῆς θά ἀσφαλίζονται στό ΝΑΤ καὶ δύο δόκιμοι ἀντίστοιχα καὶ ἐπὶ πλέον νά ναυτολογοῦνται καὶ στὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς σπουδαστές τῶν ΑΔΣΕΝ γιὰ πρακτικὴ ἐκπαίδευση.

Ἐπὶ τὴ εὐκαιρία ἐπίσης ὀφείλομε νά ἀνα-

φέρουμε ὅτι τό Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ εἶχε κατὰ πλειοψηφία ἀποδεχθεῖ τὴν πρόταση πού εἶχε ὑποβληθεῖ ἀπὸ τό Κομμίτη γιὰ τὴν ἀσφάλιση δέκα Ἑλλήνων ναυτικῶν σέ κάθε πλοῖο μέ ξένη σημαία πού θά ὑπέγραφε σχετικὴ σύμβαση μέ τό Ταμεῖο, ἡ ἀπόφαση ὁμως ἐκείνη δέν εἶχε ἐγκριθεῖ, δυστυχῶς, ἀπὸ τόν τότε Ὑπουργό κ. Εὐάγ. Γιαννόπουλο.

ΔΥΣΚΟΛΕΣ ΩΡΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ἡ ἐκτίναξη τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου στὰ ὕψη λόγω τῆς κρίσεως στὸν Κόλπο ἔχει ἤδη δημιουργήσει σοβαρότατα προβλήματα στὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα — στὰ πλοῖα γραμμῆς, στὰ ἀκτοπλοϊκά καὶ στὰ κρουαζιερόπλοια. Ἐκεῖνο ὁμως πού εἶναι περισσότερο σημαντικό ἀπὸ τὰ σημερινὰ προβλήματα, εἶναι ἡ ἀβεβαιότητα πού ἐπικρατεῖ ὡς πρὸς τὴν τελικὴ τιμὴν ὅποια θά φθάσει τό πετρέλαιον.

Καὶ γιὰ μὲν τὰ ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγὰ, τό πρόβλημα μπορεῖ κατὰ κάποιον τρόπο νά ἀντιμετωπισθεῖ — ἔστω καὶ μερικῶς — μέ τίς αὐξήσεις τοῦ ναυολογίου ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων στὶς ὁποῖες ἐκ τῶν πραγμάτων θά ὑποχρεωθεῖ νά προχωρήσει ἡ κυβέρνησης, πού, βεβαίως, σέ καμία περίπτωση δέν πρόκειται νά καλύψουν καὶ τίς ζημιές πού θά προκαλέσει ἡ μείωση τῆς κινήσεως καὶ ἐπιβατῶν καὶ ὀχημάτων πού εἶναι ἤδη ἐμφανὴς λόγω τῶν ἐπανελημμένων αὐξήσεων τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων πού προορίζονται γιὰ τὰ αὐτοκίνητα.

Τό πρόβλημα, ὁμως, θά εἶναι ἰδιαίτερα σοβαρὸ γιὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς καὶ τὰ κρουαζιερόπλοια στὰ ὁποῖα οἱ τιμές προκαθορίζονται σέ ἐτήσια βάση καὶ συνεπῶς δέν μπορεῖ νά ὑπάρξει ἡ παραμικρὴ ἀναπροσαρμογὴ. Ἀπὸ τό γεγονός αὐτὸ ἀνακύπτει ἡ εὐθύνη τῆς Πολιτείας, ἡ ὁποία, κατὰ τὴν ταπεινὴν μας ἀποψη, ὀφείλει νά βρεῖ τρόπον ἐμμέσου ἔστω ἐνισχύσεως καὶ τῶν πλοίων τῆς κατηγο-

ρίας αυτής.

Έχουμε χάσει από τη σημαία μας τόν μεγαλύτερο όγκο των ποντοπόρων πλοίων. Ας μὴν ἀφήσουμε νά χαθούν καί τὰ ἐπιβατηγά, τὰ ὁποῖα στήν προσπάθεια νά ἐπιζήσουν εἶναι βέβαιο ὅτι θά ἀκολουθήσουν ἄλλους δρόμους, ἂν δέν βρεθοῦν τρόποι νά βοηθηθοῦν αὐτές τίς δύσκολες ὥρες.

Σπεύδουμε νά διευκρινίσουμε ὅτι ἡ ἀποψή μας γιά τήν αὐξηση τοῦ ναυτολογίου ἐπιβατῶν καί ὀχημάτων στά ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά πρὸς ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος πού ἔχει δημιουργηθεῖ ἀπό τήν ἀνατίμηση τοῦ πετρελαίου οὐδόλως σχετίζεται μέ τὰ αἰτήματα πού ὑποβάλλει κατὰ καιροῦς ἡ οἰκία πλοιοκτητικῆς Ἑνωση γιά «φρεναρίσματα» στίς χορηγήσεις ἀδειῶν σκοπιμότητας καί γιά συμβατικά πλοῖα ἀλλά καί γιά σκάφη νέας τεχνολογίας. Καί γιά τή συνέχιση τῶν ἐπιδοτήσεων πού καταργήθηκαν μέ τόν νέο ἀναπτυξιακό νόμο καί πᾶνε τώρα νά ἐπαναφερθοῦν ἀπό τήν πρῶτη πόρτα γιά τίς λεγόμενες ἐταιρίες εὐρείας λαϊκῆς συμμετοχῆς. Κατά τήν ταπεινή μας ἀντίληψη, οἱ ἐπιδοτήσεις αὐτές πρέπει νά διατηρηθοῦν μόνον γιά μία κατηγορία πλοίων, τὰ κρουαζιερόπλοια καί γιά καμμία ἄλλη.

ΣΤΑΜΑΤΗΣΤΕ ΤΟΥΣ

Κράτος ἐν κράτει, λοιπόν, οἱ κρητικές ἐταιρίες;

«Παίζοντας» πολιτικά σέ ὅλα τὰ ταμπλά, γιά νά ἔχουν πάντοτε, μέ ὁποιαδήποτε, δηλαδή Κυβέρνηση, ἰσχυρές (πολιτικές) πλάτες» ὅχι μόνον δέν λογαριάζουν πλέον τίποτα ἀλλά ἀπό πάνω ἄρχισαν καί νά ἀπειλοῦν ἐκείνους πού, μὴ ὄντας Κρητικοί, «τόλμησαν» νά κάνουν δρομολόγια καί πρὸς καί ἀπὸ τήν Κρήτη.

Ἡ εὐθύνη γιά τήν ἐξέλιξη αὐτῆς βαρύνει ἀποκλειστικά τήν Πολιτεία ἡ ὁποία ἀρνήθηκε — μέ πείσμα, μπορεῖ νά πεί κανεὶς — νά τιθασεύσει τίς κρητικές ἐταιρίες. Καί θά εἶναι βαρύνταται ἂν συμβεῖ ἔστω καί τὸ παραμικρό.

Ὅπως θά ἐνθυμοῦνται οἱ ἀναγνώστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τὸ «μπαϊράκι» τὸ εἶχαν σηκώσει πρῶτοι οἱ τῆς Ρεθυμνιακῆς. Ἀκολούθησαν σύσσωμες οἱ Κρητικές ἐταιρίες γιά νά ματαιωθεῖ ἡ δρομολόγηση πλοίων στίς γραμμές τῆς Κρήτης ἀπὸ τήν ἐταιρία «Πειραϊκή» πού οὐσιαστικά εἶναι μετοχικὴ ἐταιρία ναυτικῶν καί ἀνθρώπων τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν τοῦ Πειραιῶς.

Ἀλλά δέν εἶχαν φθάσει τίς ἀνοικτές, τίς ἀπροκάλυπτες ἀπειλές, ὅπως ἤδη κάνουν οἱ ἀνθρώποι τῶν Μινωϊκῶν Γραμμῶν, οἱ ὁποῖοι ἀπειλοῦν ὅτι θά ἐκδιώξουν «μὲ κ ἄ θ ε μ ἔ σ ο» τὰ ξένα πλοῖα ἀπὸ τήν Κρήτη «γιατί εἶναι σπῖτι τους».

Δέν πρόκειται γιά ὑπερβολή: Ἡ ἀπειλή

αὐτὴ ἐκτοξεύθηκε κατὰ τὴ διάρκεια συνεδριάσεως τοῦ συμβουλίου τῆς Ἑνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων στίς 25 Σεπτεμβρίου πού εἶχε συγκληθεῖ γιά τόν καθορισμὸ τῶν δρομολογίων τῶν πλοίων γιά τὸ ἔτος 1991. Ὅπως ἀναφέρεται σέ σχετικὸ τηλεγράφημα - καταγγελία πρὸς τὸ Ὑπουργεῖο, ὁ εκπρόσωπος τῶν Μινωϊκῶν Γραμμῶν κ. Παντ. Σφηνιάς εἶπε στὸν εκπρόσωπο τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐταιρίας Γερ./Ἀλεξ. Ἀγουδήμου, παρουσία ὄλων τῶν παρευρισκομένων, ὅτι «Κρήτη εἶναι σπῖτι τους» καί ὅτι «μὲ κάθε μέσο» θά ἐκδιώξει τὰ πλοῖα τῆς ἐταιρίας Ἀγουδήμου ἀπὸ τήν γραμμή.

Στὸ ἴδιο τηλεγράφημα πρὸς τὸ Ὑπουργεῖο ἀναφέρεται «ἄνθρωποι τῶν Μινωϊκῶν Γραμμῶν», συγκεντρώνονται ἔξω ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς ἐταιρίας Ἀγουδήμου καί παρεμποδίζουν τοὺς ὁδηγοὺς τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων πού πρόκειται νά ταξιδέψουν μέ αὐτὰ καί ἐπειδὴ, ὅπως τονίζεται, ἡ ἐκφραση «μὲ κάθε μέσο» δέν σημαίνει πάντοτε νόμιμα μέσα, παρακαλεῖται τὸ Ὑπουργεῖο νά λάβει τὰ ἀναγκαῖα μέτρα γιά τήν ἀσφάλεια τῶν πλοίων, τῶν πληρωμάτων καί τῶν ἐπιβατῶν τους».

Ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω καθίσταται σαφές ὅτι οἱ τῶν Μινωϊκῶν Γραμμῶν ἔχουν χάσει τήν ψυχραιμία τους. Τὸ γιατί, θέλομε νά ἐλπίζουμε ὅτι θά τὸ μάθουμε σύντομα. Μέχρι τότε τὸ Ὑπουργεῖο ὀφείλει, πέρα ἀπὸ ὅλα τὰ ἄλλα, νά προχωρήσει στήν ἄμεσο λήψη μέτρων ὥστε νά ἀποφευχθεῖ ὁποιοδήποτε πρόβλημα πού θά μπορούσε νά δημιουργηθεῖ ἀπὸ πράξεις καί ἐνέργειες τῶν Μινωϊκῶν Γραμμῶν στά λιμάνια τοῦ Πειραιῶς καί τοῦ Ἡρακλείου. Τὸ ὅτι ὁ Πρωθυπουργὸς εἶναι Κρητικὸς δέν σημαίνει ὅτι ἐπιτρέπεται καί ἡ παραμικρὴ ὀλιγωρία ὅταν ὑπάρχουν τέτοιες ἐπώνυμες καταγγελίες, οἱ ὁποῖες σημειωτέον κοινοποιήθηκαν καί στοὺς ἀσφαλιστὲς τῶν πλοίων.

ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΟΙ ΚΑΙΡΟΙ...

Ἐπείγεται ἡ ANEK — αὐτὸ δείχνουν οἱ σχετικὲς διαμαρτυρίες τῆς — γιά τήν εἰσαγωγή τῶν μετοχῶν τῆς στοῦ Χρηματιστηρίου, μέσω τοῦ ὁποῖου προσδοκᾷ πλέον νά ἀντλεῖ τὰ κεφάλαια πού τῆς χρειάζονται καί πού μέχρι τώρα ἔρρεαν ἀφθονά ἀπὸ τὸν κρατικὸ κορβανά, εἴτε σάν δάνεια γιά τήν ἀγορά σκαφῶν, εἴτε μέ τὴν μορφή τῶν ἐπιδοτήσεων γιά τίς μετασκευές.

Ἀλλάζουν οἱ καιροί καί ἡ ἐποχὴ πού οἱ «ἐξυπνοί» μεταλλάσσονται σέ ἐφοπλιστὲς μέ ξένα χρήματα γίνεται ὅλο καί περισσότερο μακρινή.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι γιά νά πετύχει τήν εἰσαγωγή τῶν μετοχῶν τῆς στοῦ Χρηματι-

στηρίου, ἡ ANEK προχώρησε καί στήν τροποποίηση τοῦ καταστατικοῦ τῆς καί τώρα μπορεῖ νά εἶναι μέτοχοι καί μὴ Κρητικοί.

• Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ὑπογραμμίζομε ὅτι ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ κοινότητα εἶναι, στήν πλειονότητά της, ἀρνητικὴ ἐναντί τῆς εἰσαγωγῆς μετοχῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν στοῦ Χρηματιστηρίου Ἀθηνῶν κυρίως λόγω τῆς ἀνωριμότητος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπενδυτικοῦ κοινοῦ καί θεωρεῖ ὅτι ἡ ὅλη ὑπόθεση ἐνδέχεται τελικὰ νά καταλήξει σέ βάρος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΤΑ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Ὅσα τερτίπια καί ἂν μεθοδεύσουν ἐκεῖνοι πού ἔχουν μπῆι στοῦ χώρου τῆς Ἀκτοπλοῖας καί δέν θέλουν πλέον νά παραισφύρουν οὐδεὶς ἄλλος, τὰ πλοῖα νέας τεχνολογίας θά ἔλθουν καί ἐδῶ καί μάλιστα σέ πολὺ σύντομο χρόνο — κανένας καί κανένα συμφέρον δέν μπορεῖ νά ἐμποδίσει πλέον τὸν πολίτη αὐτῆς τῆς χώρας, πού εἶναι καί πολίτης τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, νά ἔχει τίς ὑπηρεσίες τίς ὁποῖες ἐπιθυμεῖ καί γιά τίς ὁποῖες πληρώνει οὐκ ὀλίγα.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, γνωστὴ ἐταιρία ἔχει προχωρήσει ἤδη στίς διαπραγματεύσεις γιά τήν ἀγορά ὀρισμένου ἀριθμοῦ σκαφῶν νέας τεχνολογίας πού εἶναι ἰδιαίτερα μεγάλης ταχύτητας καί μεγάλης μεταφορικῆς ικανότητος καί ὅπου νάναι θά ὑπάρξουν καί σχετικὲς ἐξαγγελίες.

Μία παρατήρηση μόνον: Τὰ σκάφη νέας τεχνολογίας νά μὴν ἀφεθοῦν νά πάρουν μόνον τὸ φιλέτο ἀπὸ τίς ἀκτοπλοϊκῆς συγκοινωνίες ἀλλά νά ἐξυπηρετοῦν καί ἄγονες γραμμὲς χωρὶς ἐπιδοτήσεις καί φυσικά ὁλόκληρον τὸν χρόνο καί ὅχι τοὺς λίγους μῆνες τῆς μεγάλης κινήσεως.

Ε, ΟΧΙ ΚΑΙ ΕΤΣΙ

Ὑποστηρίζεται ἀπὸ ὀρισμένους, εὐτυχῶς ἐλαχίστους, ὅτι οἱ φορολογικὲς διαρρυθμίσεις πού ἀνακοινώθηκαν πρόσφατα καί ὡς γνωστὸν περιελήφθησαν ἤδη στήν ἐγκριτικὴ πράξη νηολογήσεως τοῦ πλοῦ «Καπετάν Γιάννης» ἔπρεπε νά ἀρχίζουν ἀπὸ τὴ χωρητικότητα τῶν 4.500 τόν. γκρός. Κατὰ τήν ἀντίληψη τῶν περισσοτέρων, οἱ διαρρυθμίσεις, γιά νά εἶναι ἐλκυστικές καί νά ἀποτελοῦν κίνητρο — μαζί μέ ἄλλα μέτρα φυσικά — γιά τὴν προσέλκυση πλοίων στοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, ἔπρεπε νά ἀρχίζουν ἀπὸ τὴ χωρητικότητά τῶν 15.000 τόν. γκρός μέ μιὰ κλιμάκωση πού καί τὸ Δημόσιο θά ὠφελεῖ ἀλλὰ καί τὸ πλοῖο θά ἐξυπηρετεῖ.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ κυβερνητικὴ ἐπιλογή στράφηκε στὰ πλοῖα μεγάλῃ χωρητικότητας πού ὅμως, ὅπως προβλέπεται ἀπὸ πολ-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

λους, δεν πρόκειται να έχει μεγάλη απήχηση, πέρα από το γεγονός ότι από πολλούς επικρίνεται και ο χρόνος ανακοινώσεως του μέτρου — δεν μπορείς από τη μία να σφίγεις το ζωνάρι των λαϊκών τάξεων, παρατήρησε γνωστός έφοπλιστής, και από την άλλη να ανακοινώνεις φορολογικές διαρρυθμίσεις υπέρ των έφοπλιστών.

Τό 'Υπουργείο σε σχετική έγκυκλιό του για το άρθρο 12 των έγκριτικών πράξεων, πού όπως προαναφέρθηκε, περιελήφθη στην έγκριτική πράξη νηολογήσεως του δεξαμενοπλοίου «Καπετάν Γιάννης», αναφέρει τα εξής:

«Τά πλοία που είναι νηολογημένα σήμερα, με τό καθεστώς των έγκριτικών πράξεων, μπορούν να τύχουν τις αναφερόμενες απαλλαγές και ρυθμίσεις με την τροποποίηση της έγκριτικής τους πράξης, έφόσον τό ζητήσουν οι ενδιαφερόμενοι από την ύπηρεσία μας με αίτησή τους (συνοδευόμενη από πιστοποιητικά κυριότητας — βαρών και συναίνεση ένυποθέκων δανειστών, αν υπάρχουν ύποθηκες).

Διευκρινίζουμε ότι στο έξής τά πλοία που θά νηολογούνται, με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53, θά αποκτούν αυτοδικαίως τις αναφερόμενες απαλλαγές και ρυθμίσεις, γιατί αυτές θά περιλαμβάνονται στις έγκριτικές τους πράξεις».

ΤΟ ΛΙΒΕΡΙΑΝΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Έντείνεται ή αντίθεση της διεθνούς ναυτικής κοινότητας στο λιβεριανό νηολόγιο και κορυφαίοι παράγοντες της διεθνούς ναυτιλίας συνιστούν τους πλοιοκτήτες να άποφεύγουν τό έν λόγω νηολόγιο καθώς και όλα τά μικρά νηολόγια τά όποια τόν μόνο άληθή δεσμό που έχουν με ή ναυτιλία είναι οι είσπραξεις από τά τέλη νηολογήσεως.

Η αντίδραση προς τό λιβεριανό νηολόγιο έξεδηλώθη μετά την εξαγορά του νέου νηολογίου που ιδρύθηκε πρόσφατα στά νησιά Μάρσαλ του Ειρηνικού από τό Liberian Services που έχει ή διαχείριση του νηολογίου της Λιβερίας μέχρι τό 1999 και την εξαγγελθείσα πρόθεσή του να εξαγοράσει και τό νηολόγιο που πρόκειται να ιδρυθεί στη νήσο Νέβις της Καραϊβικής. Τό Liberian Services διευκρίνισε ότι ή κίνησή του προς τά νηολόγια των Νήσων Μάρσαλ και της Νήσου Νέβις ήταν άποτέλεσμα της κρίσεως που έπληξε ή Λιβερία λόγω του έμφυλου πολέμου και κάλεσε όσους έχουν νηολογημένα τά πλοία τους στη Λιβερία να τά μεταφέρουν στά δύο νέα νηολόγια.

Ο Κ. ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗΣ ΣΤΟΝ ΟΛΠ;

Σύμφωνα με πληροφορίες της έφημερίδας «Κέρδος», ό πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Σταύρος Μπίρης έχει ύποβάλει παραίτηση και ότι για ή θέση αυτή προορίζεται ό κ. Βασ. Κού-

της.

Εάν έτσι έχουν τά πράγματα, ή έπιλογή είναι όρθότατη: Έπί τέλους, ένας άνθρωπος της Ναυτιλίας σε μία κατάλληλη θέση.

Η ΩΡΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Από ήμέρα σε ήμέρα αναμένεται να εξαγγελθούν τά μέτρα για την έξυγνωση του ΝΑΤ που θά καθορίσουν και τό μέλλον του Ταμείου των ναυτικών μας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι με ειδική διάταξη που προσέτεθη την τελευταία στιγμή, έπειτα από την ύπόδειξη ειδημόνων, τό ΝΑΤ, ό Οίκος Ναύτου και οι ναυτικοί μας εξαίρήθηκαν και από τις ειδικές και από τις γενικού χαρακτήρος διατάξεις του νέου ασφαλιστικού νόμου.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ '90

Την έβδομάδα μεταξύ 24 και 28 Σεπτεμβρίου ή παγκόσμια ήμέρα Ναυτιλίας γιορτάστηκε σ' όλόκληρο τόν κόσμο και ιδιαίτερα σε χώρες που έχουν αναπτύξει στενούς δεσμούς με ή θάλασσα και τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για την Έλλάδα είναι γνωστή ή σημασία της ναυτιλίας για την ίδια την ύπαρξή μας σάν έθνος.

Με την εύκαιρία αυτή, ό γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού (ΙΜΟ), κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ εξέδωσε μακροσκελή ανακοίνωση στην όποια εξιστορεί ή συμβολή του ΙΜΟ στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η στρατηγική που έχει άποφασιστεί στόν ΙΜΟ για την έπόμενη δεκαετία στοχεύει στην ένεργοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα.

Η παγκόσμια ήμέρα Ναυτιλίας, μιάς από τις σημαντικότερες δραστηριότητες στο πλανήτη μας, άς δώσει σ' όλους έμάς που ασχολούμεθα με αυτήν περιβαλλοντολογική διάσταση σε κάθε μας ένέργεια, ιδιαίτερα στη ξηρά, άπ' όπου προέρχεται τό μεγαλύτερο μέρος της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η ΝΕΑ ΔΩΡΕΑ ΛΙΒΑΝΟΥ

Όρθότατα ό 'Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης έξήρε τόν δωρεά τριών έκατομ. δολλαρίων από τόν κ. Γιώργο Π. Λιβανό για ή δημιουργία ειδικής πτέρυγας για την περίθαλψη ατόμων με ειδικές ανάγκες που προέρχονται από ή ναυτική οικόγένεια στό Ναυτικό Νοσοκομείο των Μελισσίων. Η χειρονομία αυτή του κ. Λιβανού, ύπογράμμιζε ό 'Υπουργός, άποδεικνύει για μία άκόμα φορά την εύαισθησία του Έλληνα έφοπιστή για προσφορά στόν κοινωνικό τομέα, έξω από τόν στενό έπιχειρηματικό του κύκλο.

Ο κ. Λιβανός γνώστοποίησε την πρόθεση του Όμίλου CERES να χρηματοδοτήσει ή δημιουργία της έν λόγω πτέρυγας στόν

— Αί ζωηρά πολιτικά ζυμώσεις εις Βερολίνο και Ρώμη κατέληξαν την 27ην Σεπτεμβρίου εις την ύπογραφην συμφώνου δεκαετούς διάρκειας μεταξύ Γερμανίας, Ιταλίας και Ιαπωνίας, ένέχοντος τόν χαρακτήρα όχι μόνον πολιτικής και οικονομικής συνεργασίας αλλά και στρατιωτικής συμμαχίας.

— Συμφώνως προς τάς στατιστικές των «Ναυτικών Χρονικών», αί άπώλειαι της άγγλικής ναυτιλίας αναβιβάζονται εις 300 πλοία, 1.525.689 τόννων γκρός, της συμμαχικής εις 221 πλοία 770.825 τόννων γκρός, της γερμανοϊταλικής εις 110 πλοία 600.032 τόννων και της ούδετέρας εις 189 πλοία 550.087 τόννων γκρός.

— Αί άπώλειαι των ούδετέρων σημειών κατανέμονται εις τάς ακόλουθους 17 σημαίας: Έλληνικά 52, τόν. γκρός 22.847, Σουηδικά 72, τόν. γκρός 159.977, Φινλανδικά 20 τόν. γκρός 40.875, Παναμά 9, τόν. γκρός 37.824, Λεττονικά 6, τόν. γκρός 17.470, Έσθονικά 13, τόν. γκρός 16.773. Τών ύπολοίπων σημειών αί άπώλειαι κυμαίνονται από 1-2 σκάφη.

— Λόγω των έκ του πολέμου άνωμαλιών, τό 'Υπουργικόν συμβούλιον ένέκρινε ειδικόν νόμον δι' ού παρεσχέθη εις τόν κ. 'Υφυπουργόν της Ναυτιλίας τό δικαίωμα άναστολής της λειτουργίας της «Κοινής Διευθύνσεως Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών» και έπιτάξεως των άναγκαιούντων άκτοπλοϊκών σκαφών, ίνα δι' αυτών και διά λογαριασμόν του Δημοσίου έξυπηρετούνται έφεξής αί έσωτερικά θαλάσσια συγκοινωνία.

— Κατά τό διαρρέυσαν β' 15θήμερον του Σεπτεμβρίου άνηγγέλληκαν αί κατωτέρω άπώλειαι έλληνικών φορτηγών έκ πολεμικών κινδύνων:

«Καλλιόπη Σ.». Έβυθίσθη έκ πολεμικής αίτίας την 17 Σεπτεμβρίου. Τό πλήρωμα και ό πλοίαρχος άπεβιβάσθησαν σώοι εις λιμένα. «Ποσειδών». Έβυθίσθη έκ πολεμικής αίτίας. Δέκα έκ των μελών του πληρώματος περιστελέγησαν. Άγνοείται ή τύχη των ύπολοίπων 17.

«Αλέξανδρος». Έβυθίσθη έκ πολεμικής ένεργείας την 24 Σεπτεμβρίου. Άπώλεσθησαν ένέντε έκ των άνδρών του πληρώματος.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 235/1.10.1940)

Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη, τόν όποιο είχε έπισκεφθεί μαζί με τόν κ. Άριστ. Παυλίδη ειδικά για τό σκοπό αυτό. Ο κ. Λιβανός τόνισε στόν Πρωθυπουργό ότι ή νέα



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

πτέρυγα θα δημιουργηθεί υπό την αιγίδα του Σωματείου «Κοινωνική Άλληλεγγύη Ισσοτιμία στη Ζωή».

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

Λόγω της έκρυθμης κατάστασης που επικρατεί στον Περσικό, ή Baltic and International Maritime Council, ή γνωστή μας BIMCO, υπενθυμίζει στα μέλη της ότι θα πρέπει να προσέχουν ιδιαίτερως τις ρήτρες πολέμου που υπάρχουν ή δεν υπάρχουν στα ναυλοσύμφωνά τους. Καί να μην επαφίεται στις εκτιμήσεις των ναυλομεσιτών ότι αποτελεί θέμα ρουτίνας ή κάλυψη υπό τον τίτλο «συνθήκες ρήτρης προστασίας» ή ακόμα χειρότερα «συνθήκες πρόσθετες ρήτρες». Γιατί η War clause δεν είναι ούτε συνθήκη ούτε πρόσθετη, αλλά είναι μία εξαιρετική ρήτρα, μέρος αναπόσπαστο του ναυλοσύμφωνου, χρόνιου ή μη.

Η BIMCO υπογραμμίζει ότι από το 1984 αποφάσισε να αποσύρει από το ρεπερτόριο της όλες τις εν χρήσει ρήτρες, δεδομένου ότι οι ρήτρες πολέμου του Chamber of Shipping χρονολογούμενες από τον Ισπανικό πόλεμο, δεν αντιμετωπίζουν πια τις σύγχρονες καταστάσεις. Υπάρχουν επίσης και άλλες ρήτρες που πρέπει να' αποφεύγει κανείς σε παρόμοιες περιπτώσεις. Γιατί μία λανθασμένη επιλογή στη διατύπωση μιας τέτοιας ρήτρας μπορεί να έχει σοβαρότατες συνέπειες για τον έφοπλιστή.

Για τις κατά ταξίδι ναυλώσεις η BIMCO συνιστά τη ρήτρα Woywar 1950 ή του Chamber of Shipping war risk clause του 1952. Για δε τις χρονοναυλώσεις τη ρήτρα Conwartime clause. Πάνω απ' όλα όμως συνιστά στους έφοπλιστές, πριν δεσμευθούν σε ναυλοσύμφωνο που προβλέπει διέλευση από επικίνδυνες ζώνες, να συμβουλευονται είτε το P and I στο οποίο ανήκουν είτε την ίδια την BIMCO.

ΤΑ ΝΕΑ TANKERΣ ΜΕ ΔΙΠΛΗ ΓΑΣΤΡΑ

Κατά το Ιαπωνικό Ινστιτούτο Ναυτικών

Έρευνών, μέσα στο τελευταίο εννεάμηνο έχουν παραγγελθεί σ' όλον τον κόσμο 49 πετρελαιοφόρα με διπλή γάστρα, συνολικού τοννάζ 6,88 εκατομ. τον. d.w., ενώ υπάρχουν και όψιόν για όκτώ ακόμα μοια πλοία.

Οι πρώτες παραγγελίες άρχισαν από τα τέλη του 1989 και προέρχονταν κυρίως από Σκανδιναυούς, ενώ από τις αρχές του νέου έτους σε νέες παραγγελίες μετέχουν και Αμερικοί οίκοι.

Από το παραπάνω σύνολο των παραγγελθέντων πλοίων με διπλή γάστρα, τα 19 είναι κατηγορίας μεγέθους 90-110.000 τον. d.w. (σύνολο 1,83 εκατομ. τον.), 25 της κατηγορίας 140 - 160.000 τον. d.w. (σύνολο 3,65 εκατ. τον.) και πέντε είναι άνω των 200.000 τον. d.w. (σύνολο 1,4 εκατ. τόννοι).

Όσον αφορά τα ναυπηγεία στα οποία έχουν τοποθετηθεί οι παραγγελίες αυτές, προηγούνται τα Νοτιοκορεατικά με 18 μονάδες, ακολουθούμενα από τα Ιαπωνικά με 10 μονάδες. Τελευταίες στον πίνακα είναι η Βραζιλία με δύο μονάδες και η Λαϊκή Κίνα με ένα υπό ναυπήγηση πλοίο.

ΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΪΤ

Τό φάσμα του πληθωρισμού που εμφανίστηκε και πάλι ύστερα από τους κινδύνους του πολέμου στον Περσικό Κόλπο και τη ραγδαία άνοδο της τιμής του πετρελαίου, έκαναν τα Ιαπωνικά ναυπηγεία να διαπισώσουν όμοφωνα ότι η άβεβαιότητα που κρατεί ως προς το ενεργειακό κόστος και το κόστος των πρώτων ύλων, καθιστά αδύνατο τον υπολογισμό της τιμής παραγωγής για νέες παραγγελίες. Εύτυχμα θεωρείται ότι το υπερπληρωμένο καρνέ των παραγγελιών επιτρέπει στα ναυπηγεία να περιμένουν περί τους 12-18 μήνες πριν υποχρεωθούν να δεχθούν νέες παραγγελίες. Έν πάσει περιπτώσει από τις αρχές Αυγούστου, οι συζητήσεις που αφορούσαν τα βραχυπρόθεσμα προγράμματα, έχουν σταματήσει.

Πρός το παρόν η Μιτσουμπίσι έχει υπό κατασκευή δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου αερίου για λογαριασμό της Oil Tanker του Κουβέϊτ (KOTC), ή οποία έχει

μέν μέχρι τώρα πληρώσει τη δόση κατά την τοποθέτηση της τρόπιδας. Δεδομένου πάντως ότι τα σκάφη αυτά είναι παραδοτέα στο τέλος του 1993 υπάρχει αρκετός χρόνος για την εξεύρεση κάποιας λύσεως. Πολύ πιο περίπλοκη εμφανίζεται η περίπτωση των υγραριοφόρων των 3.200 κ.μ. που είναι παραδοτέα στις αρχές του επόμενου έτους από την Μιτσουμπίσι προς την έδρεύουσα στο Κουβέϊτ εταιρία Arab Maritime Petroleum Transport.

Εξάλλου η εταιρία KOTC του Κουβέϊτ λίγο πριν την είσοδό της στο Ιράκ έπρεπε να πληρώσει τις πρώτες δόσεις για την παραγελία δύο VLCC στην Hyundai και την Daewoo της Ν. Κορέας. Έάν οι πληρωμές αυτές δεν πραγματοποιηθούν το μέλλον των σχετικών συμβολαίων παραμένει αμφίβολο.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΖΩΗΣ

Έγινε πρόσφατα γνωστό ότι η γνωστή Ιαπωνική εταιρία Nippon Yusen Kaisha αποφάσισε να συνεχίσει την εκμετάλλευση των επτά πλοίων - κοντέινερ που διαθέτει, ηλικίας άνω των 16 ετών, μέχρι να συμπληρώσουν πλήρη 25ετή ενεργό υπηρεσία. Η απόφαση αυτή πάρθηκε εν όψει της αύξησης των τιμών ναυπηγείας και της πιθανότητας που υπάρχει για συνέχιση της ανοδικής πορείας των τιμών. Σημειώνεται ότι τα πλοία αυτά ανήκουν είτε απ' ευθείας στην ως άνω εταιρία είτε μέσω ξένων θυγατρικών της εταιριών.

Πέρσι η NYK εξέταζε το ενδεχόμενο να πουλήσει μερικά από τα επτά αυτά σκάφη της πρώτης γενιάς, που έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ 1971 και 1974 για την εξυπηρέτηση των γραμμών ΗΠΑ - Ευρώπης με άφετηρία την Ασία. Στο μεταξύ η εξέλιξη των τιμών στις νέες ναυπηγείας φαίνεται ότι ανάγκασε την εταιρία να αναθεωρήσει τις απόψεις της και να στραφεί προς την παράταση της ενεργού υπηρεσίας των πλοίων, εκτελώντας προοδευτικά τις σχετικές εργασίες συντηρήσεως.

Κατά τις εκτιμήσεις του διεθνούς ναυτικού τύπου, αν οι επιλογές αυτές επεκτα-



GOTAPOWER

SHIPSPARES AND REPAIRS

7-9, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS

SPARE PARTS FOR
JAPANESE AND EUROPEAN:

MAIN ENGINES
DIESEL GENERATORS
TURBOCHARGERS
AIR COMPRESSORS
REFRIG. COMPRESSORS

PURIFIERS
PUMPS
SIMPLEX
ANCHORS
CHAINS

THE POWER YOU NEED

MOST COMPETITIVE PRICES AND IMMEDIATE SERVICE AT
THE SUITABLE POSITION OF YOUR VESSEL

TEL: 4128702 - 4115973
FAX: 4129550
TLX: 212041 GOPS GR.

REPAIRS:

— OVERHAULING AND
MAINTENANCE
— RECONDITIONING

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

θούν σε παγκόσμιο επίπεδο, ίσως να αποτελέσουν ένα παράγοντα αναστάτωσης στην αύξηση των τιμών ναυπηγήσεως, ό οποίος είναι φυσικό να ευνοήσει τη ναυτική επισκευαστική αγορά. Κρίνεται πάντως ότι δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον ή σύγκριση του κόστους διατηρήσεως ενός χρονικά επιμηκυνόμενου πλοίου σε σχέση προς το κόστος ενός νεοαναπηγμένου πλοίου - κοντέινερ.

ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ

Νέο τρανταχτό παράδειγμα διεθνοποίησης της Ναυτιλίας αυτή τη φορά μάς δίνει η δημιουργία κοινοπραξίας διαχειρίσεως μπάγκ κάρριερς στην οποία μετέχουν Νορβηγοί, Ιάπωνες και Κινέζοι.

Πρόκειται για τη Trinity Bulk Carriers (TBC) ή οποία θα διαχειρίζεται κατ' αρχήν 15 μπάγκερς μεγέθους 25-45.000 τόν. d.w. τα οποία θα εισφέρουν ανά πέντε οι εταιρίες Mitsui OSK Lines της Ιαπωνίας, Trinity Shipping της Νορβηγίας και Sinotrans της Κίνας.

Τό μανάτζμεντ της κοινοπραξίας θα γίνεται από το Όσλο και το βασικό γνώρισμα των πλοίων που θα μετέχουν σ' αυτή είναι ο φορτοεκφορτωτικός τους εξοπλισμός, καθώς όλα είναι εφοδιασμένα με 25τόνα κρένια.

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ

Εκπρόσωποι του γνωστού Ιαπωνικού ναυτεργατικού συνδικάτου «All Japan Seamen's Union» μετέβησαν πρόσφατα στην Εύρωπη για να ερευνήσουν το θέμα της επάρκειας Ευρωπαίων ναυτικών για τη συμπλήρωση της συνθέσεως των ιαπωνικών πλοίων, παράλληλα με τα εθνικά πληρώματα.

Επιστρέφοντας δήλωσαν ότι στην Ανατολική Ευρώπη, στην Πολωνία και την Γιουγκοσλαβία δεν υπάρχουν διαθέσιμοι πλεονάζοντες ναυτικοί για να ικανοποιήσουν την ιαπωνική ζήτηση ναυτικής εργασίας.

Κατά τα στοιχεία που συγκέντρωσαν ο ναυτικός κλάδος του Πολωνικού σωματείου «Αλληλεγγύη» περιλαμβάνει 7.000 μέλη από τα οποία οι 5.000 είναι ναυτικοί. Εξάλλου το παραδοσιακό ναυτεργατικό συνδικάτο της χώρας περιλαμβάνει 28.000 μέλη. Έναντι αυτών οι τρεις εθνικές ναυτικές εταιρίες της Πολωνίας απασχολούν 17-18.000 ναυτικούς, ενώ άλλες έξι χιλιάδες είναι ναυτολογημένοι σε ξένα πλοία.

Ως προς τη Γιουγκοσλαβία τα συγκεντρωθέντα στοιχεία δείχνουν ότι τα υπό γιουγκοσλαβική σημαία πλοία επανδρώνονται από περίπου 16.000 ντόπιους ναυτικούς, ενώ άλλες 10 περίπου χιλιάδες γιουγκοσλάβων ναυτικών υπηρετούν σε πλοία με διάφορες ξένες σημαίες.

Ετσι οι χώρες αυτές δεν διαθέτουν πλεονάζοντες ναυτικούς για τα Ιαπωνικά πλοία και γι' αυτό το Ιαπωνικό συνδικάτο είναι αναγκασμένο να ζητήσει άλλοι τους μέλλοντες ξένους συναδέλφους των μελών του.

ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΕΣ ΣΤΗ ΝΙΓΗΡΙΑ

Η όμολογουμένως κατά άπρόβλεπτο για την εποχή μας τρόπο, αναβίωση και άνθιση της πειρατείας, έστω και έντοπισμένη σε όρισμένες μακρινές θάλασσες, αποτελεί μία απειλή που πλήττει επικίνδυνα την παγκόσμια ναυτιλία. Μολονότι τα τελευταία δείγματα δεν είχαν ευτυχώς κόστος σε ανθρώπινα θύματα ή υπερβολικές ζημιές, ωστόσο δεν έπαψαν να απασχολούν σοβαρά τους ενδιαφερομένους.

Ετσι για δεύτερη φορά η BIMCO κατέθεσε επίσημη διαμαρτυρία στις λιμενικές Αρχές της Νιγηρίας εναντίον των πειρατικών ενεργειών των οποίων θύματα υπήρξαν πλοία εύρισκόμενα στα χωρικά ύδατα της χώρας.

Η πλέον πρόσφατη περίπτωση αφορά ένα Δανικό πλοίο, άγκυροβολημένο στον ποταμό Bonny, το οποίο υπέστη επίθεση από 5-7 άτομα όπλιμένα με ναυμάχους σπάθες και κοκτέιλ Μολότοφ. Υποχωρώντας στη γέφυρα το πλήρωμα μπόρεσε να παρακολουθήσει τους πειρατές που εγκατέλειπαν το σκάφος άποκομίζοντας δοχεία χρωμάτων και σχοινιά και άλλα υλικά που βρίσκονταν στο κατάστρωμα. Δύο μήνες αργότερα στο ίδιο μέρος μία 150άδα όπλισμένων ατόμων αναρριχήθηκε σε ένα Έλληνικό πετρελαιοφόρο που είχε περίπου την ίδια τύχη με το προαναφερόμενο.

Παρά τις διαβεβαιώσεις των τοπικών λιμενικών Αρχών, η BIMCO διαπιστώνει ότι τίποτα το ουσιαστικό δεν έχει γίνει για να τεθεί τέρμα σε παρόμοιες πειρατικές ενέργειες, οι οποίες με το να είναι συνηθισμένες στα εν λόγω ύδατα δεν παύουν να είναι από κάθε άποψη απαράδεκτες.

ΑΦΡΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Από τις 8 ως τις 12 Οκτωβρίου θα συνέλθει στη Ντουάλα του Καμερούν ένα διεθνές συνέδριο (συνπόσιο) που οργανώνει η Ένωση φορτωτών του Καμερούν σε συνεργασία με τον αυτόνομο λιμένα της Ρουέν, με θέμα τις μικτές μεταφορές στις Αφρικανικές οικονομίες. Το συνέδριο τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και με τη συμμετοχή της UNCTAD και του Γαλλικού Υπουργείου Συνεργασίας.

Τό παραπάνω γενικό θέμα θα συζητηθεί σε τρεις επιτροπές. Η πρώτη με γενικό τίτλο τον έξοπλισμό και την υποδομή των διακοντήσεων μεταφορών στην Αφρική, θα εξετάσει ειδικότερα εάν τα κοντέινερς είναι προσαρμοσμένα για όλα τα προϊόντα της Αφρικής, ποιές κατηγορίες πλοίων είναι οι καταλληλότερες, την οργάνωση των τερμιναλ και την διανομή στο έσωτερικό της Αφρικής. Η δεύτερη επιτροπή με γενικό τίτλο τα νομικά προβλήματα των μικτών μεταφορών θα εξετάσει τα ζητήματα που δημιουργεί η έλλειψη κανονισμού κοντέινερς, τό θέμα της εύθνης τό μεταφορές και την απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών. Τέλος ή τρίτη επιτροπή υπό τό γενικό τίτλο των δαπανών και τιμών θα εξετάσει τα έξο-

Η είδηση παρουσιάζει ενδιαφέρον όχι μόνο λόγω της γενικότερης σημασίας του γεγονότος αλλά και για τη σχεδόν όμοια με τη δική μας απόφαση.

Πρόκειται για την απόφαση της Βελγικής κυβερνήσεως, ή οποία όπως έγινε γνωστό, έστειλε τρία σκάφη απέπλευσαν με τό ένδεχόμενο να συνεχίσουν την πορεία τους και πέραν του Σουέζ, εκφράζοντας έτσι τη στάση της στη σύρραξη του Κόλπου.

Οι τρεις μονάδες της πολεμικής ναυτικής δυνάμεως της χώρας απέπλευσαν από τον λιμένα του Ζημπράγκε με ανατολική κατεύθυνση για να εκτελέσουν επίσημα την έτήσια άσκηση τους. Υπό τις διαταγές Αντιπλοιάρχου του Πολ. Ναυτικού, ο στολίσκος περιέλαβε ένα σκάφος υποστηρίξεως και δύο ναρκαλιευτικά. Τών τριών σκαφών επιβαίνουν 213 άτομα, 25 αξιωματικοί, 80 υπαξιωματικοί και 108 ναύτες, πολλοί από τους οποίους είχαν πάρει μέρος μεταξύ Σεπτεμβρίου 1987 και Οκτωβρίου 1988 στην επιχείρηση «Οκτάπους» στον Περσικό Κόλπο στα πλαίσια της προηγούμενης πολυεθνικής άσκησης. Ο στολίσκος, με προσεγγίσεις στη Λισσαβώνα, Κατάνη και Ηράκλειο ήταν στη θέση του από τις αρχές του Σεπτεμβρίου σε άναμονή νεωτέρων διαταγών που θα εξαρτηθούν από τις αποφάσεις της Δυτικοευρωπαϊκής Ενώσεως, βάσει των οποίων όλες οι πιθανότητες συγκλίνουν υπέρ της προωθήσεως του στολίσκου στον Κόλπο.

Αυτά επί της ουσίας. Υπάρχει όμως και μία μικρή, άγνωστη στο κοινό, φιλολογική λεπτομέρεια: Έκτος από τό επιχειρησιακό σχέδιο «Οκτάπους», και τα δύο Βελγικά ναρκαλιευτικά ακούουν στα ελληνικά όνόματα «Ιρις» (Κρίνος) και «Μουσώτις» (Μή μέλησμονει), που οφείλονται σ' αυτή τη θάνατη ελληνική γλώσσα, ή οποία δεν σταμάτησε ποτέ να τροφοδοτεί την παγκόσμια γραμματεία.

δα των χώρων αποθέσεως κοντέινερ, τις καθυστερήσεις και σταλίες, τούς τύπους των κοντέινερ και τα ζητήματα της μισθώσεώς τους. Επίσης τις συμφωνίες των Κόνφερανς και τις επιδράσεις τους επί των ναύλων, τα λιμενικά έξοδα στην Δυτική και Κεντρική Αφρική, τα έξοδα προωθήσεως στο έσωτερικό κλπ.

Τίς εργασίες των επιτροπών θα διευθύνουν καθηγηταί και άνώτατοι κρατικοί υπάλληλοι, Γάλλοι και Μαροκινοί με τη βοήθεια όμάδων έμπειρογνώνων όλων των ειδικοτήτων (έφοπιστές, φορτωτές, νομικοί, άσφαλιστές κλπ.).

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

28 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η συνεχιζόμενη κρίση στον Περσικό Κόλπο, με σημεία περαιτέρω επιδείνωσης, οδήγησε σε πτώση των χρηματιστηριακών αξιών σ' όλο τον κόσμο.

Στόν πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται οι απώλειες που σημειώθηκαν συγκρίνοντας τις τιμές ρεκόρ, κατά το 1990, των έξι μεγαλύτερων Χρηματιστηρίων έναντι των τιμών που διαμορφώθηκαν στις 25 Σεπτεμβρίου 1990.

Λονδίνου	2463,7	1997,6	- 19%
Τόκιο	38916	22250	- 57,2%
Φραγκφούρτης	1991.8	1353.4	-32,8%
Παρισιών	563.0	414.3	- 26,5%
Ζυρίχης	661.1	490.0	- 26,4%
N. Υόρκης	3005.2	2467.0	- 18%

Η Οικονομική Νομισματική Ένωση των χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, γνωστή ως σχέδιο Ντελόρ, μετατίθεται για ευθεότερο χρόνο καθώς μετά τους Βρετανούς, Ισπανούς και Γερμανούς τραπεζίτες εκφράζουν σοβαρές αμφιβολίες για την επιτυχία ενός τέτοιου σχεδίου που απαιτεί σταθερότητα και προπαντός τη δημιουργία μιας Κεντρικής Ευρωπαϊκής Τράπεζας.

Δολλάριο ΗΠΑ

Ανεξάρτητα από την κρίση στον Περσικό, η οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών εμφανίζει αρνητικές εξελίξεις στους περισσότερους δείκτες και υπάρχουν φόβοι ότι το έλλειμμα από τα 169 δισεκ. δολάρια της περιόδου 1989/90 θα φθάσει τα 300 δισεκ. δολάρια τη περίοδο 1990/91.

Πάντως ο πρόεδρος της Federal Bank κ. Γκρίνσπαν φέρει αποφασισμένους να διατηρήσει τα επιτόκια στα σημερινά τους επίπεδα φοβούμενος άνοδο του πληθωρισμού και περαιτέρω πτώση του δολαρίου.

Η τιμή του δολαρίου μετά τη πτώση της στο χαμηλότερο επίπεδο (1.5420 Γ. Μάρκα) στα τέλη Αυγούστου, σημείωσε μικρή βελτίωση περί τα 1,60 μάρκα στα μέσα Σεπτεμβρίου, υποχωρώντας αργότερα στα 1.560 μάρκα υπό τη πίεση του κολοσσίου ελλείματος του εμπορικού ισοζυγίου των ΗΠΑ.

Μάρκο Γερμανίας

Η ένοπιση των δύο Γερμανιών φαίνεται ότι θα κοστίζει πολύ περισσότερα απ' ό,τι αρχικά είχαν προβλεφθεί, καθώς η βιομηχανική παραγωγή της Ανατολ. Γερμανίας παρουσιάζει ουσιαστική κάμψη.

Οι δαπάνες της Ένωσης ξεπέρασαν ήδη τα επτά δισεκ. μάρκα για ενίσχυση των ανέργων και τα έξι δισεκ. μάρκα για την ενίσχυση των συνταξιούχων, ενώ σ' αυτά πρέπει να προστεθούν περί τα 13 δισεκ. μάρκα για την αποχώρηση των Σοβιετικών στρατευμάτων και άλλα 3,5 δισεκ. που πρόσφερε η Δυτ. Γερμανία στα κράτη που επλήγησαν από τη κρίση Ιράκ/Κουβέιτ.

Παρόλα αυτά η Γερμανική οικονομία εξελίσσεται ικανοποιητικά και το μάρκο σημείωσε άνοδο έναντι της λίρας (2.9330 μάρκα) αλλά μικρή κάμψη έναντι του ECU (2.0602 μάρκα).

Λίρα Άγγλιας

Ο ύψηλός ρυθμός πληθωρισμού υποχρεώνει τη διατήρηση των υψηλών επιτοκίων λίρας, τα οποία βέβαια ενεργούν ανασταλτικά στη παραγωγή και τις εξαγωγές.

Η τιμή της λίρας υποχώρησε τον Σεπτέμβριο κατά 5 γιέν και 1,6 πφένιγκ για να διαμορφωθεί τελικά στις 24 του μήνα στα 2.9435 μάρκα και 1.8810 δολάρια.

Η άνοδος των τιμών του πετρελαίου δεν επηρέασε αρνητικά τους δείκτες της βρετανικής οικονομίας αλλά όπωσδήποτε είχε

απήχηση στο χρηματιστήριο του Λονδίνου, όπου ο δείκτης Financial Times έχασε 130 μονάδες σ' ένα μήνα.

Γιέν Ίαπωνίας

Οδυνηρές απώλειες των επενδυτών στο Χρηματιστήριο του Τόκιο, που ανέρχονται σε αρκετές εκατοντάδες δισεκ. δολάρια! Ο δείκτης NIKKEI κατρακύλησε από τις 38916 στις 3 Ίανουαρίου 1990, στις 22250 μονάδες στις 25 Σεπτεμβρίου, σημειώνοντας πτώση κατά 52%!

Η απόφαση της Τράπεζας της Ίαπωνίας να αυξήσει κατά 0,75% το προεξοφλητικό επιτόκιο στο τέλος Αυγούστου, ισχυροποίησε το γιέν που έφθανε στα 137,33 το δολλάριο στις 24 Σεπτεμβρίου, έναντι 150 γιέν το δολλάριο στα μέσα Αυγούστου.

Η Δραχμή

Η 150ήμερη απεργία των υπαλλήλων της Τράπεζας Έλλάδος και των λοιπών υπό κρατικό έλεγχο Τραπεζών δεν επέτρεψε τις συνεδριάσεις Fixing και έτσι ελλείψει νεωτέρων στοιχείων θα αρκестούμε στην εικόνα της συνεδρίασης της 14 Σεπτεμβρίου, όπου η τιμή της δραχμής σημείωσε βελτίωση κατά 1,5% έναντι της λίρας και 1,4% έναντι του Έλβετ. φράγκου, ενώ σημείωσε πτώση κατά 4% έναντι του γιέν και κατά 0,2% έναντι του ECU.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολαρίου N. Υόρκης

	24.8.89	24.9.90	Διαφ. %
Μάρκ. Γερμ.	1.5590	1.5580	0.0
Φρ. Έλβετ.	1.2685	1.2975	+ 2,3
Λίρ. Άγγλ.	1.9410	1.8810	- 3.1
Φρ. Γαλλ.	5.2300	5.2195	- 0.2
Λίρ. Ίταλ.	1153.0	11670	+ 1.2
Γιέν Ίαπων.	146.45	137.33	- 6.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 25/9/90

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 7/16	8 7/16	8 7/16
Λίρα Άγγλ.	15	15	14 7/8
Μάρκ. Γερμ.	8 3/8	8 1/2	8 1/2
Φρ. Έλβετ.	8 1/8	8 5/16	8 1/2
Φρ. Γαλλ.	10	10 3/8	10 9/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής Fixing Τράπεζα Έλλάδος

	24.8.90	14.9.90	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	153.545	154.155	- 0.4
Μάρκ. Γερμ.	98.728	99.102	- 0.4
Φρ. Έλβετ.	120.48	118.780	+ 1.4
Λίρ. Άγγλ.	298.810	294.400	+ 1.5
Φρ. Γαλλ.	29.442	29.553	- 0.4
Λίρ. Ίταλ. (10)	13.302	13.300	- 0.0
Γιέν Ίαπων. (100)	105.110	109.500	- 4.0
ECU	204.856	205.300	- 0.2

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



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα
F/B MILENA
F/B DALIANA
F/B RODANTHI
F/B DIMITRA

A.N.
CA
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΥΤΑ**

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 Χρηματιστηριακές τιμές

	24.8.90	25.9.90	Διαφ. %	(Φραγκ.) DAX	1575.1	1353.4	- 14.1
				CAC (Παρίσι)	518.0	414.3	- 20.0
				Nikkei (Τόκιο)	31702	22250	- 26.3
Dow Jones (N.Y.)	2490.6	2467.1	- 1.0	SSI (Ζυρίχη)	570.2	490.0	- 14.1
Fin. Tim. (Λονδ.)	2086.4	1997.6	- 4.3	Αθηνών	1326.4	1150.3	- 13.3

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΤΙΜΩΡΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΟΙ ΡΥΠΑΙΝΟΝΤΕΣ ΑΠΟ ΠΡΟΘΕΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Δυστυχώς, για άλλη μία φορά αναγκάζομαι να ζητήσω την φιλοξενία σας, την οποία έχω καταχραστεί και θα την καταχραστώ γιατί όμολογούμενως και την διάθεσιν αλλά και την τόλμη έχω να θέσω «καυτά» ερωτήματα σε ένα θέμα πολύ λεπτό, πολύ σοβαρό, αλλά και με μεγάλη εξαρση και δημοσιότητα το τελευταίο διάστημα.

Τελευταία έχουν ενταθεί οι έλεγχοι στα πλοία, για τυχόν ρυπάνσεις και πολύ σωστά κάνουν οι αρμόδιες αρχές.

Η θάλασσα είναι περιουσία και ζωή όλων μας και δεν έχουμε κανένα δικαίωμα να την καταστρέφουμε, ενώ αντίθετα έχουμε όλοι την υποχρέωση να την προστατεύουμε.

Δεν υπάρχει επομένως καμία αντίρρηση να επιβάλλονται οι αυστηρότερες κυρώσεις σ' αυτούς που προξενούν την καταστροφή

της ή συντελούν σ' αυτή εκ προθέσεως.

Η αντίρρηση υπάρχει αφ' ενός στον καταμερισμό των ευθυνών από τις αρχές και αφ' ετέρου στο εάν και κατά πόσον υπάρχει τεκμηριωμένη και ήθελημένη παράβασις.

Για να είμαι όμως πιά σαφής:

1) Είδαμε και ακούσαμε τελευταία να γίνεται λόγος από τα μέσα ενημέρωσης (Τ/Β, Ράδιο, έφημερίδες) για «άσυνειδητους» πλοίαρχους που ρύπαναν και ρυπαίνουν τις Ελληνικές θάλασσες, δεν ακούσαμε όμως ποτέ κάποιο όνομα κάποιου μηχανικού που αν μη τι άλλο θα μπορούσε να είναι συνυπεύθυνος και συνυπόλογος.

Η παραπάνω παρατήρηση δεν έχει σκοπό να θίξει κανένα Μηχανικό, αλλά απλώς να αποκαταστήσει μία τάξη εργαζομένων πλοιάρχων που πληττεται σήμερα.

2) Όσον αφορά τώρα για την επιβολή προστίμων, διοικητικών και ποινικών κυρώσεων, ούδεμία αντίρρηση, αλλά όχι με εικασίες.

Ακούσαμε για επιβολές μεγάλων προστί-

μων, συλλήψεις, αυτόφωρα, προφυλακίσεις, με πολύ δημοσιότητα κι' όσες βέβαια παραβάσεις είχαν τεκμηριωθεί με δειγματοληψία και ανάλυσιν από το Χημείον, κανένα σχολίον. Γι' αυτές όμως τις υποτιθέμενες παραβάσεις που στηρίχθηκαν σε εικασίες, υπέρμετρον ζήλον των υπηρεσιών και τό 'Ελληνικό δαιμόνιο... με κάνει να πιστεύω ότι υπάρχει μία κεκτημένη... ταχύτης, με αποτέλεσμα «κοντά» στα ξερά να καίγονται και τα χλωρά».

3) Τήρησις βιβλίου πετρελαίου.

Είναι πράγματι ένα φαινόμενο που το τελευταίο διάστημα παρουσιάζει μία εξαρση, λές και ξαφνικά όλοι, "Ελληνες και ξένοι πλοίαρχοι και περισσότερο οι "Ελληνες, ξέχασαν αυτά που ήξεραν, με αποτέλεσμα να γράφουν στο βιβλίο πετρελαίου του πλοίου άλλα αντί άλλων.

Είναι έτσι;

"Η, μήπως, δεν υπάρχει υποδομή;

Μήπως υπεύθυνη γι' αυτό είναι η ίδια η Πολιτεία που δεν φρόντισε εγκαίρως μέσω του Υ.Ε.Ν., λιμεναρχείων και σχολών Ε.Ν., να γίνουν σωστές ενημερώσεις, εκμαθήσεις, επιμορφώσεις, σεμινάρια;

Συνηθίζουν να λένε οι αρμόδιες υπηρεσίες ότι οι οδηγίες που υπάρχουν στο βιβλίο είναι σαφέστερες για την όρθη τήρηση και δεν επιτρέπεται στον πλοίαρχο να τις αγνοεί και να μην τις εφαρμόζει.

Αφού λοιπόν, είναι τόσο απλά όλα, ως μάς πουν πόσοι λιμενικοί αξιωματικοί γνωρίζουν να ελέγχουν το ανωτέρω βιβλίο;

Εκτός αυτού όμως δεν σημαίνει ότι η κακή τήρηση, δηλαδή οι λάθος έγγραφες είς τό βιβλίο, αποτελούν αδίκημα, έχει γίνει, δηλαδή, ρύπανσις.

Επομένως σ' αυτές και μόνον τις περιπτώσεις θα μπορούσαν οι αρμόδιες υπηρεσίες να καλούν τους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς και να τους ενημερώνουν, κάνοντας τους παράλληλα και κάποια έγγραφη επίπληξη και όχι άβασάνιστα να επιβάλουν πρόστιμα στα πλοία, κατηγορώντας τα για ρύπανση, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες, τόσο οι "Ελληνες όσο και οι ξένοι (όσο και αν είναι φιλέλληλες) να προβληματίζονται εάν και κατά πόσον πρέπει να διέρχονται τα πλοία τους από ελληνικούς λιμένες και περισσότερο από τον λιμένα του Πειραιά.

Με την ελπίδα ότι τα ανωτέρω θα τα εξετάσουν οι αρμόδιες αρχές και υπηρεσίες με περισσότερη ευρύτητα, αλλά και συμπάθεια, με την θετική βοήθεια και συμπαράσταση όλων μας, να ξανακάνουμε μία ναυτιλία δυνατή, αξιοπρεπή, αλλά και με οικονομικά κίνητρα για τό πλοίο, αλλά και για όλους μας.

Ετσι θα μπορούσαμε να προσελκύσουμε τόσο την ελληνική όσο και την ξένη πλοιοκτησία και να τους αποδείξουμε ότι ναί μόνον επαγρυπνούμε διά την τήρηση των νόμων, αλλά παράλληλα έχουμε σωστή εξυπηρέτηση, υποδομή και κατανόηση για βελτίωση και ανάπτυξη στον ναυτιλιακό τομέα.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία σας,

Μετά τιμής

A.A.

Πλοίαρχος Ε.Ν.

19 Σεπτεμβρίου 1990

Σημ. Συντ.: Κατόπιν παρακλήσεως του επίστολογράφου και για εύνοητους λόγους δεν αναφέρεται τό όνοματεπώνυμό του.



Exeter Hospital Aid Society

WORLD WIDE HEALTH PLAN FROM A BRITISH HOSPITAL AID SOCIETY

Thousands of people in all parts of the World already have private health cover with the EXETER HOSPITAL AID SOCIETY of Exeter, England.

The EXETER was founded in 1927 and is one of England's oldest established private health Organizations.

Illness or injury can strike at any time. The EXETER Health Plan provides protection against the high cost of medical treatment at an affordable subscription.

Membership of the EXETER is available to residents of Greece who are entitled to keep an account in Foreign currency in Greece or abroad.

Special features of the EXETER Health Plan are:

- Membership is open to all nationalities
- Subscription rates are NOT age related so you don't pay more just because you are older
- Persons over 65 and under 75 can also join on payment of a "once only" extra joining fee
- Wide choice of cover to meet different requirements
- Benefits available for treatment received in ANY PART OF THE WORLD up to the limits of the Scale of Cover selected
- Fast, efficient and personal claims service
- Renewal guaranteed each year up to any age — even after 75

For further information without obligation, please ask our contact office:

Manthos J. Zoides & Co. Ltd.

5, Stadiou Str. - ATHENS 105 62 - GREECE

Tel: 3246407-3246549. Telex: 214188 - Fax: 3246728

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'N' and 'K' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' is formed by two vertical bars and a diagonal bar, while the 'K' is formed by a vertical bar and two diagonal bars. The letters are set against a light blue background that has a wavy, torn-paper-like edge on the left side.

35 years shipping & shipbroking experience

Head office: 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece
TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098
TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

‘Υπόθεση «La Palma»: Πλήρης επιβεβαίωση της κομπίνας

ΘΡΑΣΥΤΑΤΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΝΑ ΘΕΩΡΗΘΕΙ ΟΤΙ Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΔΙΔΕΤΑΙ ΣΕ ΚΟΜΠΙΝΕΣ

Διαστάσεις προσλαμβάνει η υπόθεση του πλοίου «La Palma» καθώς όχι μόνον επιβεβαιώνεται πλήρως — από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους ή κομπίνα την οποία κατήγγειλαν τα «Ναυτικά Χρονικά», αλλά επιπλέον, επιχειρείται θρασυτάτα να επιρριφθεί στο σύνολο του ελληνικού εφοπλισμού ή μομφή ότι ενεργεί κατά το πρότυπο της πλοιοκτησίας του εν λόγω πλοίου, δηλαδή μέ κομπίνες, γεγονός τό οποίο θέλομε νά πιστεύομε ότι θά «ξυπνήσει» πλέον τό ‘Υπουργείο Ναυτιλίας από τόν λήθαργο στόν όποιο έχει περιπέσει, γιά τή συγκεκριμένη υπόθεση, καί ταυτόχρονα θά προκαλέσει, πρώτον, τήν άμεση παρέμβαση του άρμοδίου εισαγγελέως γιά τήν δίωξη εκείνων πού όμολογούν άσύστολα ότι παραβιάζουν τήν ελληνική νομοθεσία, καί, δεύτερο, τήν έντονη αντίδραση ΟΛΩΝ τών πλοιοκτητικών ένωσησων γιά νά μήν αίωρείται έσσει ή κατηγορία ότι ό εφοπλισμός δέν κάνει τίποτε άλλο παρά νά επιδίδεται σέ κομπίνες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν έν συνέχεια γιά τήν έννημέρωση καί μόνον τής ευρύτερης ναυτιλιακής μας κοινότητας καί του καθεύδοντος ‘Υ-

πουργείου μας αλλά καί παντός άλλου ένδιαφερομένου, καί όχι βεβαίως γιati γίνεται επίκληση του περί τύπου Νόμου, τήν έξώδικη διαμαρτυρία πού μας κοινοποιήθηκε εκ μέρους τών εταιριών Intercruise Ltd. καί Ναυτοκρουαζιέρες Ναυτική ‘Εταιρία. Δημοσιεύουν επίσης — μόνον καί μόνον γιά τήν έννημέρωση τής ευρύτερης ναυτιλιακής μας κοινότητας άλλα καί επειδή γίνεται αναφορά γιά αύτην στην προαναφερομένη έξώδικη διαμαρτυρία — καί μια σχετική έπιστολή τήν όποία είχε απευθύνει ό δικηγόρος κ. Γεώργιος Δ. Διακόπουλος στόν διευθυντή συντάξεως τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλή. Τέλος, δημοσιεύουν σχετικές έπιστολές του κ. ‘Αγγελου ‘Μάριου Λιναρδάτου, αντιπροέδρου του Δ.Σ. καί μετόχου τής εταιρίας Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε. καί του ‘Υπουργού κ. ‘Αριστ. Παυλίδη — γιά τόν όποιο υπογραμμίζομε εκ προοιμίου ότι «τόν πήραν στό λαιμό τους» οι λιμενικοί πού έδωσαν τά στοιχεία καί εκαναν τίς εισηγήσεις γιά τό κείμενο τής έπιστολής — καί τέλος τίς παρατηρήσεις τών «Ναυτικών Χρονικών» επί τής έξώδικου διαμαρτυρίας καί τής έπιστολής του ‘Υπουργού.

ναρδάτου ό όποιος θέλοντας νά βλάψει τά συμφέροντα του πλοίου La Palma καί τής πλοιοκτησίας του, χρησιμοποίησε τό περιοδικό σας, διά νά επιτύχει τούς παρανόμους σκοπούς του, άφού προηγουμένως υπέβαλε άτομικώς καί διά έλεγχομένων ύπ’ αύτου προσώπων, σωρείαν αίτήσεων καί άγωγών εις βάρος μας καί ΟΛΕΣ άπερρίφθησαν υπό τών Δικαστηρίων ως άναληθείς, γεγονός τό όποιο ήταν καί εις έσας γνωστό, εκ τών δικαστικών αποφάσεων τίς όποιες σάς παραδώσαμε μέ τήν έμπεριστατωμένη συνοδευτική έπιστολή του δικηγόρου μας καί συνεπώς όσα έδημοσιεύσατε τελούσατε έν γνώση ότι αύτά ήταν καθ’ όλοκληρίαν άναληθή.

Γνωρίζετε ότι τό πλοίο La Palma, άνήκε εις τήν Κυπριακή εταιρία «Intercruise Ltd.» τής όποιας μέτοχοι είναι ό Γεώργιος Λουρής μέ ποσοστό συμμετοχής 52% καί ό ‘Αγγελος Λιναρδάτος διά τής εταιρίας του American International Cruises S.A. μέ ποσοστό 48%, καί έφερε τήν Κυπριακή σημαία, μέχρις ότου μέ απόφαση ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ τής εταιρίας αύτης καί του Διοικητικού της Συμβουλίου (συμπεριλαμβανομένου καί του κινούντος τά δημοσιεύματα σας Α. Λιναρδάτου) αποφασίσθηκε, όπως τό ως άνω πλοίο, μεταβιβασθεί εις τήν ελληνική ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες Ναυτική ‘Εταιρία», διά νά λάβει τήν ‘Ελληνική σημαία.

Οί μέτοχοι άμφοτέρων τών ως άνω εταιρειών είναι τά αύτά φυσικά καί νομικά πρόσωπα, οι άποτελούντες τήν πλειοψηφία είναι ‘Ελληνες καί τό μόνο νομικό πρόσωπο, πού είναι μέτοχος τής μειοψηφίας άμφοτέρων ήμών, είναι μέν άλλοδαπόν, πλην όμως καλύπτει ‘Ελληνικά συμφέροντα.

Δηλαδή άμφοτέραι ήμεις καλύπτουμε κατά 100% ‘Ελληνικά συμφέροντα.

‘Εκ τών δικαστικών αποφάσεων οι όποιες εύρίσκονται εις χείρας σας προκύπτει ότι οι μέτοχοι τών άνω εταιριών, άπεφάσισαν, καθ’ ό δικαίωμα, διά τας μεταξύ των σχέσεις νά διατηρηθεί, ή ύφισταμένη πρό τής μεταβιβάσεως του πλοίου κατάστασις, δι’ αυτόν δέ τόν λόγον, τό μέν εις τό πωλητήριο έγγραφο (Bill of Sale) ανεγράφη ως τίμημα πωλήσεως ή άξία του ενός δολλαρίου, γεγονός πού είναι νόμιμο, σύμφωνα μέ τό Δίκαιο τής Κύπρου, τό δέ συνήφθη σύμβασις διαχειρίσεως του άνω πλοίου, μέ τήν όποία ή νέα πλοιοκτήτρια άνέθετε

‘Η έξώδικη διαμαρτυρία τών ‘Εταιριών Intercruise Ltd. καί Ναυτοκρουαζιέρες Ναυτική ‘Εταιρία πρός τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό πλήρες κείμενο τής έξώδικου διαμαρτυρίας πού κοινοποιήθηκε στό «Ναυτικά Χρονικά» εκ μέρους τών εταιριών Intercruise Ltd. καί Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε. έχει ως έξής:

Κύριοι,

Μέ έκπληξη καί θλίψη έδιαβάσαμε στό ύπ’ αριθ. 1326/1084 τής 1ης Σεπτεμβρίου 1990 φύλλου του περιοδικού σας δημοσίευμα υπό τόν τίτλο: «‘Η κομπίνα του LA PALMA» εις τό όποιο χρησιμοποιείτε χαρακτηρισμούς συκοφαντικούς καί δυσφημιστικούς τούς όποιους θά έπρεπε νά είχατε άποφύγει ίδια όταν ως συνομολογείτε, υπό του φίλου σας δικηγόρου μας, σάς είχαν τεθεί ύπ’ όψιν σας όλα εκείνα τά στοιχεία τά όποια ακριβώς τό αντίθετο άποδεικνύουν.

Τό άνω δημοσίευμα σας άποτελεί σπινθήκα δύο προηγουμένων δημοσιευμά-

των σας του αύτου περιεχομένου εις τά όποια όμως δέν άνεφέρτε ούτε ή έπωνυμία ήμών, ούτε τό όνομα του πλοίου «La Palma».

‘Ετσι τώρα ύποχρεούμεθα πλέον νά σάς δώσουμε ευθείαν άπάντηση καί έν ταύτω νά σάς καλέσουμε, ως ύποχρεώσθε, δυνάμει του «περί τύπου» Νόμου νά δημοσιεύσετε εις τήν αύτήν θέσιν πού έδημοσιεύσατε τά σχόλιά σας καί μέ τά αύτά τυπογραφικά στοιχεία αύτούσις τίς θέσεις μας οι όποιες στηρίζονται εις τά εις χείρας σας έγγραφα, ώστε ό οίσοδήποτε νά δύναται νά συναγάγει τήν δική του κρίση σχετικά μέ τά άναληθή δημοσιεύματά σας.

Κατ’ αρχήν τό όλον θέμα, όπως συνάγεται εκ τών εις χείρας σας εγγράφων, κινήθηκε από τήν έμπάθεια του μετόχου καί πρώην διευθυντικού μας στελέχους καί οίκογενειακού φίλου του έξ ύμών Δημητρίου Ρήγα, κ. ‘Αγγελου Λι-

είς την παλαιά INTERCRUISE LTD την διαχείριση του πλοίου La Palma.

Συνεπώς διά τό Δημόσιο καί τούς τρίτους αλλά καί διά τούς ενδιαφερόμενους μετόχους τό πλοίο νομίμως φέρει την Έλληνική σημαία καί νομίμως μετεβίβασθη είς την Έλληνική Έταιρία άνεξαρτήτως εάν οί σχέσεις τών μετόχων μεταξύ των, ως συνεφωνήθη, θά ρυθμίζονται, ως εάν δέν είχε λάβει χώρα ή άνω μεταβίβασις. Δηλαδή διά τούς μετόχους καί μόνον τών δύο εταιριών ή άνω μεταβίβασις, άφου διά ταύτην δέν κατεβλήθη τίμημα, δέν θά μετέβαλε τίς ύφιστάμενες σχέσεις πλοιοκτησίας, ήτοι κατά νομικήν όρολογίαν, δι' αυτούς (τούς μετόχους καί μόνον) ή σύμβασις μετεβίβασις είναι είκονική.

"Αλλωστε διά όσους γνωρίζουν τά περί τό πλοίο συμβαίνοντα, οί μεταβίβασις πού γίνονται διά την άλλαγή καί μόνο σημαίας, χωρίς δηλ. νά συντρέχει περίπτωση άλλαγής συμφερόντων πλοιοκτησίας, είναι κατά συνήθη πρακτική είκονικές.

"Όταν δέ το ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ διά στόματος του Πρωθυπουργού ζητεί άπό τούς έφοπλιστάς νά ύψώσουν την Έλληνική σημαία, είς τά υπό ξένη σημαία πλοία τους, άσφαλώς δέν απαιτεί ούτε φαντάζεται ότι θά γίνει κάποια πραγματική μεταβίβασις ή μεταβολή της ούσιαστικής πλοιοκτησίας καί διαχειρίσεως τών πλοίων τους αλλά μία τυπική/είκονική μεταβίβασις καί άσφαλώς ούδείς πιστεύει, εκτός βεβαίως άπό έσάς, ότι οί "Έλληνες έφοπλιστάς πού άκούνε είς τό αυτό τό Προσκλητήριο της Έλληνικής Κυβερνήσεως διαπράττουν «ΚΟΜΠΙΝΑ» καί έξαπατούν τό «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ»

Είς αυτό τό έθνικό Προσκλητήριο λοιπόν ύπακούσαμε καί έμείς πιστεύοντες ότι ή άνω μεταβίβασις ήτο άπολύτως νόμιμος καί έθνικώς ώφέλιμος.

"Ο κινών όμως τά δημοσιεύματά σας, επιχείρησε είς την συνέχεια μεταξύ τών άλλων νά άμφισβητήσει την ως άνω συμφωνία τών μετόχων καί νά την ανατρέψει δικαστικά. Πλήν όμως όπως γνωρίζετε εκ τών είς χείρας σας δικαστικών αποφάσεων άπέτυχε. Άκολου-

θως, προέβη είς σωρείαν άλλων αϊτήσεων καί άγωγών μέ διάφορον, άναληθές, καί έν πολλοίς άντιφατικό περιεχόμενο, είς τίς όποιες καί πάλιν άπέτυχε, διά νά άνεύρει προφανώς καταφύγιο καί έλπίδα ίκανοποίησεως της εκδικητικής του μανίας είς τά δημοσιεύματά σας, τά όποια είναι άναληθή, συκοφαντικά καί δυσφημιστικά δι' ήμās, προσωπικώς καί την φήμη τών εταιριών μας διότι τό πλοίο La Palma νομίμως φέρει την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, άφου είναι νηολογούμενο είς τό όνομα Έλληνικής εταιρίας της όποιος τά συμφέροντα είναι καθ' όλκληρίαν Έλληνικά.

"Εξ άλλου ή πλοιοκτησία του ως άνω πλοίου τηρεί πιστά όλους τούς Έλληνικούς νόμους έχει επανδρωμένο τό πλοίο της άποκλειστικά μέ "Έλληνες ναυτικούς, πληρώνει άνελλιπώς τούς φόρους της καί τίς εισφορές της προς τό ΝΑΤ καί λοιπά άσφαλιστικά ταμεία καί εισάγει είς την Έλλάδα έκατομμύρια δολάρια έτησίως.

Δι' ό καί πιστεύουμε ότι ή προσπάθεια άφελληνισμού του πλοίου μας άπό όποιονδήποτε καί άν προέρχεται, στρέφεται κατά της Έλλάδος καί τών Έλλήνων ναυτικών.

"Όθεν, έπιφυλλασόμενοι παντός δι-

καιώματός μας, όποθενδήποτε προερχομένου, διαμαρτυρούμεθα διά τά άνωτέρω δημοσιεύματά σας καί σας καλούμε νά δημοσιεύετε όλόκληρο τό κείμενο της παρούσης έξωδίκου μας ως έν άρχή αναφέρουμε ώστε οί αναγνώστες σας νά κρίνουν εάν διαπράξαμε ως ίσχυρίζεσθε «κομπίνα» εάν «έξαπατήσαμε τό Έλληνικό Δημόσιο» καί εάν ή επί του πλοίου μας La Palma ύψωσις της Έλληνικής σημαίας άπό τόν Δεκέμβριο του έτους 1988 βλάπτει την Έλλάδα καί τά συμφέροντα αυτής καί τών Έλλήνων ναυτικών. Άρμόδιος δικαστικός έπιμελητής έπιδοτώ νομίμως την παρούσα προς τούς προς ούς άπευθύνεται αυτή ως καί προς τό Υπουργείον Έμπορικης Ναυτιλίας ΔΠΝΣ προς γνώσιν των καί διά τάς νομίμους συνεπειάς αντιγράφων όλόκληρον ταύτην έν τας έπιδοτηρίους εκθέσεις του.

Έν Πειραιεί τή 10.9.1990

Ο Πρόεδρος καί Διευθύνων Σύμβουλος τών διαμαρτυρουμένων Έταιριών
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΥΡΗΣ

Ο πληρεξούσιος δικηγόρος
ΝΙΚΟΣ Σ. ΒΟΥΡΓΙΔΗΣ

Η έπιστολή του δικηγόρου κ. Γιώργου Διακόπουλου προς τόν Διευθυντή συντάξεως τών «Ν.Χ.» κ. Δημήτρη Τσαπραλή

"Εξ άλλου ή σχετική μέ τό θέμα έπιστολή πού ό δικηγόρος κ. Γεώργιος Δ. Διακόπουλος είχε άποστείλει στον Διευθυντή Συντάξεως τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλή γιά νά τόν «ένημερώσει» επί του θέματος έχει ως έξης:

Άγαπητέ Τάκη,

"Αναφέρομαι στό δημοσίευμα τών «Ναυτικών Χρονικών» της 1.7.1990 σελίς 5 πού προφανώς άφορά τό πλοίο La Palma καί στη σχετική τηλεφωνική μας έπικοινωνία.

Γιά την άποκατάσταση της αλήθειας σου γνωρίζω τά έξης (ύπεύθυνα).

Τό άνω πλοίο ούσιαστικά καί τυπικά

άνηκε στην Κυπριακή εταιρία Inter cruise Ltd. καί είχε τή Κυπριακή σημαία.

Η άνω Κυπριακή εταιρία άνήκει κατά 52% στό Γ. Λουρή ("Έλληνα καί κατά 48% στην Παναμαϊκή εταιρία American International Cruises S.A., πού άνήκει στην ούσία στον Άγγελο - Μάριο Λιναρδάτος ("Έλληνα).

Μέ τό άνω πλοίο ή Inter cruise Ltd. άσκοϋσε έπιχείρηση κρουαζιερών άπό πολλών ετών.

Οί έταίροι της άνω εταιρίας συνέστησαν τόν Μάρτιο του 1988 την Έλληνική ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.» στην όποία ό Γ. Λουρής μετείχε κατά 50%, ό Α. Λιναρδάτος κατά 2% καί ή άνω Παναμαϊκή του εταιρία κατά 48%.

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

Ἀρχικά ἡ ἑταιρία αὐτή (Ναυτοκρουαζιέρες) εἶχε ἄλλο σκοπό, πού δέν πραγματοποιήθηκε.

Κατά τὰ τέλη Δεκεμβρίου τοῦ 1988 οἱ ἄνω ἑταῖροι ἀποφάσισαν ἐσπευσμένα, διότι τὸ πλοῖον θὰ γινόταν ὑπερήλικό μετὰ τὴν 31.12.1988, νὰ ὑψώσουν στὸ ἄνω πλοῖο τὴν Ἑλληνικὴ σημαία, γιὰ νὰ μπορεῖ νὰ παίρνει ἐπιβάτες ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ λιμάνια καὶ νὰ προσεγγίζει σὲ Τουρκικὰ λιμάνια.

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ Α. Λιναρδάτος ἦταν σὲ διακοπές καὶ δέν ὑπῆρχε χρόνος καὶ δυνατότητα νὰ συσταθεῖ μιὰ νέα Ἑλληνικὴ ναυτικὴ ἑταιρία με ποσοστὰ 52% Γ. Λουρῆ καὶ 48 συμφερόντων Λιναρδάτου.

Πρὸς ἀντιμετώπιση τῆς δυσκολίας αὐτῆς ἀποφασίσθηκε ἡ τυπικὴ μεταβίβαση τοῦ ἄνω πλοίου ἀπὸ τὴν Κυπριακὴ ἑταιρία Intercruise Ltd. πρὸς τὴν Ἑλληνικὴ ἑταιρία Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε. ἀνεὺ ἀνταλλάγματος.

Ἐάν τὰ ποσοστὰ τῶν ἑταίρων ἦταν τὰ αὐτὰ καὶ στίς δύο ἑταιρίες ἡ μεταβίβαση θὰ ἦταν ὅχι ἀπλῶς τυπικὴ, ἀλλὰ οὐσιαστικὴ.

Αὐτὴ τὴ τυπικὴ χωρὶς ἀντάλλαγμα μεταβίβαση ὁ νόμος τὴν ὀνομάζει «εἰκονικὴ» καὶ αὐτὴ ἡ εἰκονικὴ μεταβίβαση δέν μεταβάλλει τὰ πράγματα, δηλαδὴ οὐσιαστικὰ κύριος παραμένει ὁ μεταβιβάζων.

Αὐτὸ ὅμως δέν σημαίνει ὅτι μιὰ τέτοια μεταβίβαση εἶναι καὶ «δόλια», ἀλλ' ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν ἐπιδιωκόμενο σκοπό.

Ἐν προκειμένῳ ὁ σκοπὸς ἦτο ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, δέν ἐνεῖχε

δόλον, διότι ἐγίνε ὑπὸ τὴν ἀσφυκτικὴ πίεση τοῦ χρόνου, ἐνῶ ἐξάλλου τὰ συμφέροντα στὰ ὁποῖα ἀνήκει τὸ πλοῖο εἶναι 100% Ἑλληνικά. Γιὰ τὴν ὑπαρξὴ τοῦ δόλου ὥστε νὰ ἔχουμε «ἀπάτη», κρίνονται, ὅπως γνωρίζεις, τὰ οὐσιαστικὰ στοιχεῖα καὶ ὅχι ἡ ἐπιφάνεια.

Γιὰ νὰ ἐξασφαλισθοῦν τὰ δικαιώματα τῶν μετόχων, ἀλλὰ καὶ τῶν τρίτων ἐγιναν παράλληλα καὶ οἱ ἐξῆς συμφωνίες.

α) Νὰ ὁρισθεῖ ὡς ἐκπρόσωπος καὶ τῆς ἑταιρίας Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε. ὁ Γ. Λουρῆς.

β) Νὰ μὴν ἐκδοθοῦν μετοχές στὸ κομιστὴ τῆς ἑταιρίας Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε. ὥστε νὰ μὴ περιέλθουν σὲ τρίτους, πού θὰ μπορούσαν νὰ ἀμφισβητήσουν τὰ συμπεφωνημένα, ὡς καθ' ὑπόθεσιν καλῆς πίστεως.

γ) Νὰ ὑπογραφεῖ μιὰ σύμβαση διαχείρισεως 10 ἐτῶν μετὰ τὴν ὁποία νὰ ὀρίζεται ὅτι διαχειρίστρια τοῦ πλοίου εἶναι ἡ Intercruise Ltd., ἡ ὁποία καὶ ὑπογράφηκε. Αὐτὸ ἦταν ἀπαραίτητο διὰ νὰ μπορεῖ καὶ ἐναντὶ τῶν τρίτων ἡ ἄνω ἑταιρία νὰ ἀσκεῖ νόμιμα τὴ διαχείριση τοῦ ἄνω πλοίου, διότι γιὰ τοὺς τρίτους ἡ μεταβίβαση εἶναι ὡς ἐάν ἦτο οὐσιαστικὴ.

Με αὐτὲς τὶς συμφωνίες διαφυλάχθηκαν τὰ συμφέροντα τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν τρίτων καὶ φυσικὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου.

Τὸ Ἑλληνικὸ Κράτος, ὅχι μόνον δέν ἔχασε τίποτε ἀλλὰ κερδίζει:

α) ὑπηρετοῦν στὸ πλοῖο μόνον Ἕλληνες, β) εἰσπράττονται φόροι καὶ εἰσφορές ὑπὲρ τοῦ ΝΑΤ καὶ τῶν λοιπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων κλπ.

Τί θὰ κερδίσει τάχα τὸ Δημόσιο ἀν ἀφαιρεθεῖ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἀπὸ τὸ πλοῖο; Ἐνῶ τίποτε δέν θὰ κερδίσει, θὰ χάσει ὅλα τὰ ἀνωτέρω ὀφέλη.

Πιστεύω ὅτι καὶ ἐσὺ συμφωνεῖς, ὅτι προέχει ἡ οὐσία καὶ ὅχι ὁ τύπος.

Ὁ Ἄγγελος — Μάριος Λιναρδάτος ὅμως σκέφθηκε νὰ ἰσχυρισθεῖ, ὅτι ἡ ὡς ἄνω μεταβίβαση ἦταν οὐσιαστικὴ γιὰ νὰ καρπωθεῖ τὴ διαφορά τοῦ 2% καὶ νὰ ἐξώσει τὸν μέτοχο τῆς πλειοψηφίας Γ. Λουρῆ ἀπὸ τὴ διαχείριση τοῦ πλοίου, γιὰ νὰ τὴν πάρει αὐτός, γιὰ εὐνόητους σκοπούς.

Σὲ ἐφαρμογὴ αὐτοῦ τοῦ ἄνω σχεδίου τοῦ ὑπέβαλε αὐτὸς τὴν ἀπὸ 28/7/1989 αἴτησή του καὶ τὴν ἀπὸ 24/8/1989 αἴτηση τῆς ἄνω Παναμαϊκῆς ἑταιρίας τοῦ American International Cruises Ltd. στὸ Μονομελὲς Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς (Ἑκουσία Διαδικασία) μετὰ τὴν ὁποία ζητοῦσε νὰ διορισθεῖ διοίκηση ἀπὸ δικὰ του πρόσωπα στὴν ἑταιρία Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε. (πού κατὰ τοὺς τότε ἰσχυρισμούς του ἦτο πραγματικὴ κυρία τοῦ πλοίου): α) γιὰ νὰ ἐκδόσουν τὶς μετοχές εἰς τὸν κομιστὴ τῆς ἑταιρίας αὐτῆς, β) γιὰ νὰ ἐπιδώσουν δικαστικὰ τὴν ἀκύρωση τῆς ἄνω συμβάσεως διαχείρισεως καὶ νὰ πάρουν τὴ διαχείριση τοῦ πλοίου La Palma καὶ γ) νὰ ἀσκήσουν ἐλεγχὸ τῆς διαχείρισεως.

Ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω αἰτήσεων ἐκδόθηκε ἡ ἐπισυναπτόμενη ὑπ' ἀριθ. 1161/1989 ἀπόφαση τοῦ ἄνω Δικαστηρίου, πού ἀπέρριψε τὶς ὡς ἄνω αἰτήσεις, διότι διαπίστωσε τὶς ἀναλήθειες καὶ τοὺς δόλιους σκοπούς τοῦ Α. Λιναρδάτου. Ἡ ἀπόφαση αὐτὴ διαπιστώνει ὅλα τὰ ἀνωτέρω ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται νὰ σὲ ζαλίζω με ἄλλα ἐγγράφα.

Ὅταν ὁ Α. Λιναρδάτος εἶδε, ὅτι δέν προχωρεῖ τὸ δόλιο σχέδιό του, ἀλλάξε κατὰ 180° τοὺς ἰσχυρισμούς του καὶ ἐνῶ ἀρχικὰ ἰσχυριζόταν (καὶ ἐβαζε καὶ μάρτυρες νὰ ψευδοκοῦν) ὅτι ἡ ἄνω μεταβίβαση ἦταν οὐσιαστικὴ, μετέπειτα ἰσχυριζόταν, ὅτι ἡ μεταβίβαση ἦταν εἰκονικὴ, ἀλλὰ ὅτι μετὰ τὴν συνέστη συμ-πλοιοκτησία τῆς ὁποίας αὐτὸς ἦτο συμ-πλοιοκτήτης κατὰ 50% (ὁ ἐξυπνος) καὶ κατὰ 50% ὁ Γ. Λουρῆς.

Με αὐτὸ τὸ περιεχόμενο ὑπέβαλε στὸ Πολυμελὲς Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς τὴν ἀπὸ 26.1.1990 ἀγωγή μετὰ τὴν ὁποία ζητοῦσε νὰ ἀναγνωρισθεῖ ὅτι ἡ ἄνω μεταβίβαση τοῦ πλοίου La Palma ἦτο εἰκονικὴ καὶ ὅτι δι' αὐτῆς συνέστη ἡ συμ-πλοιοκτησία τῆς ἀρεσκείας του καὶ ἄλλα διάφορα.

Ἡ πλευρὰ Γ. Λουρῆ συνομολόγησε ὅτι ἡ μεταβίβαση ἦτο εἰκονικὴ, ἀλλὰ ἀπέκρουσε τὸν ἰσχυρισμὸ τοῦ Α. Λιναρδάτου περὶ συστάσεως συμ-πλοιοκτησίας.

Ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς αὐτῆς ἐκδόθηκε ἡ ὑπ' ἀριθ. 1117/1990 ἀπόφαση τοῦ ὡς ἄνω Δικαστηρίου ἡ ὁποία δικαίωσε καὶ πάλι τὸν Γ. Λουρῆ δηλαδὴ ἀπέρριψε τὸ αἷτημα τοῦ Α. Λιναρδάτου περὶ δῆθεν

Metalock PORTUGAL

**General
Ship Repairs
and Industrial
Services
in Portugal**



Metalock Lda

Armazém B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal.
Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297 Telex: 42753 M LOCK P

- SHIP REPAIRS
(Exclusive repair berth
236 metres long,
6 metres draught)
- DIESEL ENGINE
SERVICING
- ON-SITE
MACHINING
(including crankshaft
rectification)

Metalock BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS



Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

Authorised service
representations for major
marine equipment
manufacturers.

Agents in key
shipping centres.

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION—KALI LIMENES (CRETE)

PICCARD DIVERS (SEKA BUNKER STATION)

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

συστάσεως συμπλοιοκτησίας και δέχθηκε την εικονικότητα της μεταβίβασης του άνω πλοίου. (Είναι η απόφαση που σου έδωσε ο Π. Γαλάτης ή ο Α. Λιναρδάτος).

Όμως η απόφαση αυτή δεν όμιλει περί «δολίας» εικονικότητας κλπ. ούτε για διαγραφή του πλοίου από τα Έλληνικά Ναυολόγια και τα τοιαύτα.

Θά πρέπει στο σημείο αυτό να σου εξηγήσω, ότι η απόφαση αυτή εάν τελεσιδικήσει (άκόμα είναι απλώς οριστική, αλλά όχι τελεσιδική) θά παράγει δεδικασμένο ΜΟΝΟ μεταξύ των διαδίκων, όχι και μεταξύ των διαδίκων και των τρίτων ή του Έλληνικού Δημοσίου ώστε αυτόματα νά αφαιρεθεί ή σημαία του πλοίου.

Έχε υπ' όψη σου, ότι αυτά που κατ'αγγέλαν (;) στα «Ναυτικά Χρονικά» οί Π. Γαλάτης και Α. Λιναρδάτος κατ'αγγέλαν δι' απαιτήσεων των προς τό Υ.Ε.Ν. κλπ., αλλά όλες αυτές οί καταγγελίες απορρίφθηκαν δι' πράξεων του ΥΕΝ βάσει αποφάσεως του Άρειου Πάγου (βλέπε συναπτόμενες πράξεις).

Πρός γνώση σου ο Α. Λιναρδάτος, πλην των ανωτέρω αιτήσεων και αγωγών έκαμε και σωρεία άλλων, ών ούκ έστιν άριθμός, και όλες απορρίφθηκαν ως άναληθείς.

Ή έπιστολή του κ. Λιναρδάτου

Στήν έπιστολή του προς τά «Ναυτικά Χρονικά» μέ ήμερομηνία 17 Σεπτεμβρίου, ή οποία κοινοποιήθηκε έπίσης στον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη, τον Άρχηγό του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο κ. Γεώργ. Βασόπουλο και τον Πρόεδρο της Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων κ. Άνδρέα Ποταμιάνο, ο κ. Άγγελος - Μάριος Λιναρδάτος αναφέρει τά έξής:

Άξιότιμοι κύριοι,

Σχετικά μέ τά δημοσιεύματα των «Ναυτικών Χρονικών» στά τεύχη Ιουλίου, Αύγουστου και ιδιαίτερα Σεπτεμβρίου 1990, πού άφορούν τό κρουαζιε-

Γιά νά στηρίξει τίς άναληθείς του, κατά τίς σχετικές δίκες διέπραξε σωρεία ποινικών άδικημάτων πού διαπιστώθηκαν από τά δικάσαντα Δικαστήρια («καραμπινάτα»). Σου έπισυνάπτω σχετική μήνυση, όπου θά αναγνώσεις και θά πληροφορηθείς περί τίνος πρόκειται!!

Μέσα στο μένος του και μέ τόν άδίστακτο χαρακτήρα του, ο Α. Λιναρδάτος, υπέβαλε άβάσιμη καταγγελία και στή Τράπεζα της Ελλάδος, από τόν έπακολουθήσαντα όμως έλεγχο διεπιστώθει τό ΑΒΑΣΙΜΟ των καταγγελιών.

Πώς λοιπόν ο κ. Λιναρδάτος και Π. Γαλάτης και μέ ποία «αδιάσειστα στοιχεία» σέ πληροφορήσαν γιά συναλλαγματικές παραβάσεις;

Άποτελεί στοιχείο ή καταγγελία του Α. Λιναρδάτου;

Δέν είναι άρμοδιότητα του Α. Λιναρδάτου ή Τράπεζας της Ελλάδος;

Άς τήν αφήσουμε λοιπόν νά κάνει τή δουλειά της.

Μέ συγχωρείς πού σέ ζάλισα, αλλά ήθελα νά ξέρεις όλη τήν αλήθεια.

Μέ εκτίμηση
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΔΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Δικηγόρος

ρόπλοιο «La Palma» πρέπει νά δοθούν από τήν πλευρά μου άπαραίτητες διευκρινίσεις.

Είμαι αντιπρόεδρος του Δ.Σ. και μέτοχος της εταιρίας «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.», πλοιοκτήτριας του πλοίου «La Palma». Ός Έλληνας είχα πάντοτε τήν ελκρινή έπιθυμία νά έχω έλληνικό πλοίο μέ έλληνική σημαία. Και έτσι τό Δεκέμβριο του 1988 τό πλοίο αυτό αποκτήθηκε νόμιμα, λόγω πώλησης (και ύστερα από όμόφωνες αποφάσεις των συλλογικών όργάνων των ένδιαφερομένων εταιριών) από τήν παραπάνω έλληνική ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουα-

ζιέρες ΝΕ» και γράφτηκε στά έλληνικά ναυολόγια.

Ό μέτοχος όμως πού διοικεί σήμερα τό πλοίο και έχει υπογράψει και όλα τά σχετικά έγγραφα της άγοραπωλησίας άποδείχθηκε ότι δέν είχε ελκρινείς προθέσεις. Μέ άποκλειστικό στόχο νά αποβάλει από τή διαχείρισή του (και προφανώς στή συνέχεια και από τήν πλοιοκτησία του) όλους τούς άλλους μετόχους, μέ σκόπιμες άταξίες πού δημιουργούσε, πού παρακωλύουν τή λειτουργία της πλοιοκτήτριας έλληνικής εταιρίας, τήν άποκλείουν από τή διαχείριση του πλοίου της και τήν έκπλήρωση του σκοπού της, τίς όποιες αυτός ο ίδιος επικαλείται, κατέλαβε τό πλοίο και τό έκμεταλλεύεται άνεξέλεγκτα γιά λογαριασμό της κυπριακής εταιρίας «Intercruise Ltd.» τήν όποία εμφανίζει ως «πλοιοκτήτρια», διαλαλώντας προς όλες τίς κατευθύνσεις (και ένώπιον των Δικαστηρίων) ότι ή έλληνική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες ΝΕ.» είναι «ψεύτικη, εικονική και άχυρένια» και ότι τό πλοίο μεταβίβαστηκε εικονικά και ψεύτικα από τήν κυπριακή εταιρία στήν έλληνική μέ μοναδικό σκοπό νά άποσπά έπιβάτες τό κυπριακό πλοίο από έλληνικά λιμάνια, παρακάμπτοντας έτσι τή σχετική άπαγόρευση της έλληνικής νομοθεσίας, γεγονός πού έχει γίνει δεκτό και από σειρά δικαστικών αποφάσεων (μεταξύ άλλων. Πολ. Πρ. Πειραιώς 1117/90, Μον. Πρ. Πειραιώς 724/1990, 685/1990, 1161/1989 κα.).

Έτσι έχει πλέον έπέλθει πλήρης νέκρωση της έλληνικής εταιρίας «Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.».

Συνεπώς εγώ δέν έχω άνάμειξη σέ όποιαδήποτε «κομπίνα» (ούτε και ποτέ είχα άνάμειξη σέ ύποπτες ύποθέσεις, όπως σέ όλους τούς σχετικούς ναυτιλιακούς και τουριστικούς κύκλους είναι γνωστό), τόσο δέ περισσότερο πού εγώ είμαι και τό άμεσο θύμα.

Μέ ύπόληψη
ΑΓΓΕΛΟΣ - ΜΑΡΙΟΣ ΛΙΝΑΡΔΑΤΟΣ
Πειραιάς, 17/9/80



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

Η επιστολή του Υπουργού

Τέλος, η επιστολή του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη προς τα «Ναυτικά Χρονικά» έχει έξη:

Κύριε Διευθυντά,

Αναφερόμενοι στα άρθρα που δημοσιεύθηκαν στο εγκριτο περιοδικό σας στα τεύχη της 1/8 και 1/9/90 με τίτλους «Περίεργη Σιωπή» και «ή κομπίνια του «La Palma» σάς γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Πρό μηνών και συγκεκριμένα την 28.2.90 μās κοινοποιήθηκε εξώδικος καταγγελία καθώς και άλλα δικόγραφα, τα οποία αναφέρονται σε διαφορά, που έχει ανακύψει μεταξύ συμπλοιοκτητών του πλοίου «La Palma».

Προφανώς τα έγγραφα αυτά αποτελούν τα στοιχεία που διαθέτετε, όπως αναγράφεται στο δημοσίευσμά σας.

Ήδη, όπως και έσείς θα γνωρίζετε, οι αντίδικοι έχουν προσφύγει στα Δικαστήρια, τα οποία είναι και αρμόδια για

τήν διερεύνηση των καταγγελομένων και την επίλυση της διαφοράς των.

Κατόπιν των ανωτέρω και μέχρι έκδοσης τελεσιδικίου Δικαστικής Απόφασης πιστεύουμε ότι οποιαδήποτε παρέμβασή μας στην υπόθεση είναι δεοντολογικώς άκαιρη και άσκοπη, νομικά δέ κατά την γνώμη μας όχι σωστή δεδομένου ότι επεμβαίνουμε επί υποθέσεως που ήδη εκκρεμεί στα δικαστήρια.

Τήν άποψή μας αυτή εκφράσαμε με έγγραφό μας και στον πληρεξούσιο δικηγόρο του ενός εκ των αντιδίκων. Έτσι τα αναγραφόμενα στο δημοσίευμα περί «Περίεργης σιωπής» πιστεύουμε ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Είμαστε στη διάθεσή μας για κάθε συμπληρωματική πληροφορία.

Ο Άν. Υπουργός Ε.Ν.

Άριστοτέλης Α. Παυλίδης

Πειραιεύς, 20.9.1990

Οι παρατηρήσεις των «Ναυτικών Χρονικών»

Επί της εξωδικού διαμαρτυρίας και της επιστολής του κ. Γεωργίου Διακοπούλου τα «Ναυτικά Χρονικά» παρατηρούν:

Πρώτον: Άρκετές δικαστικές αποφάσεις έχουν δεχθεί ότι το πλοίο «La Palma» έχει μεταβιβάσει εικονικά και μόνο από την κυπριακή εταιρία Inter-cruise Ltd. στην ελληνική εταιρία Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.

Ειδικότερα:

Η υπ' αριθ. 1117/1990 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, αναγνώρισε και μάλιστα ύστερα από δικαστική όμολογία των διαδίκων εταιριών «ότι είναι άκυρη λόγω εικονικότητας ή από 27.12.1988 σύμβαση πωλήσεως, ή οποία καταρτίστηκε με τό με ίδια ήμερομηνία πωλητήριο έγγραφο (Bill of Sale), του πλοίου La Palma (ΝΠ 9646) από τη δεύτερη έναγομένη (Inter-cruise Ltd.) στην τρίτη έναγομένη (Ναυτοκρουαζιέρες Ν.Ε.) όπως επίσης και ότι

δεν μεταβιβάστηκε με τη σύμβαση αυτή η κυριότητα του πλοίου από τη δεύτερη στη τρίτη έναγομένη».

Και η δικαστική όμολογία αποτελεί δικονομικά πλήρη απόδειξη, που δεν επιδέχεται άμφισβήτηση.

Τό ίδιο ακριβώς έχουν δεχθεί και οι υπ' αριθ. 1161/1989, 724/1990, 685/1990 αποφάσεις του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (Έκουσία Δικαιοδοσία), 636/1990 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (Άσφαλιστικά Μέτρα) και 129/1990 του Ειρηνοδικείου Πειραιώς.

Συνεπώς, κατά τις παραπάνω δικαστικές αποφάσεις, τό πλοίο «La Palma» ανήκει ακόμα στην κυπριακή εταιρία Inter-cruise Ltd.

Δεύτερο: Σύμφωνα με όλες τις ανωτέρω αποφάσεις που στηρίζονται κυρίως στις όμολογίες των διαδίκων εταιριών, αλλά και των άλλων διαδίκων και

τίς ένορκες καταθέσεις των μαρτύρων) ή εικονική αυτή μεταβίβαση από την πραγματική κυρία κυπριακή εταιρία στην ελληνική, έγινε για ένα και μόνο σκοπό:

Γιά να μπορεί τό πλοίο «La Palma» κυπριακής κατά τά ανωτέρω πλοιοκτησίας, να παραλαμβάνει επιβάτες από ελληνικά λιμάνια, πράγμα που απαγορεύεται σύμφωνα με τίς διατάξεις του ν. 187/1973 και για μπορεί επιπλέον, περιγράφοντας τίς απαιτήσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας, να προσεγγίζει και σε τουρκικά λιμάνια!

Και η αίτιολογία αυτή αναφέρεται σε όλες τίς προαναφερθείσες δικαστικές αποφάσεις και σε διάφορα δικόγραφα τα οποία υπογράφουν τά ίδια πρόσωπα που υπογράφουν και την εξώδικη διαμαρτυρία προς τά «Ναυτικά Χρονικά».

Όλα τά άλλα που αναφέρονται στην εξώδικη διαμαρτυρία περί ύποκινούντων τά δημοσιεύματα των «Ναυτικών Χρονικών» και περί εθνικού προσκλητηρίου του Πρωθυπουργού, στο οποίο μάλιστα υπάκουσαν και οι υπογράφοντας «πιστεύοντας ότι ή μεταβίβαση ή το απολύτως νόμιμο» (!) δεν είναι μόνον διά τό θεαθηναι αλλά και για να θαλωθούν περισσότερο τά νερά ώστε να στραφεί τό ενδιαφέρον προς άλλες κατευθύνσεις και όχι προς την ουσία του θέματος που είναι ή κομπίνια που έχει διαπραχθεί — άλλωστε ή έγγραφη του πλοίου στα ελληνικά νηολόγια έγινε λήγοντος όχι μόνο του έτους 1988 αλλά και του χρόνου που όριζε απόφαση του τότε Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννοπούλου με την οποία επιτρεπόταν ή έγγραφη πλοίων ηλικίας σάν του «La Palma», μιά έγγραφη που έγινε στο «τσάκ», όπως λέγεται, και με αίτηση που υπεβλήθη στο Υπουργείο με telex ή fax λίγα λεπτά αν δεν μās άπατά ή μνήμη μας πριν λήξει ή εργάσιμος ήμέρα και ή ισχύς της προαναφερομένης απόφασης και όχι βεβαίως διότι οι υπογράφοντες την εξώδικη διαμαρτυρία υπάκουσαν στο πολύ μεταγενέστερο, έξ άλλου εθνικό προσκλητήριο του Πρωθυπουργού: Αυτόι υπάκουσαν μόνον στο δικό τους συμφέρον και σε τίς νίκες άλλου και ήθε-

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
167/169 LONDON ROAD
Kingston - Upon - Thames,
Surrey KT2 6PT — England
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
FAX: 081-547 1949
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

λαν απλά να παίρνουν επιβάτες και από τα ελληνικά λιμάνια αλλά και για να προσεγγίζουν και σε τουρκικά, πράγμα που και στις δύο περιπτώσεις δεν επέτρεπε η Κυπριακή σημαία, που έφερε μέχρι τότε το πλοίο.

Έν κατακλείδι, για τους υπογράφοντες την εξώδικη διαμαρτυρία, τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν εξετάζουν εάν ωφελείται ή όχι από μία κομπίνα ο τόπος, τα «Ναυτικά Χρονικά» εξετάζουν μόνον εάν έχει διαπραχθεί κομπίνα και όπως προκύπτει και από την ίδια την εξώδικη διαμαρτυρία η κομπίνα έχει διαπραχθεί.

Επί της έπιστολής του Υπουργού τα «Ναυτικά Χρονικά» παρατηρούν ότι η αντιδικία μεταξύ των μετόχων ουδόλως μας ενδιαφέρει και οι υπάρχουσες μεταξύ τους διαφορές θα επιλυθούν από τα αρμόδια δικαστήρια. Εκείνο που μας ενδιαφέρει, και έπρεπε να ενδιαφέρει και το Υπουργείο, είναι η κομπίνα που έχει διαπραχθεί. Δεν πρόκειται για ιδιωτική διαφορά μεταξύ συνεταιριών, όπως επιχείρησαν να την εμφανίσουν αυτοί που έδωσαν τα σχετικά στοιχεία για την σύνταξη της έπιστολής του Υπουργού, αλλά για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος αλ-

λά και του κύρους της Έλληνικής Πολιτείας.

Όταν το Υπουργείο έχει στα χέρια του έγγραφα αδιαμφισβήτητα στοιχεία, σαν αυτά που επιδόθηκαν από τα «Ναυτικά Χρονικά» στον Υπαρχηγό κ. Νικ. Χασιώτη, και όχι κάποια ανεύθυνη πληροφορία, από τα οποία προκύπτει παραβίαση των διατάξεων του Ν. 187/1973 (άλλοδαπό - κυπριακό στην περίπτωση μας — πλοίο παραλαμβάνει ανενόχλητο επιβάτες από ελληνικά λιμάνια), από τα οποία με άλλες λέξεις προκύπτει ότι κάποιοι τό κορόϊδεψαν, πρέπει ή όχι να αναλάβει τις ευθύνες του;

Πρέπει ή όχι να ξεκαθαρίσει άμέσως όλη την υπόθεση, ελέγχοντας την ακρίβεια των στοιχείων που υποβλήθηκαν σε αυτό κατά τη νηολόγηση του πλοίου (και των υπεύθυνων δηλώσεων του Ν. 105), που όμολογείται ότι είναι ψεύτικα (είκονικά);

Πρέπει ή όχι να προστατέψει τους Έλληνες πλοιοκτήτες, στην προστασία των οποίων στόχευσε ο Ν. 187/1973;

Πρέπει ή όχι να έμπεδωθεί στον άπλο πολίτη τό αίσθημα ότι ο νόμος εφαρμόζεται και ότι όποιος τον παραβαίνει υπόκειται στις κυρώσεις του;

Πρέπει ή όχι να απαιτήσει την έφαρμογή του νόμου επιβάλλοντας τις προ-

βλεπόμενες κυρώσεις, που στην προκειμένη περίπτωση είναι ή άφαίρεση της Έλληνικής σημαίας από τό συγκεκριμένο πλοίο και ή παραπομπή των ένεχομένων στην κομπίνα στον αρμόδιο εισαγγελέα;

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θέλουν να πιστεύουν ότι ο Υπουργός θά καλέσει έντός της ήμέρας την φερομένη ως πλοιοκτήτρια έταιρία του πλοίου «La Palma» να παράσχει τις όφειλόμενες έξηγήσεις, και έν συνέχεια να προχωρήσει άμέσως, χωρίς την παραμικρή χρονοτριβή, στις ένέργειες εκείνες με τις όποιες θά έμπεδωθεί στους πολίτες τό αίσθημα ότι ο νόμος εφαρμόζεται χωρίς παρεκκλίσεις και επί πλέον θά προστατευθούν οι έντιμοι πλοιοκτήτες από τον διασυρμό που επιχείρησαν σε βάρος τους αυτοί που έκαναν τον κομπίνα του «La Palma».

Παράλληλα, τά «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ότι και ή Κυπριακή Δημοκρατία δεν θά άφήσει να αιώρεται ή ύποψία ότι έπιτρέπει με την άνοχη της συναλλαγές κυπριακών έταιριών — άκόμη και διαχειριστριών, όπως πρέπει να είναι πλέον, μετά την ύψωση της Έλληνικής σημαίας στο πρώην κυπριακό πλοίο «La Palma», ή έταιρία Inter-cruise Ltd. — με την Τουρκία.



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.

CONTACT:

IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- ★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
- ★ STEVEDORES - FACILITIES FOR S.T.S. TRANSHIPMENT & SUPPLIES AT O.P.L.
- ★ APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 Lines)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEA/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL.
4675772 - Capt JOHN GOROS (HELLENE)
4590194 - ANTHONY FONG
4661925 - ANNA YEO.

★ IN THAILAND

★ HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD
61, Kasemraj Road - Towich Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 2493706 Capt E. GLYPTIS

★ IN MALAYSIA

★ HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES
Holiday Plaza Office Tower
Century Garden - JOHORE BAHRU 80250
TEL: (07)-513231 / 312099 AOH: 329998/229964
TLX: 60770 / 60217 - FAX: 511175 / 312096
CABLES: HELLENICO / JOHOREBAHRU

★ IN GREECE (LIAISON OFFICE)

★ HELLENIC OVERSEAS SERVICES
5, Bouboulinas - 185 35 PIRAEUS
TEL: 4110594 / 4130488
AOH: 4511705 Capt JOHN PSARRAS
FAX: 4126061

NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road

London SW1V 1DX · United Kingdom

Tel: 071 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G

Telefax: 071 · 828 9179

‘Η «εικόνα» του πλοίου «καθρέπτει» του έφοπλισμού

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, Έπιτίμου Άρχηγού Λιμενικού Σώματος

Είναι βέβαια πλατιά γνωστό ότι ή ναυτική εργασία αποτελεί μία ακόμη ειδικότητα ή μία ακόμη κατηγορία επαγγελματικών ειδικοτήτων που προστίθεται στις τόσες άλλες που υπάρχουν και δημιουργούνται εξελικτικά στην στεριά.

Και αυτό γιατί την ιδιαιτερότητά τους δεν την δημιουργεί μόνο τό τελείως διαφορετικό γνωστικό αντικείμενο αλλά τό δημιουργούν κυρίως οι διαφορετικές συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του ναυτικού κατά τόν χρόνο που παρέχει αυτός τις υπηρεσίες του στο πλοίο ως μέλος του πληρώματος.

Στην στεριά οι συνθήκες εργασίας είναι τέτοιες που ό όποιοσδήποτε εργαζόμενος σε όποιοδήποτε χώρο θά έχει τις συγκεκριμένες ημέρες και ώρες εργασίας μετά από τις όποιες μπορεί νά διαθέτει τόν υπόλοιπο χρόνο κατά τρόπο που θεωρεί αυτός καλύτερα ότι έξυπνηρετούνται οι άτομικές, οικογενειακές και κοινωνικές του υποχρεώσεις, σχέσεις και ανάγκες.

Στό πλοίο δέν μπορεί νά υπάρξει τέτοιος πραγματικά άφου τέτοιες δυνατότητες θά υπάρχουν.

Ουσιαστικά αυτά παραμένουν άδρανοποιημένα, στό χώρο της σκέψης έξειδανικευμένα γιά νά πραγματωθούν όταν ό ναυτικός άπολυθεί από τό πλοίο.

Τό πλοίο γιά τόν ναυτικό δέν είναι μόνο ό χώρος δουλειάς, είναι μαζί και χώρος διαμονής — είναι και τό σπίτι του — και έπιπρόσθετα ό χώρος που δημιουργεί τόν κοινωνικό του περίγυρο.

Μέσα σ’ αυτά τά πλαίσια τά επαγγελματικά - εργασιακά, άτομικά και κοινωνικά πρέπει νά ένταχθεί ως μέλος μιάς οργανωμένης ομάδας που είναι τό πλήρωμα, ακολουθώντας και συμμορφούμενος προς ώρισμένους κοινούς κανόνες επαγγελματικής και ναυτικής συμπεριφοράς οι όποιοι στοχεύουν κυρίως στην ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος καθώς και την ύγιεινή και άνετώτερη διαβίωσή του, αλλά και στην όμαλή λειτουργία του προκειμένου νά έπιτελέσει τόν προορισμόν του.

Χωρίς άμφιβολία όταν τό πλοίο ταξιδεύει αλλά και ακόμη όταν είναι έλλιμενισμένο βρίσκεται συνεχώς κάτω από την συνεχή άπειλή έμφανών αλλά και κρυφών - ύπουλων κινδύνων που είναι ύπαρκτοι και συνδέονται άνάλογα με τις κρατούσες συνθήκες και περιστάσεις με τό μέγεθος και την κατηγορία του την κατάσταση του ύλικού καθώς και του έξοπλισμού του, τή φύση και την

έπικινδυνότητα του μεταφερομένου φορτίου, τή περιοχή τής ύδρογείου που ταξιδεύει, τις κρατούσες έξωτερικές συνθήκες καιρού και θάλασσας, την επαγγελματική επάρκεια του πληρώματος, την ικανότητα του πλοιάρχου ως ναυτικού και ως διευθύνοντος και διοικούντος τό πλοίο και τό πλήρωμα, τις σχέσεις του πληρώματος και αυτές άκόμη τις σχέσεις πληρώματος και πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Οι κίνδυνοι αυτοί δέν είναι θεωρητικοί αλλά άναμένουν την εύκαιρία νά εκδηλωθούν και νά «κτυπήσουν». Και πραγματικά κτυπούν όταν τό έξωτερικό μέτωπο «πλοίου - πληρώματος» παρουσιάζει ρωγμές και άσυγχώρητες αδυναμίες που είναι άποτέλεσμα είτε άρνητικής θέσης είτε άμέλειας και άδιαφορίας.

Ό κίνδυνος μπορεί νά εκδηλωθεί κάθε στιγμή, ημέρα και νύχτα, την ώρα τής δουλειάς αλλά και την ώρα του ύπνου.

Άλοίμονο στην τύχη μας άν σε κάποιο έκτακτο συμβάν στό πλοίο, γιά τό όποιο δέν γνωρίζουμε την έκταση των συνεπειών, άδιαφορήσουμε γιά όποιοδήποτε λόγο. ‘Η αντιμετώπιση όχι μόνο των κινδύνων αλλά και συνήθων καταστάσεων που έχουν σαν συνέπεια την δημιουργία κινδύνων έστω και μεταγενέστερα, ιδιαίτερα όταν βρισκόμαστε έν πλώ, απαιτεί άμεση έρευνα, απαιτεί την συνδρομή όλου τούς πληρώματος, την συνειδητή προσπάθεια και την ενεργό παρουσία του.

Και έδω είναι ή είδοποιός διαφορά ένός στεριανού με τό ναυτικό επάγγελμα.

Σε όποιοδήποτε χώρο δουλειάς στην στεριά ή ύπαρξη έκκρεμότητας και ή ρύθμισή της την επόμενη ή μεθεπόμενη ημέρα ίσως τό ίδιο νάναι. Ό χώρος ό ίδιος είναι, τό εργοστάσιο ή τό εργαστήριο στην ίδια θέση θάναι.

Στην θάλασσα όμως, μέσα στό πλοίο, ούτε ό χρόνος ούτε ό χώρος ίδιος είναι. Οι συνθήκες μεταβάλλονται, άπρόβλεπτες είναι μαζί με τις τυχόν ανάγκες που προκύπτουν. ‘Ας μήν μάς ξεγελούν, ούτε τά σύγχρονα συστήματα ούτε και τά μεγέθη των πλοίων μπορούν νά είναι παράγοντες άκλόνητης έμπιστοσύνης.

‘Αλλωστε αυτό μάς έκανε και τό συνειδητοποιήσαμε περισσότερο τό πρόσφατο τραγικό ναύαγιο του έλληνικού πλοίου «Πασιθέα» που βυθίστηκε α-

τανδρο σε μικρή άπόσταση από τις άκτές τής ‘Ιαπωνίας. Ναι ένα πλοίο των 150.000 τόννων βυθίστηκε από τρικυμία (κυκλώνα).

Όσο και άν ήχει παράξενα, τό μυστικό του γιατί φαίνεται τό πήραν μαζί τους οι άτυχείς αυτοί άνθρωποι μας ‘Ελληνες ναυτικοί.

Οι ναυτικοί στά πλοία διέπονται από διαφορετική περί καθήκοντος αντίληψη ή όποια δέν γνωρίζει ώράρια και χρονικούς περιορισμούς.

‘Η φωνή του καθήκοντος έδω ένώνεται άθροιστικά με την ένστικτώδη προσπάθεια και άγωνία γιά την αντιμετώπιση του κινδύνου ό όποιος άπειλεί συλήβδην τό ίδιο τό πλοίο σαν κατασκευή αλλά μαζί και όσους επιβαίνουν σ’ αυτό.

Κοινή ή μοίρα γιαντό και κοινή τους ή προσπάθεια.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι φανερό ότι τό κάθε πλοίο είναι ένας ζωντανός οργανισμός λειτουργικός και δραστήριος προορισμένος και παράγει έργο, και νά φέρει σε πέρας μιά άποστολή.

Ό οργανισμός αυτός εάν δέν λειτουργεί σωστά και δέν διακινείται σωστά θά πάσχει. Σωστή λειτουργία και διοίκηση σημαίνει και συνεπάγεται σωστούς επαγγελματίες ναυτικούς σημαίνει ανθρώπους που νά φροντίζουν, και νά «πονάνε» τό πλοίο. Τό πλοίο την άδιαφορία δέν την άντέχει. Θά έλθει ή κατάλληλη στιγμή νά εκδηλώσει την απάντησή του σε χρόνο που δέν περιμένουμε.

‘Αλλωστε είναι γνωστό ότι πολλά ναυτικά άτυχήμα όπως προκύπτει από τις έρευνες που άποκαλύφθηκαν: «αυτά ήσαν λογικά και χρονικά προπαρασκευασμένα» με την έννοια ότι προκλήθηκαν από μία χρονικά έξελισσόμενη άδιαφορία και άμέλεια στην κατά περίπτωση αντιμετώπιση των παραμέτρων που συνετέλεσαν στην επέλευσή του.

Όπως είναι γνωστό ή έλληνική ναυτιλία από την εμφάνιση του άτμου στηρίχθηκε κυρίως στην άπόκτηση και έκμετάλλευση παλαιών πλοίων.

Και αυτό βέβαια γιατί δέν είχαν την δυνατότητα με δικά τους χρήματα νά ναυπηγήσουν καινούργια πλοία αλλά ούτε και πιστοληπτική ικανότητα είχαν αρχικά γιά νά τούς δανείζουν οι τράπεζες ή άλλοι χρηματοδοτικοί οργανισμοί.

Με τις οικονομίες τους οι άνθρωποι ταξιδεύοντας χρόνια και στερούμενοι

τά πάντα κατόρθωσαν πολλοί μαζί να αγοράσουν ένα «ξοφλημένο» ίσως για άλλους βαπόρι. Αυτό το βαπόρι με την προσωπική τους δουλειά, φροντίδα και αγωνία κατόρθωσαν σιγά σιγά μεταφέροντας φτηνά φορτία με χαμηλό ναύλο να το δουλεύουν και με το χρόνο να το κάνουν κερδοφόρο.

Χωρίς αμφιβολία ο άνθρωπος παράγοντας ήταν αυτός που έπαιξε το σοβαρότερο ρόλο σ' αυτό το ξεκίνημα αλλά και στην συνέχεια που στήριξε το ελληνικό πλοίο.

Όμως τότε ο πλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ήταν στενά δεμένοι. Γνώριζε ο ένας τον άλλο γιατί κυρίως προέρχονταν όλοι από ναυτικές γωνιές της Ελλάδας κυρίως νησιωτικές.

Ο πλοιοκτήτης ναυτικός και αυτός στις περισσότερες περιπτώσεις ζούσε την ίδια αγωνία με το πλήρωμά του.

Ο συγγενικός δεσμός και η κοινή τοπική τους προέλευση δημιουργούσε ένα συναισθηματικό δέσιμο του ίδιου του ναυτικού με το βαπόρι, της οικογένειάς του αλλά και ολόκληρης της κοινωνίας του τόπου αυτού. Ο πλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος με το βαπόρι αποτελούσαν σημεία καθημερινής αναφοράς.

Οι επιτυχίες του πλοιοκτήτη αποτελούσαν επιτυχίες της μικρής κοινωνίας. Αυτή δε η μεγαλύτερη ικανοποίηση ήταν η καταξίωσή του και η αναγνώρισή του σαν επιτυχημένης και διακεκριμένης προσωπικότητας εκεί στην μικρή κοινωνία του νησιού του.

Δέν ήταν άγνωστο στις κοινωνίες αυτές η έκφραση «ήταν δικό μας βαπόρι» αν επρόκειτο για αναφορά σε Αιγνουςιώτικο ή Θιακό ή Συριανό βαπόρι.

Όλο αυτό το «δέσιμο» ή «ατμόσφαιρα» και «ή οικογενειακή αντίληψη» λειτουργίας πλοίου - ναυτικών είχε το ευεργετικό αποτέλεσμα η ελληνική ναυτιλία να διαθέτει στην ναυτιλιακή αγορά πλοία «νοικοκυρεμένα» με ένα ομοιογενές πλήρωμα που αγαπούσε και «πονούσε» το βαπόρι και το είχε «καμάρι» του φθάνοντας στο λιμάνι το δικό του βαπόρι να είναι το πιο περιποιημένο, το

βαμένο, το πιο αξιοπρόσεχτο.

Και βέβαια όλα αυτά δεν ίσχυαν και δεν εφαρμόζονταν μόνο πριν από εκατοντάδες χρόνια.

Είναι σχεδόν των ημερών μας ακόμη και μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, με σύγχρονα πλοία — με ανέσεις και πολυτέλειες για τα πληρώματα που με βεβαιότητα δεν διαθέτουν τα σημερινά πλοία — που στα όποια πολλοί από τους μεγαλύτερους έχουν ύπηρετήσει.

Αλήθεια ποιος δεν έχει ακούσει για την αγωνία των πλοιαρχών και των πληρωμάτων στα μεταπολεμικά Λιβανούδικα βαπόρια μή τυχόν καταφθάσει στο πόρτο ο Σταύρος Λιβανός για επιθεώρηση του πλοίου, πέρα από το ότι πολλές φορές τον εύρισκαν στο μώλο να τραβάει τον κάβο του βαποριού για να περάσει την γάσα στην δέστρα του ντόκου;

Με τέτοια πλοία και τέτοια δικά τους πληρώματα εκέρδιζαν την εμπιστοσύνη των ναυλωτών.

Ο κατάπλους του πλοίου στο λιμάνι ήταν η ευκαιρία στον έφοπιστή να επιδείξει όχι μόνο ένα νοικοκυρεμένο πλοίο αλλά να παρουσιάσει και ένα ζεστό φιλικό και οικογενειακό περιβάλλον μιά ανθρώπινη ατμόσφαιρα με πρωτεργάτη βέβαια τον μάγειρα να παρουσιάζει τις γνωστές ελληνικές λιχουδιές και την ελληνική κουζίνα.

Είχε κάθε λόγο ο έφοπιστής να παρουσιάζει ένα τέτοιο πλοίο και το πλήρωμά του στους ναυλωτές και σε όποιους άλλους από τους οποίους εξαρτιόταν η ανεύρεση απασχόλησης για το πλοίο.

Έβλεπαν όλοι αυτοί με τα ίδια τους τα μάτια και ένιωθαν τόσο κοντά σ' αυτούς που θα τους εμπιστευόνταν μιά ασφαλή μεταφορά με το ίδιο αυτό το πλοίο χιλιάδες μίλια μακριά. Ίσως θα λέγαμε ήταν τότε που για όλους αυτούς «μέτραγε» περισσότερο ο ίδιος ο άνθρωπος παρά αυτό το πλοίο.

Μέσα σ' αυτή την απλή έκφραση ο ναυλωτής περιέκλειε μιά ολόκληρη φιλοσοφία με βάση την όποια, γνωρίζον-

τας τον ίδιο τον πλοιοκτήτη, την εικόνα του, γνωρίζοντας το πλοίο και τους ανθρώπους του μπορούσε να εκτιμήσει συνολικά την αξιοπιστία του πλοίου για να του εμπιστευτεί μιά ασφαλή και σημαντική γιαυτόν μεταφορά. Και αυτό γιατί διαθέτοντας ένα πλήρωμα που εκτιμά και σέβεται τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και όλη την εταιρία, που φροντίζει το πλοίο, που βλέπει τους συναλλασσόμενους με το πλοίο σαν επέκταση του ίδιου του πλοίου, ένα πλήρωμα που λειτουργεί αρμονικά χωρίς προβλήματα μπορεί βάσιμα να εκτιμήσει ο ναυλωτής ότι η μεταφορά του θα πραγματοποιηθεί με ασφάλεια και ακόμη μέσα σε πλαίσια χρονικά και λοιπά που προβλέπουν οι σχετικές ρητές και εξυπακουόμενες δεσμεύσεις.

Όμως ακολούθησε περίοδος που στην διεθνή σκηνή της ναυτιλίας επήλθαν σοβαρές διαρθρωτικές μεταβολές.

Η ναυτιλία άρχισε να διολισθαίνει από τις αναπτυγμένες χώρες προς τις αναπτυσσόμενες και υποανάπτυκτες χώρες που διέθεταν ναυτικό δυναμικό. Στις αναπτυγμένες χώρες με τη βελτίωση των συνθηκών της ζωής στην ξηρά απαντάται ή απροθυμία των νέων γενικά να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα με αποτέλεσμα να μην είναι ανταγωνιστικά δυνατή η διατήρηση πλοίων κάτω από την εθνική σημαία. Χωρίς αμφιβολία η αναζήτηση ξένων σημαίων και αγνώστων πληρωμάτων έζησε πολλά προβλήματα. Όμως εξέθεσε σε πολλές περιπτώσεις την αξιοπιστία της θαλάσσιας μεταφοράς που πραγματοποιούνταν σε πολλές περιπτώσεις με άγνωστα πλοία, άγνωστου πλοιοκτήτη και πολυποίκλων αγνώστων πληρωμάτων από διάφορες χώρες.

Πώς αλήθεια να συγκριθεί ένα τέτοιο πλήρωμα - σύναξη με ένα παραδοσιακό οικογενειακό πλήρωμα; Χωρίς αμφιβολία η κατάσταση αυτή υποβάθμισε τον ανθρώπινο παράγοντα με αποτέλεσμα βέβαια η ναυτιλιακή κοινότητα να εισπράξει πολλά ναυτικά ατυχήματα και να θρηνήσει ανθρώπινες ζωές.

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»

Μέσα στον χώρο αυτό δεν ήταν βέβαια άσυνήθεις και οι περιπτώσεις άναξιόπιστων τόσο από τον χώρο των έφοπλιστών όσο και από τον χώρο των ναυλωτών.

Ήταν μία περίοδος που ώρισμένες τέτοιες άτυχες περιπτώσεις ελληνικών πλοίων ήσαν άρκετές για να δώσουν την δυνατότητα σε δηλωμένους αλλά και κρυφούς έχθρους της Έλληνικής ναυτιλίας για να προσπαθήσουν να την εκθέσουν και να την εμφανίσουν ως εύκαιριακή και μη έχουσα γνήσιο δεσμό με την ελληνική σημαία.

Όμως η κατάσταση τα τελευταία χρόνια άρχισαν να μεταβάλλεται. Και τα μηνύματα που έρχονται τώρα από μεγάλες και σοβαρές εταιρίες ναυλώσεως πλοίων είναι διαφορετικά.

Ίσως φαίνεται ότι πολλές από αυτές να πλήρωσαν άκριβά ναυλώσεις πλοίων τις όποιες «έκλεισαν» με μόνο κριτήριο τούς άριθμούς μιάς προσφοράς, χωρίς να έλέγξουν την όλη εικόνα μιάς τέτοιας ναύλωσης ή όποια κατέληξε σε περιπέτεια αν όχι και σε δυσμενέστερα οικονομικά αποτελέσματα.

Πραγματικά τώρα οι σοβαρές εταιρίες διατηρούν «φάκελλο» των πλοίων που προτίθενται να ναυλώσουν. Ο φάκελλος σημαίνει τη καταχώρηση στοιχείων που προέκυψαν από λεπτομερή έλεγχο και εξέταση για την διαπίστωση της, «συνολικής εικόνας» του πλοίου.

Μέσω αυτού του φακέλλου άντλούν την άπάντηση στο έρώτημά τους:

Μπορεί να ναυλωθεί τό συγκεκριμένο πλοίο στην συγκεκριμένη κατάσταση που βρίσκεται με τό συγκεκριμένο πλήρωμα και τη συγκεκριμένη διαχείριση, προκειμένου να εκτελέσει συγκεκριμένη μεταφορά φορτίου σε συγκεκριμένο ταξίδι;

Έδώ είναι φανερό πλέον ότι δεν γίνεται επιθεώρηση για να έκδοθεί κάποιο ύποχρεωτικό πιστοποιητικό. Πρόκειται για επιθεώρηση από την όποια εξαρτάται η άξιόπιστία μιάς συγκεκριμένης μεταφοράς άξίας ίσως και άκόμη μεγαλύτερης από την άξία αυτού τούτου του πλοίου.

Κατά συνέπεια ό άνθρωπος που πληρώνει για τη μεταφορά δικαιολογημένα άπαιτεί να γνωρίζει που έμπιστεύεται την έκτέλεσή τους. Γιαυτό και ό έλεγχος είναι ουσιαστικότερος.

Άρχικά γίνεται από έμπειρους επιθεωρητές των ναυλωτών η έπίσκεψη και η επιθεώρηση της φυσικής κατάστασης του πλοίου και του έξοπλισμού του.

Η φυσική επιθεώρηση βέβαια σταθ-

μίζεται πάντοτε με τις άπαιτήσεις ασφαλείας όπως αυτές ανακύπτουν από τις διεθνείς συμβάσεις.

Όμως η έμπειρία του επιθεωρητού είναι τέτοια που υπεισέρχεται άρκετά βαθύτερα και ουσιαστικότερα στον λειτουργικό έλεγχο της καταστάσεως του πλοίου τόσο σε θέματα ασφαλείας όσο και σε θέματα χειρισμού των συστημάτων που έχουν σχέση με την ασφάλη μεταφορά και φορτοεκφόρτωση του συγκεκριμένου φορτίου.

Όμως πέρα από την παραπάνω εξέταση άποτελεί άντικείμενο της έπίσκεψης στο πλοίο και η γενικότερη ένημέρωση των επιθεωρητών για την λειτουργία του πλοίου από πλευράς έμψυχου ύλικού.

Ο χρόνος ύπηρεσίας στο πλοίο των κυριώτερων στελεχών του, η έμπειρία τους από παρόμοιες φορτώσεις και μεταφορές και γιατί όχι για συγκεκριμένο ταξίδι, η έμπειρία στον χειρισμό συστημάτων φορτοεκφόρτωσης, η ύπαρξη προηγούμενων άτυχημάτων και υπό ποιες συνθήκες, η δυνατότητα να επιλαμβάνονται κατά τρόπο άμεσο και άποτελεσματικό σε έκτακτες άνάγκες και γενικά εξέτάζεται η λειτουργική έπάρκεια (άριθμητική και ποιοτική) του πληρώματος.

Άλλά η εικόνα δεν έχει άκόμη όλοκληρωθεί. Προχωρεί άκόμη περισσότερο και για τό λόγο αυτό εξέτάζονται θέματα διοίκησης του πλοίου.

Άσκει πράγματι ό πλοίαρχος άποτελεσματική διοίκηση, είναι τό πλήρωμα εύχαριστημένο από την διατροφή και την διαβίωση στο πλοίο;

Πώς εκφράζονται για τόν πλοίαρχο και τόν πλοιοκτήτη; Δημιουργούνται παράπονα γενικής φύσεως που δεν ίκανοποιούνται; Υπήρξαν περιπτώσεις άρνήσεως εργασίας από τό πλήρωμα ή κωλυσιεργιών που προκάλεσαν άνωμαλίες στην όμαλή λειτουργία του πλοίου;

Υπάρχει έμπιστοσύνη στο πρόσωπο του πλοίαρχου και του πλοιοκτήτη;

Με άλλα λόγια ύπάρχει ψυχικός σύνδεσμος με τόν πλοίαρχο και πλοιοκτήτη; Νοιώθει τό πλήρωμα κοντά τους; Νοιάζεται και «πονάει» για τό πλοίο και θά προσφέρει όταν χρειαστεί τη συμβολή του πέρα από τά πλαίσια της ύποχρέωσης και του καθήκοντός;

Χωρίς άμφιβολία μόνο θετικές άπαντήσεις στά παραπάνω έρωτήματα δημιουργούν θετική «εικόνα» άξιόπιστίας του πλοίου για να προτιμηθεί σε μία ναύλωση.

Και αυτή η διαδικασία που εφαρμό-

ζουν οι μεγάλοι ναυλωτές άρχίζει και περνάει στην πρακτική και άλλων άνεξάρτητων ναυλωτών.

Πλέον ό πλοιοκτήτης για να έπιβιώσει μέσα στην δίνη μιάς άπρόβλεπτης διακυμενόμενης και φοβερά άνταγωνιστικής ναυλαγοράς έχει κάθε λόγο τη προσφορά ναύλωσης του πλοίου του να την συνοδεύσει και με την περιγραφή όχι μόνο των τεχνικών στοιχείων έκμετάλλευσής του πλοίου του αλλά και με την περιγραφή της «εικόνας» του πλοίου που στην εύρύτερη έννοια άποτελεί προσωπικότητα του πλοιοκτήτη ως συνεπούς και άξιόπιστου μεταφορέα, άρχίζοντας με ένα άξιόπιστο, καλосυντηρημένο σκάφος που τό κάνει λειτουργικό και νοικοκυρεμένο ένα παραδοσιακό, έμπειρο και άξιόπιστο πλήρωμα και καταλήγοντας στον ύπεύθυνο και παραδοσιακό έφοπιστή, τόν έπαγγελματία για τόν όποιο αυτό που ιδιαίτερα «μετράει» είναι τό όνομά του, τό κύρος του, η φήμη του στην ναυτιλιακή αγορά.

Η έπινοητικότητα και η εύστροφία του Έλληνα έφοπιστή χωρίς άμφιβολία μπορεί να τόν οδηγήσει να βρεί σημεία επικοινωνίας με τόν ναυλωτή άξιόποιώντας κατά τόν καλύτερο τρόπο τό στοιχείο της άξιόπιστίας που έμπεριέχει η βαθειά ναυτική συνείδηση και ναυτική αντίληψη, η έμπειρία και προσαρμοστικότητα των ναυτικών συνεργατών του.

Άπό τά παραπάνω που αναπτύχθηκαν μπορούν να βγούν και συμπεράσματα αλλά και μηνύματα.

Και τό κυριώτερο συμπέρασμα είναι ότι η άξιόπιστία του πλοίου και της θαλάσσιας μεταφοράς μετατοπίζεται συνεχώς και περισσότερο προς τόν άνθρωπινο παράγοντα και συνακόλουθα βέβαια τό μήνυμα που εκπέμπεται είναι ότι περισσότερο ώφελημένοι από αυτή την διαπάλη θά είναι αυτοί που θά προσεγγίσουν περισσότερο τό ανθρώπινο στοιχείο. Αυτοί δηλαδή που θά επενδύσουν για τη δημιουργία δικών τους στελεχών ύψηλης στάθμης που θά τούς έμπιστευτούν τη λειτουργία των πλοίων τους και τη διαχείρισή τους.

Έπαναφορά στις ναυτικές μας ρίζες. Ναι. Άλλά ένδεχόμενα με διαφορετικές προσεγγίσεις. Για να παραμείνει η Έλληνική Ναυτιλία Έλληνική.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

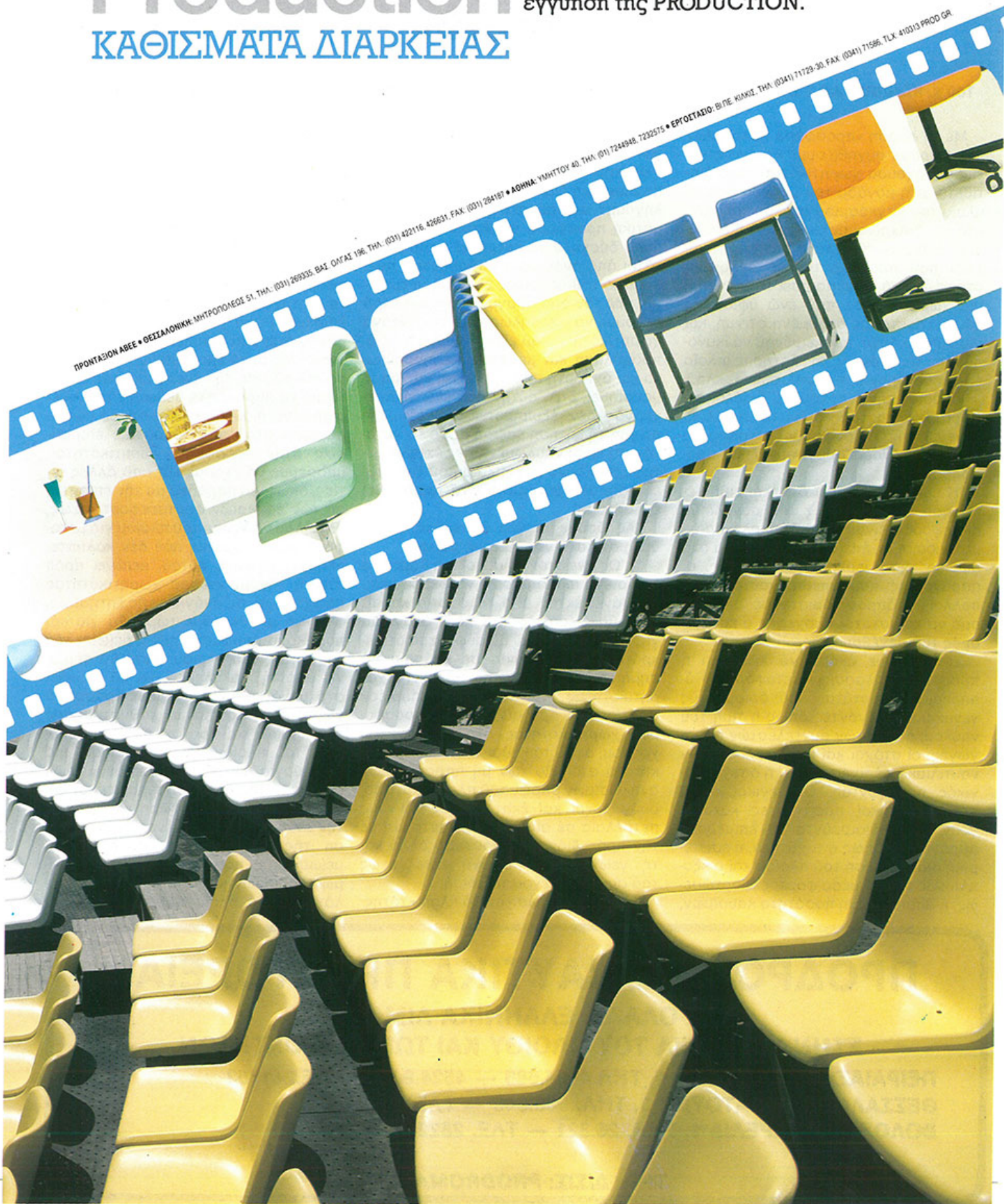
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKOUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 971-5832266 - TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

Εκεί που όλα έρχονται και φεύγουν αυτά
τα καθίσματα μένουν πάντα αναλοίωτα, λειτουργικά,
επίκαιρα γιατί έχουν την
υπογραφή και την γραπτή
εγγύηση της PRODUCTION.

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ



‘Η δυσκολία προσδιορισμού του μεγέθους της προσφοράς Θαλασσίων Μεταφορικών ‘Υπηρεσιών

Του κ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΑΘ. ΖΩΗ, Διδάκτορα Ναυτιλιακής Οικονομίας του Πανεπιστημίου Παρισίων I - Πάνθεον - Σορβόνη

Με τη φράση «προσφορά θαλασσίων μεταφορών» συνηθίζουμε να έννοούμε την υπάρχουσα χωρητικότητα που διατίθεται στη μονάδα του χρόνου από τα πλοία του παγκόσμιου στόλου και μάλιστα την διακρίνουμε σε ενεργό ή διαθέσιμη ανάλογα αν μιλάμε για χωρητικότητα που προσφέρεται σε δεδομένη στιγμή για να ικανοποιήσει τη ζήτηση ή για χωρητικότητα που ενώ υφίσταται δεν διατίθεται σε δεδομένη στιγμή, και για κάποιο λόγο, προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες της ζήτησης (πλοία επισκευαζόμενα, παροπλισμένα κλπ.). ‘Η άθροιση της ενεργού και διαθέσιμης χωρητικότητας μας δίνει το συνολικό μέγεθος της προσφοράς μεταφορών, το οποίο ονομάζουμε συνολική προσφορά.

‘Η έμπειρία δείχνει ότι η ακριβής εκτίμηση του μεγέθους της συνολικής προσφοράς είναι πολύ δύσκολα πραγματοποιήσιμη, επειδή σε ότι αφορά στο σκέλος της ενεργούς προσφοράς, οι παράγοντες που υπεισέρχονται είναι πολλοί και απροσδιόριστοι με αποτέλεσμα να καθίσταται δυσχερής ο καθορισμός του μεγέθους της.

Συνηθίζουμε ακόμα να λέμε ότι η προσφορά θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών εξαρτάται από ορισμένους γενικούς παράγοντες όπως η τιμή του ναύλου, η τιμή των συντελεστών παραγωγής, οι στόχοι και οι αποφάσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή ο τεχνολογικός παράγοντας. Οι γενικοί αυτοί προσδιοριστικοί παράγοντες καταλήγουν να υποδιαιρούνται σε επιμέρους παράγοντες όπως η ταχύτητα, ή έσωτερική διαρρύθμιση του πλοίου και ο έξοπλισμός του σε μέσα φορτοεκφορτώσεως, ή απαιτούμενη ποσότητα καυσίμων,

ή προς διάνυση απόσταση, ή διάρκεια των αναγκαιών εργασιών για επίσκεψη ή συντήρηση του πλοίου, ο ρυθμός ναυπηγήσεων ή διαλύσεων κλπ. ‘Ετσι καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η πραγματική προσφορά χωρητικότητας είναι πολύ δύσκολο να μετρηθεί αφού εξαρτάται από άνομους παράγοντες, πολλοί από τους οποίους είναι μη μετρήσιμοι. Με τον όρο πραγματική προσφορά θέλουμε να υποδηλώσουμε την ενεργό χωρητικότητα που είναι πράγματι σε άπασχοληση και μεταφέρει εμπορεύματα και όχι αυτή που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, δηλ. αυτήν που ενώ είναι ενεργός δεν εξυπηρετεί σε δεδομένη στιγμή τη ζήτηση επειδή παρά το γεγονός ότι είναι ναυλωμένη δεν εκτελεί μεταφορικό έργο (π.χ. πλοίο που ταξιδεύει άφορτο προκειμένου να παραλάβει εμπορεύματα).

‘Ας δούμε μερικά εμπειρικά παραδείγματα στη γενική τους μορφή:

1) ‘Ως γνωστόν το συνολικό βάρος το οποίο ένα πλοίο μπορεί να φέρει, περιλαμβάνει εκτός από το φορτίο και τα καύσιμα, νερό, εφόδια κλπ. αναγκαία για τον πλοῦ ὕλικά. Εἶναι φανερό ότι μικρότερη κατανάλωση σε καύσιμα θά σημαίνει αύξηση της διατιθέμενης χωρητικότητας για παραλαβή επιπλέον φορτίου και ἄρα αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας στη μονάδα του χρόνου, αφού τα καύσιμα εἶναι σημαντικότερο στοιχείο των μη παραγωγικών ἀναλωσίων βαρῶν τοῦ πλοίου καὶ ἀφορῶν μέχρι καὶ ἑκατοντάδες τόνους πετρέλαιο σε συνδυασμό πάντα καὶ μετὴν πρὸς διάνυση ἀπόσταση ἀλλὰ καὶ τῆς γεωγραφικῆς περιοχῆς ἐκτελέσεως τοῦ συγκεκριμένου ταξιδίου.

2) Στὴν περίπτωση πού ὁ πλοιοκτῆτης

ἀποφασίζει τὸν παροπλισμὸ τοῦ πλοίου ὀδηγοῦμαστε σὲ μείωση τῆς ἐνεργοῦ προσφοράς καὶ αὐξηση τῆς διαθέσιμης ἐνῶ ἡ συνολικὴ προσφορά χωρητικότητας παραμένει ἀνεπηρέαστη. ‘Εάν ὁ πλοιοκτῆτης ἀποφασίσει νὰ πωλήσει τὸ πλοῖο γιὰ διάλυση ὀδηγοῦμαστε σὲ γενικότερη μείωση τῆς συνολικῆς προσφοράς. Μία ἀπόφαση τοῦ πλοιοκτῆτη νὰ ἐπιταχύνει τὸ ρυθμὸ συντήρησης ἢ ἐπίσκεψης τοῦ πλοίου ἔστω καὶ καταβάλλοντας ἕνα ἐπιπλέον ποσὸ (ἐάν τεχνικοί λόγοι τὸ ἐπιτρέπουν), θά ὀδηγήσει σὲ αὐξηση τῆς ἐνεργοῦς χωρητικότητας μὲ παράλληλη μείωση τῆς διαθέσιμης ἐνῶ ἡ συνολικὴ προσφορά θά παραμείνει σταθερή. Παρόμοιες ἐπιδράσεις στὴν προσφορά χωρητικότητας μπορούμε νὰ ἔχουμε καὶ ἀπὸ ἄλλες αἰτίες, ὅπως γιὰ παράδειγμα τὴν ἐπίσπευση τῶν εργασιῶν φορτοεκφορτώσεως. ‘Εξάλλου ναύλωση τοῦ πλοίου γιὰ μεταφορά εμπορεύματος πού δὲν καλύπτει πλήρως τὰ κῆτη αὐτοῦ, μειώνει πρὸς στιγμή τὴν προσφορά χωρητικότητας σὲ σχέση μὲ τὶς ἀνάγκες τῆς ζήτησεως.

3) Νὰ ὑποθέσουμε τώρα ὅτι γιὰ κάποιο λόγο ἀποφασίστηκε ἡ μείωση τῆς ταχύτητας τοῦ πλοίου. Αὐτὸ θά σημαίνει ἀπὸ τὴ μιά πλευρά ὅτι θά μειωθεῖ στὴ μονάδα τοῦ χρόνου ἡ προσφορά χωρητικότητας λόγω καθυστέρησης τοῦ πλοίου καὶ ἄρα σχετικῆς ἀργοπορίας τοῦ πλοίου νὰ ικανοποιήσει μιά καινούργια μεταφορά εμπορευμάτων, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν ἄλλη θά σημαίνει καὶ αὐξηση τῆς προσφοράς χωρητικότητας μὲ τὴν ἐννοία ὅτι μέχρις ἐνός ὁρίου μείωση τῆς ταχύτητας συνεπάγεται καὶ μείωση τῆς ποσότητας τῶν ἀναλωσίων καυσίμων καὶ ἄρα θεωρητικὰ τουλάχιστον τὸ πλοῖο παραλαμβάνοντας

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

λιγότερα καύσιμα έχει τη δυνατότητα να παραλάβει περισσότερα εμπορεύματα. Βέβαια ο καθορισμός μιάς ταχύτητας είναι αρκετά θεωρητικός, γιατί δεν είναι πάντα σίγουρο ότι το πλοίο θα μπορέσει κατά τον πλοῦ να μὴν παρεκτραπεί από την καθορισμένη αυτή ταχύτητα εξαιτίας απρόβλεπτων γεγονότων όπως είναι για παράδειγμα οί καιρικές συνθήκες. Έξάλλου ἐνὼ μὲ μειωμένη ταχύτητα (καί μὴν ὑπολογίζοντας πρὸς στιγμήν τὸν παράγοντα «καύσιμα» μπορεῖ νά ἔχουμε πρόσκαιρα μείωση τῆς προσφοράς, δὲν γνωρίζουμε ἂν τὸ πλοῖο φθάνοντας στό λιμάνι προορισμοῦ θά τὸ βρεῖ ἐλεύθερο καί θά περατώσει σύντομα τήν ἐκφόρτωσή του μέ συνέπεια τήν αὔξηση τῆς προσφοράς ἢ θά τὸ βρεῖ ἀπασχολημένο μέ συνέπεια τήν παραπέρα μείωση τῆς προσφοράς χωρητικότητας εξαιτίας τῶν καθυστερήσεων πού θά ἔχει τὸ πλοῖο στό λιμάνι αὐτό προκειμένου νά ἐκφορτώσει τὸ μεταφερόμενο ἐμπόρευμα καί ἀναχωρήσει — ἐνδεχομένως — μέ σκοπὸ τήν ἱκανοποίηση μιάς νέας ζήτησης μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων (συνήθως γνωρίζουμε τή κίνηση τῶν λιμανιῶν καί προβαίνουμε σέ σχετικούς ὑπολογισμούς ἀφίξεων, πού ὅμως μπορεῖ νά μὴν ἐπαληθευτοῦν ἐξαιτίας ἀπρόβλεπτων καθυστερήσεων κατὰ τὸν πλοῦ).

Μέ βάση τὰ παραπάνω γενικά παραδείγματα μπορούμε νά παρατηρήσουμε ὅτι ἡ πραγματική προσφορά χωρητικότητας ἐξαρτᾶται κυρίως ἀπὸ ἀρκετοῦς ἀπροσδιόριστους παράγοντες: Τέτοιοι εἶναι οἱ δυσμενείς καιρικές συνθήκες γιὰ τὸ εἶδος τοῦ ταξιδίου ἢ γιὰ τή χρονική περίοδο αὐτοῦ σέ σχέση μέ τήν ταχύτητα τοῦ πλοίου, ὁ πλοῦς σέ ἰδιόμορφες θάλασσες, οἱ ζημιές ἀπὸ φυσικά αἶτια ἢ καί ἀπὸ ἀτυχήματα σέ σχέση μέ τὸν ἀπαιτούμενο χρόνο ἐπισκευῆς, οἱ ἐργατικές διαφορές τοῦ πληρώματος ἢ τῶν λιμενεργατῶν σέ σχέση μέ τὸ χρόνο πού θά ἀπαιτηθεῖ γιὰ τή διευθέτησή τους, οἱ ἀπρόβλεπτες ἀσθένειες τοῦ πληρώματος ἢ οἱ ἀπρόβλεπτες ἐκτακτες ἐπισκευές τῶν λιμανιῶν καί πάλι σέ σχέση μέ τὸ χρόνο πού θά ἀπαιτηθεῖ γιὰ τήν ἐπιστροφή στίς ὁμαλές συνθήκες.

Ἄς δοῦμε τώρα μέ ἀριθμητικό θεωρητικό παράδειγμα, *ceteris paribus*, τή σχέση τῆς ταχύτητας μέ τήν προσφορά χωρητικότητας ἀπὸ σκοπιά τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας καί ὄχι τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἔστω ὅτι ἓνα πλοῖο μέ ὑπηρεσιακή

ταχύτητα 12 κόμβων τήν ὥρα, πραγματοποιεῖ ἓνα ταξίδι σέ 10 ἡμέρες. Ἐάν γιὰ ἀπρόβλεπτους λόγους ἡ ταχύτητα χρειαστεῖ νά μειωθεῖ κατὰ 1 κόμω τήν ὥρα, τὸ πλοῖο θά φτάσει στόν λιμένα προορισμοῦ μέ 22 ὥρες καθυστέρηση, δηλ. περίπου 1 ἡμέρα, διότι: $12 \text{ κ/ωρ.} \times 24 \text{ ωρ.} \times 10 \text{ ημ.} = 2.880 \text{ κ/10 ημ.}$ καί $11 \text{ κ/ωρ.} \times 24 \text{ ωρ.} \times 10 \text{ ημ.} = 2.640 \text{ κ/10 ημ.}$, ἄρα συνολική ἀπώλεια κόμβων σέ 10 ἡμέρες $2.880 - 2.640 = 240 \text{ κ.}$ Ἀφοῦ τὸ πλοῖο μέ 12 κ/ωρ. ἔχει συνολική ἡμερήσια ταχύτητα 12 κ/ωρ. $\times 24 \text{ ωρ.} = 288 \text{ κ.}$ καί ἡ συνολική ἀπώλεια τοῦ ταξιδίου σέ κόμβους εἶναι 240 κ. τὸ πλοῖο θά χρειαστεῖ 240 κ: $11 \text{ κ/ωρ.} = 22 \text{ ὥρες ἐπιπλέον}$ γιὰ νά περατώσει τὸ ταξίδι του, δηλ. θά φτάσει στόν λιμένα προορισμοῦ ὄχι σέ 10 ἀλλὰ σέ 11 ἡμέρες. Ἔτσι φτάνουμε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ προσφορά χωρητικότητας τοῦ πλοίου μειώθηκε κατὰ μία ἡμέρα ἔστω καί ἂν τὸ πλοῖο θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ μέρος τῆς πραγματικῆς προσφοράς μέ τήν ἐννοία ὅτι ἐκτελεῖ πράγματι δρομολόγιο, εἶναι ναυλωμένο καί ἐπιπλέον μεταφέρει φορτίο ἔχοντας ἔστω πλήρη τὰ κύτη του.

Ἀντιλαμβανόμεστε λοιπὸν εὐκολα τή σημασία τῆς μείωσης τῆς ταχύτητας ἀναφορικά μέ τή μείωση τῆς συνολικῆς προσφοράς, πού θά λάβαινε ὑπόψη τῆς ὄχι μόνο ἓνα πλοῖο, ἀλλὰ τὸ σύνολο τῶν πλοίων πού ἀπαρτίζουν τὸν παγκόσμιο στόλο, δηλ. μείωση τῆς προσφοράς χωρητικότητας κατὰ 1 ἡμέρα γιὰ 1 πλοῖο μεταφράζεται σέ μείωση τῆς συνολικῆς προσφοράς κατὰ ἑκατοντάδες ἡμέρες ἂν λάβουμε ὑπόψη τὰ πλοῖα τοῦ παγκόσμιου στόλου. Διευκρινίζουμε βέβαια ὅτι τή μείωση τῆς προσφοράς δὲν θά τήν μετρήσουμε σέ ἡμέρες οὔτε σέ πλοῖα, ἀλλὰ στή χωρητικότητα πού ἀντιπροσωπεύουν τὰ πλοῖα αὐτὰ σέ σχέση μέ τίς ἡμέρες καθυστέρησης.

Ἔτσι φτάσαμε νά ἐξειδικεύσουμε πλέον τή συνολική προσφορά σέ πραγματική προσφορά καί τελικά σέ πραγματική προσφορά κάτω ἀπὸ καλές συνθήκες. Τὸ σημεῖο αὐτό εἶναι βασικῆς σημασίας καί θά ἐπανέλθουμε σχετικά παρακάτω.

Δυσκολία ἀκόμα σχετικά μέ τή μέτρηση τῆς προσφοράς θαλασσίων ὑπηρεσιῶν παρουσιάζεται καί ἀπὸ τίς χρησιμοποιούμενες διεθνῶς μονάδες μέτρησης. Ἀρχικά τὸ πρόβλημα συνίσταται στίς μονάδες *cox* καί *dwt* πού μετροῦν τὸν ὄγκο καί τὸ βάρος τοῦ πλοίου ἀντίστοιχα καί οἱ ὁποῖες χρησιμοποιοῦνται ταυτόχρονα καί ἰσοτίμα ἀπὸ τίς διε-

θνεῖς καί ἐγκυρες στατιστικές. Ἄς ὑποθέσουμε πρὸς στιγμήν ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἰσοτιμίας λύνεται χρησιμοποιώντας τοὺς πίνακες ἀντιστοιχίας πού ἔχουν καταρτισθεῖ καί γίνεи διεθνῶς ἀποδεκτοί ἔστω καί ἐνδεικτικά (βλ. ΟΟΣΑ «Les transports maritimes 1980» σελ. 100-104). Ἄς ἀφήσουμε ἀκόμα κατὰ μέρος τή δυσαρμονία πού ὑφίσταται ἀπὸ τή χρησιμοποίηση διαφορετικῶν μονάδων μετρήσεως τῆς χωρητικότητας ἀνάλογα μέ τή φύση κάθε ἐργασίας τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέα, γιατί δὲν μᾶς ἐνδιαφέρει στὰ πλαίσια τῆς ἀναλύσεως πού κάνουμε ἐδῶ σχετικά μέ τὸν προσδιορισμὸ τοῦ μεγέθους τῆς προσφοράς (διαφορετικὸς τρόπος μέτρησης στίς ναυλώσεις, στὰ λιμενικά τέλη, στὰ ἀσφαλιστικά ἐξοδα, στὰ διαλυτήρια πλοίων ἢ στὰ ναυπηγεῖα κλπ.).

Τὸ πρόβλημα παραμένει ἐπειδὴ *cox* καί *dwt* μετροῦν ὀλικὸ ὄγκο καί βάρος τοῦ πλοίου καί ἄρα κατ' ἀνάγκη συμπεριλαμβάνουν καί τοὺς χώρους πού δὲν εἶναι οἰκονομικά ἐκμεταλλεύσιμοι, ἀφοῦ εἶναι φυσικὸ τὸ πλοῖο νά μὴν μπορεῖ νά μεταφέρει φορτίο καλύπτοντας τήν ὀλική χωρητικότητα ἢ βάρος του στὰ ὁποῖα περιλαμβάνονται καί οἱ χώροι ἢ τὰ βάρη πού ἀποτελοῦν ἀναγκαῖα ὑλικά γιὰ τήν πραγματοποίηση τοῦ ταξιδίου (καύσιμα, γλυκὸ νερό, ἐφόδια, μηχανές κλπ.). Ἔτσι στήν πραγματικότητα εἶναι δύσκολο νά γνωρίζουμε τήν ἀκριβῆ μεταφορική ικανότητα τῶν πλοίων τοῦ παγκόσμιου στόλου, παρά τὸ γεγονός ὅτι κάθε ναυτιλιακὴ ἐταιρία τήν γνωρίζει γιὰ τὰ δικά της πλοῖα ἀφοῦ αὐτὴ ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸν τύπο κάθε πλοίου καί τίς κατασκευαστικές του ἰδιαιτερότητες. Συνεπῶς ἡ μὴ πλήρης γνώση τῆς καθαρᾶς χωρητικότητας ἢ τοῦ καθαροῦ βάρους τῶν πλοίων συντελοῦν στή διόγκωση τοῦ προβλήματος τοῦ προσδιορισμοῦ τῆς παγκόσμιας προσφοράς πού καλεῖται νά ἱκανοποιήσει τίς μεταφορικές ἀνάγκες τῆς παγκόσμιας ζήτησης ἐμπορευμάτων. Στὸ σημεῖο αὐτό θά πρέπει νά προσθέσουμε καί δύο ἄλλους παράγοντες πού δυσκολεύουν τή μέτρηση τῆς παραγωγικῆς μεταφορικῆς ικανότητας τοῦ πλοίου καί συγκεκριμένα τὸ ἔρμα (*ballast*) καί τὸν χώρο τοῦ *shelter deck*, ἀφοῦ εἶναι γνωστὸ ὅτι σέ ὁρισμένες περιπτώσεις στό πλοῖο μπορεῖ ἀντὶ γιὰ ἔρμα νά τοποθετηθεῖ ἐν μέρει ποσότητα ἐμπορευμάτων καί ὅτι τὸ ἀνοικτὸ *shelter deck* δὲν ὑπολογίζεται στή καταμέτρηση τῆς ὀλικῆς χωρητικότητας.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Ἐξάλλου ὁ συντελεστής στοιβασίας καί ἡ γραμμή φόρτωσης τοῦ πλοίου ἔχουν ἀμεση σχέση μέ τόν προσδιορισμό τοῦ μεγέθους τῆς συνολικῆς προσφοράς. Συγκεκριμένα καί σέ ὅτι ἀφορᾷ στό συντελεστή στοιβασίας παρατηρεῖται τό φαινόμενο τά πλοῖα νά ταξιθεύουν καλύπτοντας, στίς καλές περιπτώσεις, ὄχι ὅμως στίς καλλίτερες, τό σύνολο τῆς μεταφορικῆς τους ικανότητας σέ βάρος ὄχι ὅμως ἀναγκαστικά καί σέ ὄγκο ἡ καί τό ἀντίθετο ἀνάλογα μέ τή φύση τοῦ πρὸς μεταφορά ἐμπορεύματος.

Ἐπίσης ὁ συντελεστής στοιβασίας μπορεῖ νά μὴν εἶναι ὁ ἴδιος ἔστω καί ἂν πρόκειται γιά τό αὐτό εἶδος ἐμπορεύματος, ἀφοῦ ὁ συντελεστής αὐτός ποικίλει ἀνάλογα μέ τόν τρόπο συσκευασίας, τήν ὑγρασία, τή θερμοκρασία τῆς ἐποχῆς κλπ. καί ἄρα γιά τήν προστασία τοῦ ἐμπορεύματος νά χρειάζεται νά διατεθεῖ περισσότερος χώρος, λαμβάνοντας ταυτόχρονα ὑπόψη τό τρόπο στοιβασίας, τή κατασκευή τῶν ἀποθηκῶν τοῦ πλοίου, τό συγκεκριμένο δρομολόγιο καί τούς κανόνες ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ. Σέ ὅτι ἀφορᾷ στή γραμμή φόρτωσης καί χωρὶς νά προχωρήσουμε σέ μεγαλύτερη ἀνάλυση, θά θυμίσουμε ὅτι τό μέγιστο ἐπιτρεπόμενο βύθισμα τοῦ πλοίου ὅταν αὐτό εἶναι ἔμφορτο — καί ἄρα ἡ ποσότητα ἐμπορευμάτων πού αὐτό μπορεῖ νά παραλάβει — ἐξαρτᾶται ἀπὸ τόν τύπο τοῦ πλοίου, τίς γεωγραφικὲς ζῶνες καί τίς ἐποχιακὲς περιόδους. Συνήθως γιά διάφορους ὑπολογισμούς χρη-

σιμοποιοῦμε τή θερινή γραμμή φόρτωσης. Τοῦτο ὅμως δέν ἔχει τίποτα νά κάνει μέ τήν πραγματικά προσφερόμενη χωρητικότητα μέ τήν ἔννοια τῆς πραγματικῆς μεταφερόμενης ποσότητας ἐμπορευμάτων ἀφοῦ αὐτή μπορεῖ νά ποικίλει ἀνάλογα μέ τήν γραμμή φόρτωσης καί ἡ ὁποία ἐξαρτᾶται ἀπὸ τούς παραπάνω παράγοντες (πλοῖο, ζῶνες, περιοδοί).

Ὁ Καθηγητὴς Β.Ν. Μεταξᾶς στό βιβλίο του «Ἀρχές Ναυτιλιακῆς» (ἐκδόσεις Παπαζήση 1988) σέ μιά προσπάθεια νά προσεγγίσει ὅσο τό δυνατόν περισσότερο τό μέγεθος τῆς πραγματικῆς προσφοράς ἀναφέρει τρεῖς διαφορετικούς ὑπολογισμούς γιά τή μέτρηση τῆς προσφοράς θαλασσίων μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν. Ἐτσι ἡ παραγωγικὴ ικανότητα ἑνὸς πλοίου, μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἢ τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας στό σύνολό της, ὑπολογίζεται ἀπὸ τό γινόμενο: μετρικοί τόννοι πού μεταφέρθηκαν ἐπὶ συνολικὴ ἀπόσταση σέ ναυτικά μίλια. Τό γινόμενο ἀφορᾷ τονομίλια.

Ὁ δεῦτερος ὑπολογισμὸς λαβαίνει ὑπόψη τοῦ τῆν ταχύτητα. Ἐτσι θά μπορούσαμε νά ποῦμε ὅτι σέ μιά δεδομένη βραχυπρόθεσμη χρονικὴ περίοδο ἡ συνολικὴ προσφορά προκύπτει ἀπὸ τό γινόμενο: καθαρὴ μεταφορικὴ ικανότητα τοῦ πλοίου σέ μετρικούς τόννους ἐπὶ μέση ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου, δηλ. $\pi = (dwt - ew)r$, ὅπου dwt = τόννοι νεκροῦ βά-

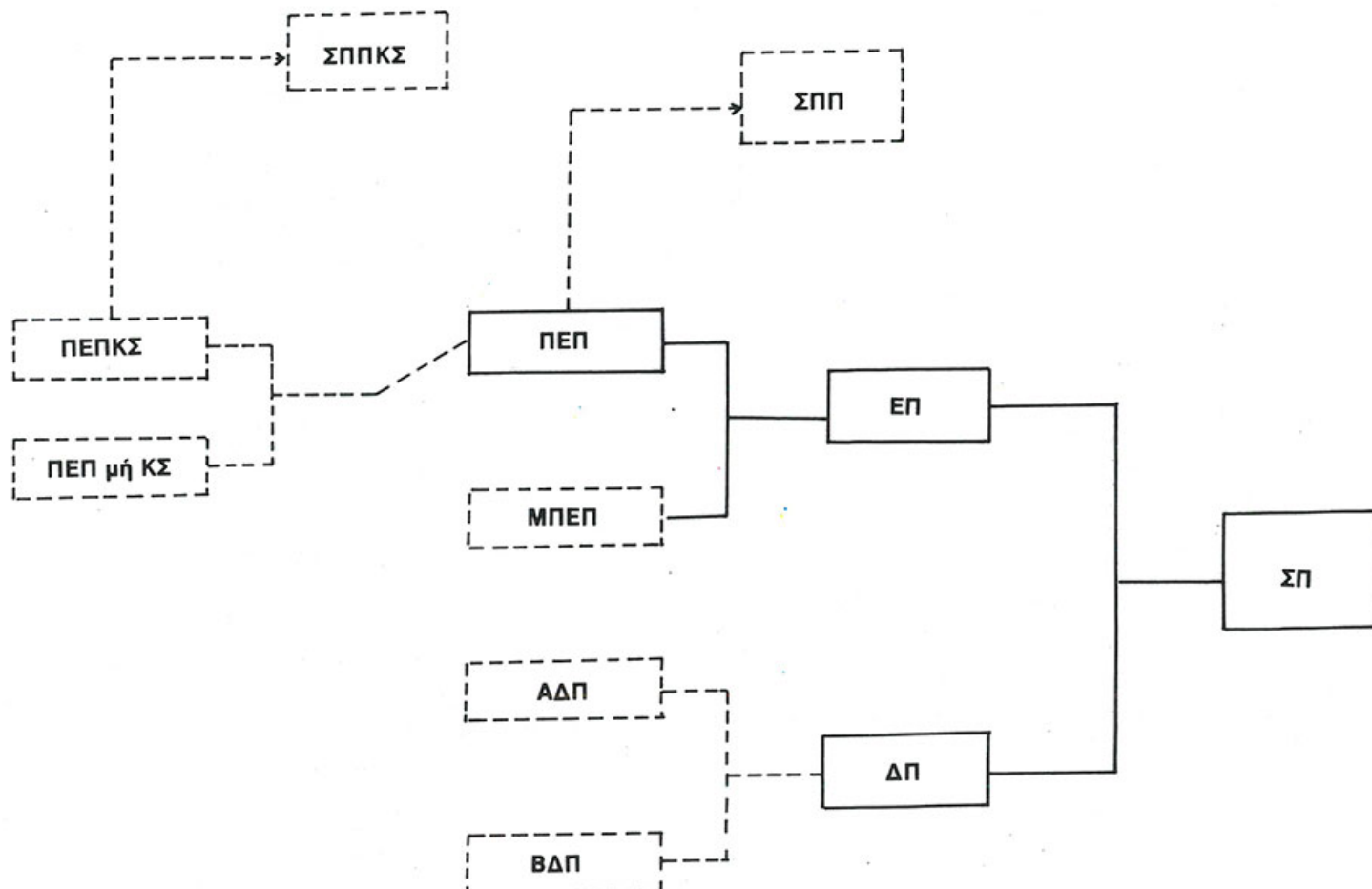
ρους τοῦ πλοίου, ew = ἐπιπρόσθετα βάρη πού τό πλοῖο χρειάζεται γιά ἕναν ἀσφαλὴ πλοῦ, r = ταχύτητα καί π = συνολικὴ προσφορά. Ὑπόψη ὅτι τά $extra weights$ ἀφοροῦν τά μὴ παραγωγικά βάρη ὅπως τό βάρος τῆς μηχανῆς, τά λιπαντικά, τό νερό, τά ἀνταλλακτικά, τίς ἀποσκευές, τά τρόφιμα κλπ.

Σέ μιά προσπάθεια νά γίνῃ πληρέστερος ὁ παραπάνω ὑπολογισμὸς εἰσάγεται σ' αὐτόν ἡ ἔννοια τῶν ἀπροσδιόριστων παραγόντων, γιά τούς ὁποίους μιλήσαμε παραπάνω στό ἄρθρο αὐτό, καί οἱ ὁποῖοι προκαλοῦν μεταβολές στήν ὑπάρχουσα καθαρὴ μεταφορικὴ ικανότητα τοῦ στόλου. Ἐτσι φτάνουμε στόν τρίτο ὑπολογισμὸ τῆς συνολικῆς προσφοράς σέ βραχυπρόθεσμη περίοδο πού προκύπτει ἀπὸ τόν τύπο: $\pi = (dwt - ew)(r - κπ)$, ὅπου π , dwt , ew καί r ὅτι καί παραπάνω καί $κπ$ = καθυστερήσεις ὀφειλόμενες σέ ἀπροσδιόριστους παράγοντες.

Τό πρόβλημα ὅμως παραμένει γιατί ἡ πραγματικὴ συνολικὴ προσφορά μπορεῖ νά ἐκτιμηθεῖ μόνο κατὰ προσέγγιση.

Ὅλα ὅσα ἔχουν μέχρι τώρα ἀναφερθεῖ θά μπορούσαν σχηματικά νά παρουσιαστοῦν ὡς ἑξῆς:

ΣΗΜ.: Οἱ περιπτώσεις πού περικλείονται ἀπὸ διακεκομμένες γραμμές συμπληρώνουν τό ὅλο πλαίσιο τῆς πραγματικότητας σχετικὰ μέ τόν προσδιορισμὸ τῆς προσφοράς χωρητικότητας.



"Όπου:

ΕΠ = Ένεργος Προσφορά (πλοία απασχολούμενα, ναυλωμένα και έκτελώντας σε δεδομένη στιγμή ταξίδι, όντας είτε έμφορτα είτε άφορτα).

ΔΠ = Διαθέσιμη Προσφορά (πλοία παροπλισμένα, έπισκευαζόμενα κλπ. δηλ. πλοία μή απασχολούμενα σε δεδομένη χρονική στιγμή).

ΣΠ = Συνολική Προσφορά (πλοία ένεργά και διαθέσιμα).

ΠΕΠ = Πραγματική Ένεργος Προσφορά (πλοία ναυλωμένα που έκτελούν ταξίδι σε δεδομένη στιγμή όντας έμφορτα).

ΜΠΕΠ : Μη Πραγματική Ένεργος Προσφορά (πλοία ναυλωμένα ή όχι που έκτελούν ταξίδι σε δεδομένη στιγμή όντας άφορτα με σκοπό νά φορτώσουν έμπορεύματα).

ΠΕΠΚΣ = Πραγματική Ένεργος Προσφορά υπό Κανονικές Συνθήκες (πλοία ναυλωμένα που έκτελούν ταξίδι όντας πλήρως φορτωμένα και έχοντας κανονικές συνθήκες σε ότι άφορα στή ταχύτητα, στά μέσα φορτοεκφόρτωσης, στό καιρό, στά καύσιμα, στήν άναμονή στά λιμάνια κλπ., δηλ. πλοία στά όποια δέν ύφίστανται άπροσδιόριστοι δυσμενείς παράγοντες).

ΠΕΠ μή ΚΣ = Πραγματική Ένεργος Προσφορά υπό μή Κανονικές Συνθήκες (πρόκειται γιά τή περίπτωση κατά τήν όποια έπικρατούν άπροσδιόριστοι παράγοντες).

ΣΠΠ = Συνολική Πραγματική Προσφορά.

ΣΠΠΚΣ = Συνολική Πραγματική Προσφορά υπό Κανονικές Συνθήκες.

ΑΔΠ: Άμεσα Διαθέσιμη Προσφορά (πλοία τά όποια λόγω έλλειψης ζήτησης ή χαμηλών ναύλων δέν απασχολούνται σε δεδομένη χρονική στιγμή π.χ. πλοία

παροπλισμένα, τά όποια όμως είναι άμεσα διαθέσιμα γιά άνάληψη έργου).

ΒΔΠ = Βραχυπρόθεσμα Διαθέσιμη Προσφορά (πλοία που ύφίστανται αλλά θά είναι διαθέσιμα γιά άνάληψη έργου μετά από κάποια χρονική περίοδο π.χ. πλοία έπισκευαζόμενα ή που έχουν κατασχεθεί κλπ.).

Έδω θά πρέπει νά κάνουμε τίς έξης παρατηρήσεις:

1) Ίσχύει $ΕΠ + ΔΠ = ΣΠ$. Όμως μέ τή στενή αλλά πραγματική έννοια και έφόσον ήταν δυνατόν νά μετρήσουμε και τυποποιήσουμε όλους τούς προαναφερθέντες προσδιοριστικούς παράγοντες τής προσφοράς χωρητικότητας, θά έπρεπε ή ΣΠ νά ίσοϋται μέ τήν ΠΕΠ και άκόμα καλλίτερα μέ τήν ΠΕΠΚΣ όποτε και θά τήν ονομάζαμε ΣΠΠ και ΣΠΠΚΣ αντίστοιχα. Αυτό όμως δέν είναι έφικτό γιά τούς λόγους που έχουμε περιγράψει.

2) Στήν ΔΠ και πιό συγκεκριμένα στήν ΑΔΠ θά μπορούσαμε νά εντάξουμε και τά πλοία που «ψάχνουν» νά βρουν φορτίο ή νά πετύχουν καλό ναύλο και άρα είναι άμεσα διαθέσιμα.

3) Η έννοια του «έμφορτου» πλοίου στήν ΕΠ και στήν ΠΕΠ δέν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι τό πλοίο έχει πλήρη τά κύτη του, σε αντίθεση μέ τήν ΠΕΠΚΣ όπου τό πλοίο θεωρείται ότι είναι πλήρως φορτωμένο.

4) Η έννοια τών Κανονικών Συνθηκών θά μπορούσε σε κάποιο βαθμό νά σημαίνει και "Άριστες Συνθήκες. Πάντως ύπάρχει διαφορά μεταξύ τών κανονικών συνθηκών που θεωρούνται σάν best, από τήν άποψη ότι είναι δυνατόν νά συμβούν, και τήν άριστων συνθηκών που θεωρούνται σάν optimum, από τήν άποψη ότι είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθούν αλλά μέ σχετική δυσκολία.

Μέ τό άρθρο αυτό θελήσαμε νά παρουσιάσουμε τή δυσκολία που ύφίσταται ό προσδιορισμός του μεγέθους τής προσφοράς τών θαλασσίων μεταφορικών ύπηρεσιών, ιδιαίτερα σε σχέση μέ τήν εξακρίβωση του βαθμού ίσορροπίας μεταξύ Προσφοράς και Ζήτησης. Γιά παράδειγμα, τό άφορτο πλοίο που ταξιδεύει ή αυτό που ταξιδεύει έμφορτο αλλά μέ πλήρη τά κύτη του, και που και τά δύο αποτελούν μέρος τής συνολικής προσφοράς, έρωτάται σε ποίο βαθμό καλύπτουν τή σχετική συνολική ζήτηση γιά μεταφορά έμπορευμάτων σε δεδομένη χρονική στιγμή.

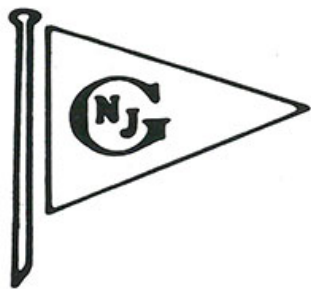
Άλλά και έντελω στατικά νά δοϋμε τά πράγματα και χωρίς νά κάνουμε καμία άπολύτως άνάλυση σάν αυτή που κάναμε μέ τόν προβληματισμό μας στό άρθρο αυτό, διαπιστώνουμε τή δυσκολία προσδιορισμού του μεγέθους τής προσφοράς χωρητικότητας και μέσα άπο τίς διεθνείς έπίσημες στατιστικές, άφοϋ αυτές συνήθως όχι μόνο δέν λαμβάνουν ύπόψη τους κανένα παράγοντα έπειδή αυτό είναι άδύνατον, αλλά έπιπλέον αναφέρουν τή δύναμη τής παγκόσμιας χωρητικότητας (δηλ. τήν προσφορά θαλασσίων μεταφορικών ύπηρεσιών) βασιζόμενες στά πλοία ενός μεγέθους και άνω π.χ. άνω τών 30 ή 100 ή 1000 κοχ. Αυτό γίνεται γιά διάφορους λόγους μεταξύ τών όποιων και τό ότι αυτός ό τρόπος καταμέτρησης είναι ό πλέον έφικτός.

Τέλος στό άρθρο αυτό προσπαθήσαμε νά εκθέσουμε τόν προβληματισμό μας μέ τόν απλούστερο τρόπο και γιά τό λόγο αυτό όρισμένα σημεία του κειμένου βασίστηκαν σε συνθήκες ceteris paribus.

ΑΘΑΝ. ΖΩΗΣ

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

U.S. OIL POLLUTION ACT OF 1990 A SUMMARY

Όπως είναι γνωστό στις 18 Αυγούστου 1990, ο Πρόεδρος Μπους υπέγραψε το Oil Pollution Act of 1990, ένα πολύπλοκο νομοθέτημα, το οποίο στοχεύει στον επαναπροσδιορισμό των μεθόδων προστασίας των Αμερικανικών ακτών από τη ρύπανση με πετρελαιοειδή, την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης και την ευθύνη πλοίου / πλοιοκτήτη όταν πραγματοποιηθεί για οποιοδήποτε λόγο ρύπανση σε ύδατα των Η.Π.Α.

Οι δικηγόροι της INTERTANKO Έταιρία Dyer, Ellis, Joseph & Mills, που έδρευει στην Ουάσιγκτον, συνόψισαν στο κείμενο που ακολουθεί τις κυριότερες διατάξεις του νομοθετήματος, το οποίο θα συμπληρωθεί με όμοσπονδιακές αποφάσεις.

ΜΕΡΟΣ Β

II. Title II — Conforming Amendments.

In order to conform other acts that are affected by the 1990 legislation, title II of the conference bill provides various conforming amendments. Section 2002 repeals the 311 (k) Fund in the Federal Water Pollution Control Act and provides that amounts remaining in the Fund are to be deposited into the Oil Spill Liability Trust Fund. This title also provides that the trust funds established pursuant to the Deepwater Port Act of 1974 and the Outer Continental Shelf Lands Act Amendments of 1978 are consolidated into the Oil Spill Liability Trust Fund. Similarly, section 2001 of this title also amends section 17 of the Intervention on the High Seas Act (33 U.S.C. § 1486) to provide that the Fund is available for actions taken pursuant to that Act.

III. Title III — International Oil Pollution Prevention and Removal

This title requires the Secretary of

State to review relevant international agreements and treaties with the Government of Canada to determine whether any amendments are necessary to prevent and ensure effective removal and compensation from oil spills on Lake Champlain and the Great Lakes. The President is also directed to encourage «appropriate international organizations» to establish inventories of spill removal equipment and personnel. Finally, Congress «urges» the Secretary of State to commence negotiations with the Government of Canada to ensure that tugboat escorts are required for all tank vessels with an capacity greater than 30,000 deadweight tons in the Strait of Juan de Fuca and Haro Strait sections of Puget Sound.

IV. Title IV — Prevention and Removal

A. PREVENTATIVE MEASURES

Section 4101 of the conference bill prohibits the Secretary from issuing a license, certificate of registry, or merchant mariner's document without obtaining the criminal record and driving record of the applicant. Indeed, this title mandates drug and alcohol testing programs for persons holding licenses, certificates, and merchant marine documents. Programs may include periodic, random, reasonable cause and post-accident testing. In addition, this title requires drug testing programs for individuals applying for the issuance or renewal of merchant seaman licenses, certificates of registry, or merchant mariner's documents. This title also provides for the temporary suspension of licenses, certificates, or documents if the individual performs a safety sensitive function and there is probable cause to believe that the individual has performed that function in violation of law or Federal regulation regarding use of alcohol or a dangerous drug, has been

convicted of an offense that would prevent the issuance or renewal of documents or has been convicted or driving while intoxicated, among other things.

Section 4106 of the conference bill directs the Secretary of Transportation to evaluate the manning, training, qualification, and watchkeeping standards of a foreign country that issues documentation for any tank vessels that operate in the exclusive economic zone of the U.S. and when there is an accident that results in death, serious injury, or significant harm to the marine environment. If the Secretary determines that country has failed to maintain standards equivalent to U.S. law or international standards accepted by the U.S., the Secretary is to prohibit, with certain exceptions, vessels issued documentation by that country from entering the U.S.

Section 4107 of the conference bill amends section 4 (a) of the Ports and Waterways Safety Act (33 U.S.C. § 1223 (a)) to provide for the review and improvement of United States Vessel Traffic Service (VTS) Systems. Subsection (1) provides that the Secretary may construct, operate, maintain, improve or expand vessel traffic services. The Secretary is also directed to require appropriate vessels which operate in an area of a vessel traffic service to utilize or comply with that service. In addition, the Secretary may require vessels to install and use specified navigation equipment, communications equipment, etc.

The Secretary is also directed to conduct a study of the feasibility of asserting positive control over vessel movement on the navigable waters of the U.S. and to determine and prioritize the U.S. ports and channels in need of new, expanded, or improved VTS systems and to report to Congress the results of the study within one year.

Section 4109 directs the Secretary to issue regulations (1) establishing mi-

nimum standards for plating thickness of vessels transporting oil in bulk or commercial quantities and (2) requiring periodic gauging of the plating thickness of all vessels over 30 years old used to transport oil in bulk or commercial quantities. The Secretary is also required to establish regulations regarding the minimum standards for devices for warning persons of overfills and tank levels of oil in cargo tanks and devices for monitoring pressure in oil cargo tanks. The section also mandates regulations that require the use of overfill devices and tank level or pressure monitoring devices that meet the foregoing standards. The provisions on plating thickness and warning devices apply, consistent with generally recognized principles of international law, to all vessels navigating in the U.S. navigable waters of the exclusive economic zone.

Various safety standards studies are also prescribed by this title. The Secretary is to review oil tanker navigation safety standards, the Secretary of the Army is to conduct a study to determine the feasibility of modifying dredges to make them usable in removing discharges of oil, and the President is directed to study whether liners or other secondary means of containment should be used to prevent leaking or to aid in leak detection at onshore facilities used for the bulk storage of oil and located near navigable waters.

One of the most controversial provisions contained in the conference bill involves tank vessel construction standards. Section 4115 requires double hulls on all new tank vessels and provides a transition schedule that requires virtually every vessel that carries oil in U.S. water or the exclusive economic zone to have a double hull by the year 2015, except vessels only used to respond to a discharge of oil or hazardous substance. In addition, vessels of less than 5,000 g.t. are exempted, but must have a double containment system which has been determined to be as effective as a

double hull for the prevention of a discharge of oil.

These provisions apply to vessels "constructed or adapted to carry oil or that carry oil as cargo or cargo residue" in waters subject to the jurisdiction of the U.S., including the exclusive economic zone and inland waters. This definition exempts vessels that were constructed to carry only chemicals not derived from oil. Also exempted from coverage until 2015 are vessels unloading oil at the Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) and vessels lightering oil more than 60 miles offshore. While the double hull provisions do not contain an exemption for vessels on innocent passage, those vessels remain exempt under existing law.

As stated above, new vessels are subject to immediate double hull compliance. Vessels qualify for the transition provisions if construction was contracted before June 30, 1990 and if delivered before January 1, 1994. Compliance is determined from the later of dates of delivery following original construction, a major conversion or repairs under the Wrecked Vessel Act. The double hull provision discriminates among vessels over 30,000 gross tons, vessels between 15,000 and 30,000 gross tons, vessels between 5,000 and 15,000 gross tons and vessels less than 5,000 gross tons. This discrimination among vessel sizes reflects the Senate's position (accepted reluctantly by the House) that larger crude tankers pose a more serious environmental threat than product and smaller crude tankers. Vessels with double bottoms or sides receive up to five additional years compliance time.

Compliance for vessels over 30,000 gross tons begins in 1995 for older vessels. After 2000, newer vessels must comply as they reach 23 years of age for single hull vessels and 28 years of age for vessels with double bottoms or sides. Compliance for vessels between 15,000 and 30,000 gross tons and 5,000 to 15,000 gross tons begins in 1995 for

older vessels with accelerated compliance for the larger vessels. After 2005, newer vessels must comply as they reach 25 years of age for single hull vessels and 30 years of age for vessels with double bottoms or sides. Compliance for all vessels under 5,000 gross tons begins in 2015 and is suspended after that date if the vessel in question is equipped with a double containment system determined by the Secretary to be as effective as a double hull. See Attachment A.

Significantly, the transition scheme contains a cutoff date of 2010 for single hull vessels and 2015 for vessels having double bottoms or sides. This cutoff date shortens the compliance schedule for vessels constructed in the late 1980s and early 1990s. A most extreme example is a 25,000 gross tons, 1993 vessel having a double bottom that would otherwise have until 2023 to comply must have a double hull by 2015 or leave the trade.

The conference bill contains a provision amending the Merchant Marine Act, 1936 authorizing the Maritime Administration to guarantee financing for vessels that replace those leaving the domestic and foreign trades because of the double hull provisions.

Section 4116 of the conference bill codifies existing practice with respect to pilotage on vessels entering and departing from Prince William Sound. A vessel must be under the direction and control of a pilot, not a member of the crew of the vessel, who is licensed by both the U.S. Coast Guard and the State of Alaska. This pilotage requirement is extended past Bligh Reef.

The Secretary is directed to conduct a study, and to report the results to Congress within one year, the feasibility of a Maritime Oil Pollution Prevention Program to be carried out in cooperation with approved maritime training institutions.

Another preventative measure contained in Title IV requires the Secretary to

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODI» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

12 BOSTON STREET

issue regulations to ensure that vessels subject to the Vessel Bridge-to-Bridge Radiotelephone Act of 1971 (33 U.S.C. § 1203) are also equipped as necessary to receive radio navigation safety warnings and to engage in radio communication with the Coast Guard.

B. REMOVAL

Title IV also deals with federal authority over removal and response actions. Section 4201 of the conference bill clarifies the responsibilities and expands the options of the President concerning removal of a discharge of oil. The President is directed to ensure effective and immediate removal of a discharge in accordance with the National Contingency Plan and any appropriate Area Contingency Plan. The President, in fulfilling the duty of ensuring removal, may (1) take charge and arrange for the removal of the threat of a discharge at any time, (2) direct all Federal, State, responsible party and private removal actions, and (3) monitor all removal actions. If a discharge is of a size or character to pose a substantial threat to public health or welfare, the President is required to direct all Federal, State and private removal actions.

This section does provide immunity from liability for persons rendering care, assistance or advice consistent with the National Contingency Plan or as otherwise directed by the President. Covered entities would include cooperative associations or PIRO. However, such immunity does not apply to a "responsible party" (as defined by the Act), to a response action under the Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act of 1980 ("CERCLA") (42 U.S.C. § 9601 et seq.), with respect to personal injury or wrongful death, or if the person was grossly negligent or engaged in willful misconduct.

Significantly, the responsible party is held liable for any removal costs and damages that another person is relieved of under this subsection.

C. NATIONAL CONTINGENCY PLAN

In order to ensure that all areas of the country have in place the equipment and personnel necessary to effectively and efficiently respond to a spill, this title provides for a national planning and response system. The President is directed to prepare and publish a National Contingency Plan (the "Plan") for removal of oil and hazardous substances pursuant to subsection (d) of section 311 of the Federal Water Pollution Control Act (33 U.S.C. § 1321 (d)). The Plan is to provide for the assignment of duties and responsibilities among Federal departments and agencies, identification and procurement of needed equipment and supplies, and the establishment of strike teams consisting of trained personnel and adequate equipment to carry out the removal of oil.

In furtherance of the goal of national preparedness, a National Response Unit is established in section 4202 to compile a list of oil spill removal resources, personnel, and equipment worldwide, to conduct inspections of vessels, facilities and equipment and to maintain the contingency plans. This section also requires the Secretary of Transportation to establish in each Coast Guard district a Coast Guard District Response Group to include additional response personnel and equipment. These additional personnel are to provide technical assistance upon the direction of the Federal on-scene coordinator, to maintain all Coast Guard response equipment in each district and to provide technical assistance in the preparation of Area Contingency Plans.

The President is to designate an Area Committee consisting of qualified personnel of Federal, State and Local agencies for each area. This Committee is required to prepare an Area Contingency Plan that is adequate, when implemented in conjunction with the National Contingency Plan, to remove a worst case discharge from a vessel, offshore facility, or onshore facility operating in or near that area. Similarly, the President is directed to promulgate regulations requiring the owners or operator of a tank vessel or facility to prepare, subject to Presidential approval, a plan for responding to a worst case discharge or substantial threat of discharge. These private plans are required to be consistent with both the National and Area Contingency Plans and should identify the individual having full authority to implement the removal actions provided for under the plan. The owners or operator is allowed to contract for private personnel and equipment necessary to assist in removal efforts.

Tank vessels and facilities required under this section to develop a private contingency plan may not handle, store, or transport oil unless the plan has been approved by the President and the vessel or facility is operating in accordance with the plan. Operation in accordance with the approved plan is not, however, a defence to liability under title I of this bill. These regulations must be issued not later than 24 months after the date of enactment of the 1990 legislation. An owner or operator must have submitted a plan during the period beginning 30 months after the date of enactment and ending 36 months after the date of enactment or the vessels or facility will be prohibited from handling, storing, or transporting oil during this period. After that period, a vessel or facility would not be allowed to operate without an ap-



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 73 28

proved plan. However, if the owners or operator certifies that they have under contract or have their own spill equipment and personnel, the President may allow them to operate for an additional period of time until their plan is approved. The President may not, however, allow operations to continue beyond two years after an owner or operator submitted their plan for approval.

The Secretary of the Department in which the Coast Guard is operating is required to ensure that new Coast Guard buoy tenders are equipped with oil skimming systems.

Section 4205 of the conference bill applies to not-for-profit oil spill response cooperatives that use vessels only for the purposes of deploying equipment, supplies and personnel to recover, contain, or transport oil discharged into the navigable waters of the U.S. or the exclusive economic zone. Certain response vessels, if operated on a not-for-profit basis with no more than 50% foreign ownership, may be issued a certificate of documentation with a coastwise oil spill response endorsement. Such vessels may only be used to deploy equipment, supplies and personnel to recover or contain oil discharged into the navigable waters of the U.S., or within the exclusive economic zone.

D. PENALTIES

The conference bill provides for increased criminal, civil and administrative penalties for discharges of oil. Section 4301 increases the penalties under the Federal Water Pollution Control Act for discharges of oil or other violations. Section 4301 (a) provides more stringent penalties for failure to notify the appropriate Federal agency of a spill. The conference bill provides for imprisonment of not more than three years (five for subsequent violations) and a fine of no more than \$250,000 for an individual or not more than \$500,000 for an organization. The maximum administrative penalties for failure to comply with regulations concerning vessel and facility response plans and failure to comply with Presidential orders are increased to \$10,000 per violation for a class I civil penalty, except that the maximum amount of such penalty may not exceed \$25,000.

Similarly, the amount of a Class II civil penalty, for discharges of oil may not exceed \$10,000 per day of violation, except that the total amount of such penalty may not exceed \$125,000. Both the Secretary of Transportation and the Administrator of the Environmental Protection Agency are given the authority

to assess penalties for illegal discharges or for failure to comply with applicable regulations.

In addition to these penalties, a civil penalty of up to \$25,000 per day or an amount equal to \$1,000 per barrel of oil discharged may also be imposed upon illegal dischargers. A \$25,000 per day penalty or an amount up to three times the costs incurred by the Oil Spill Liability Trust Fund may also be imposed upon dischargers who fail to properly carry out removal under order of the President. These penalties are increased to not less than \$100,000 and not more than \$3,000 per barrel of oil discharged for discharges resulting from gross negligence or willful misconduct.

In determining the appropriate amount of the penalty imposed, the Administrator, Secretary, or court must consider the seriousness of the violation, the economic benefit to the violator, if any, the degree of culpability involved, any other penalty imposed, any history of prior violations, nature of violator's efforts to mitigate damage, the economic impact of the penalty on the violator and "any other matters as justice may require".

The title also provides for the imposition of other penalties for violations of provisions regarding negligent opera-



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

tions, load lines, the complement of inspected vessels, crew requirements, violations of the Ports and Waterways Safety Act (33 U.S.C. § 1232 (b)), vessel navigation and violations of the requirements of the Deepwater Port Act of 1974.

The financial responsibility requirements of the conference bill are also enforced by the imposition of administrative penalties on persons operating vessels or facilities without complying with those requirements. An administrative penalty of up to \$ 25,000 per day of violation may be imposed after notice and an opportunity for hearing.

Penalties paid pursuant to these provisions of the conference bill are to be deposited into the Oil Spill Liability Trust Fund.

E. INSPECTION, ENTRY AND ENFORCEMENT

Section 4305 of the conference bill provides that anyone authorized by the President to enforce the provisions of this bill has a right to board and inspect any vessel upon the navigable waters of the U.S. or of the contiguous zone and arrest any person who is violating any of the provisions. Likewise, the owner or operator of a facility must allow the Administrator or Secretary of Transportation or authorized representative to enter and inspect any facility to which this bill applies, including any records required to be kept under this section. Such inspector may also arrest any person who violates the provisions of this section.

The Federal Water Pollution Control Act is amended to provide for the civil

enforcement of the provisions of the Act. The President is authorized to require the Attorney General to secure relief from any person, including the owner or operator of the vessel or facility, as may be necessary to abate the danger of a threatened discharge, or to take any other action necessary to protect public health. The District Courts of the U.S. are given jurisdiction to enforce such actions by the Attorney General.

VI. Title VI — Miscellaneous

The conference bill will not affect admiralty or maritime law or the jurisdiction of U.S. courts with respect to civil actions under maritime or admiralty jurisdiction. As a result, a responsible party could be held liable under maritime tort law in addition to liability imposed under this Act. In addition, an order, rule, or regulation in effect under a law replaced by this Act will continue in effect under the corresponding provision of this Act until repealed, amended, or superseded.

Section 6002 makes it clear that amounts in the Oil Spill Liability Trust Fund, with certain, may not be spent except pursuant to express appropriation. An amount of up to \$ 50 million in any activities without being subject to appropriation. The only other exceptions are for (1) sums recovered by trustees for natural resource damages which are held in revolving trust accounts, (2) amounts necessary for the payment of uncompensated removal costs and damages and (3) up to \$ 5 million to carry out section 5003 and 5004 (Bligh Reef Light and Vessel Traffic Service System in Port of Valdez, Alaska).

The exception for amounts necessary for the payment of uncompensated removal costs and damages was an unexpected addition to the conference bill. Section 1013 of the bill provides that a claim for uncompensated removal costs and damages may only be presented to the Fund after it is first presented to the responsible party or guarantor. The exception from appropriation for the amounts necessary to pay these claims as a practical matter means that these amounts are taken out of the federal budgetary process and will be available for expenditure upon presentation of a claim. However, the conference bill does not provide a direct cause of action against the Fund to recover these amounts. Therefore, regulations providing procedures for a direct cause of action against the Fund will be necessary in order for the full advantages of this exception to be realized.

Section 6003 of the conference bill contains a moratorium on oil and gas leasing, exploration and development under the Outer Continental Shelf Land Act on any lands of the Outer Continental Shelf offshore North Carolina. Although no similar provision was contained in either the House or the Senate bill, the managers, of the conference committee agreed to add it to the conference agreement at the request of Chairman Jones.

Section 6004 contains an amendment of the Outer Continental Shelf Lands Act regarding the cooperative development of common hydrocarbon-bearing areas underlying the Federal and State boundaries. An exception was added for the West Delta Field offshore Louisiana.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η πολεμική έξαρση και η συνεχής συγκέντρωση μεγάλων στρατιωτικών δυνάμεων στην περιοχή του Κόλπου, ανεβάζουν το θερμόμετρο της προσμονής στα μεγάλα διεθνή Ναυτιλιακά Κέντρα.

Τα σενάρια συνεχώς εναλλάσσονται και οι γνώμες και απόψεις των κρατούντων και από τις δύο πλευρές αλλάζουν τη μορφή της αγοράς καθημερινά.

Οίτιμές του πετρελαίου αρχίζουν να παίρνουν απαγορευτικές διαστάσεις, ενώ η πτώση του δολλαρίου συνεχίζεται.

Όλα όμως τα παραπάνω δεν δείχνουν να αποθαρρύνουν την κινητικότητα των ναυτιλιακών κύκλων. Ο Πειραιάς συγκεντρώνει τη δραστηριότητά του στον τομέα των bulkers και tweendeckers με τό να επιθεωρεί πολλά πλοία προς το παρόν ενώ οι πράξεις αγοράς που πραγματοποιούνται είναι σαφώς λιγότερες.

Πολλοί είναι αυτοί που πιστεύουν ότι η κρίση στον Κόλπο θα δημιουργήσει (όπως κάθε τέτοιου είδους σύρραξη) νέες ευκαιρίες. Επίσης η πτώση των τιμών των πλοίων έχει φέρει κάποια ελαφρά αισιοδοξία ότι συντελείται προσαρμογή των υψηλών τιμών πρόσκτησης στους χαμηλούς ναύλους και ως εκτούτου τα υπερήλικα πλοία και όρισμένα capesize και panamax αρχίζουν να προσφέρονται σε τιμές αρκετά συμφέρουσες.

Η τάση που επικρατεί, την οποία συμμεριζόμαστε, προτρέποντας ανάλογα τους πελάτες μας είναι να επιθεωρούν όσο το δυνατόν περισσότερο πλοία και κατόπιν να γίνονται προσφορές «Outright» διότι κατά τη διαπραγμάτευση οι τιμές έχουν μεγάλη διακύμανση από τις αρχικές ιδέες των πωλητών.

Γενικά η αγορά συνεχίζει να παρουσιάζει κάμψη και ούτε ο Σεπτέμβριος, όπως πολλοί περίμεναν, μπόρεσε να ανατρέψει τη πτωτική τάση.

Με την έναρξη, ουσιαστικά, της χειμερινής περιόδου βρισκόμαστε ήδη σε μία χαμηλή αγορά με ελαφρά περαιτέρω πτωτικές τάσεις. Το αγοραστικό ενδιαφέρον έχει εκδηλωθεί κυρίως σε «en block» συμφωνίες τάνκερς και σε αγορές μεγάλων μπάλκ κάρριερς και λιγότερο σε αγορές πλοίων handy zise.

Άλλωστε ο δείκτης του BIFFEX είναι κάτι παραπάνω από ένδεικτικός της όλης κατάστασης.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
Pontoporia	155.375	1971	7.000.000	Άγνωστοι
Yukona	146.374	1973	12.000.000	Έλληνες
White Coral	61.437	1974	5.350.000	Έλληνες
Brisas I	61.981	1980	10.000.000	Ιάπωνες
Ocean Steelhead	30.435	1982	8.300.000	Έλληνες
Norman Hunter	145.000	1973	7.400.000	Έλληνες
Bluebell	37.052	1974	15.000.000	Χόγκ Κόγκ
Bratislava				
Praha	32.350	1974	6.000.000	Τούρκοι
Handy Commander	27.000	1977	6.350.000	Νορβηγοί
Mexican Gulf	57.228	1971	—	Έλληνες
Sherene	26.430	1977	—	Άγνωστοι
Dixie	35.223	1975	7.500.000	Νορβηγοί
Agamemnon	49.898	1976	6.000.000	Έλληνες
Elounda Bay	23.811	1971	3.100.000	Έλληνες

Ipanema	38.711	1972	5.450.000	Κινέζοι
Kella	29.163	1969	2.000.000	Άγνωστοι
Montreux Star	56.000	1967	3.800.000	Κινέζοι
Myrthis	15.786	1981	5.700.000	Έλληνες
San Miguel Bay	60.895	1978	9.950.000	Έλληνες
Sarnia	19.427	1974	3.800.000	Έλβετοι

TANKEPS:

Kingsbird	6.700	1984	7-8 εκατ.	
Ocean Castle	6.700	1984	εκάστο	Δανοί
Princess	6.700	1984		
Sunshine Leader	258.000	1975	24.000.000	Άπω Ανατολή
Vasilikos	141.178	1976	16.750.000	Νορβηγοί
Finnanger				
Falkanger	38.000	1986/	105.000.000	Νορβηγοί
Fossanger		1988		

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοκινήτων 2000 κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας OPEL VECTRA.

Διαλέξτε τώρα το OPEL VECTRA σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

Διαλέξτε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού. Κινητήρας: 1.6 i, 1.8 i, 2.0 i. Εξοπλισμός: GLS. Αμάξωμα: 4θυρο.

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.



OPEL

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E., ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΔΙΣΤΟΜΟΥ, 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ. 684 6512, ΤΕΛΕΞ 223180 DYNA GR.

Perseverance	39.988	1988	32.250.000	Έλβετοί
Torm Helene	39.346	1980	33.000.000	Έλβετοί
Gulf Atlantic	132.000	1977	15.800.000	Έλληνες
African Addax	82.135	1975	15.500.000	Ιταλοί
Fiona	48.915	1970	7.750.000	Φινλανδοί
Merit I	244.000	1973	22.000.000	Έλληνες
Pasadena	98.135	1967	7.000.000	Απ. Ανατολή
Amazon Venture	60.951	1974	13.000.000	Σιγκαπούρη
Marwah I	2.427	1970	815.000	Άγνωστοι
Saint John II	38.987	1976	10.500.000	Νορβηγοί
Esso Yokohama	21.106	1969	3.850.000	Ευρωπαίοι

ΦΟΡΤΗΓΑ/ΤΟΥΗΝΤΕΚΕΡΣ:

Zuhai K.	7.450		2.350.000	Κινέζοι
Arawa Bay	10.893	1975	3.100.000	Άγνωστοι
Maringua	12.291	1971	1.650.000	Άγνωστοι
Verdi	9.050	1978	3.900.000	Άγνωστοι
Aries	11.300	1979	8.000.000	Νορβηγοί

ΔΙΑΦΟΡΑ:

Maloja	10.220	1974	4.500.000	Απ. Ανατολή
Starsea	9.750	1974	—	Άγνωστοι
Junior D.	1.010	1966	250.000	Έλληνες
Ville de Corte	1.274	1973	2.350.000	Έλληνες

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ:

Όνομα	TDW/ LDT	Έτος	Τιμή \$ LDT
John Brinckman	6.249	1964	220
Theodor Storm	4.875	1966	220
Hanzin Walcott	134.022	1974	197
Houston	26.946	1968	—
Julie Ann	30.263	1964	—
Rydjin	29.894	1975	258

Pireas	6.019	1964	—	(Ταϊλάνδη)
Enna G.	9.423	1961	—	(Ινδία)
British Viscount	2.475	1960	—	(Ινδία)
Udang Natuna	93.231	1964	240	(Ινδία)
Anarka	4.500	1964	230	(Απω Ανατολή)
Vatution	12.295	1965	255	(Ινδία)
August Jakobson	4.269	1966	240	(Ινδία)
Hunedoara	25.798	1966	205	(Ελλάδα)

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

Πρίν 20 χρόνια — Αύγουστος 1970

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή \$
Ameta	Sdecker	2.152	1964	670.000
Elin Hope	CSD	13.073	1961	2.790.000
Sunmalka	BC	24.355	1961	2.460.000
Ross Bay	TK	19.640	1959	1.427.000

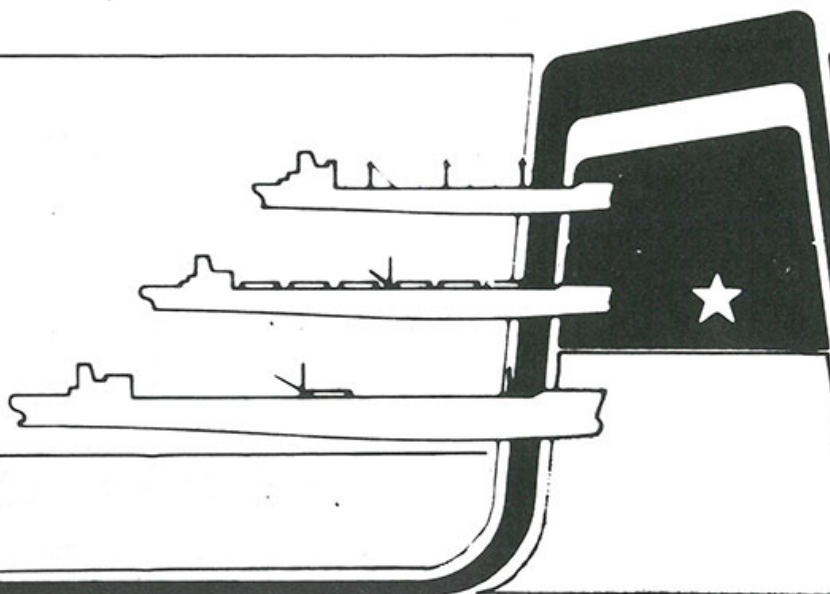
Πρίν 10 χρόνια — Αύγουστος 1980

Brittenburg	TW	11.030	1970	4.000.000
Anna Presthus	TW	10.850	1974	5.400.000
Edelweiss	BC	26.940	1977	11.650.000
Chieftain	BC	26.646	1973	9.300.000
Osco Star	TK	28.680	1975	15.500.000

Πρίν 1 χρόνο — Αύγουστος 1989

El Ancora	BC	129.390	1973	14.200.000
Ocean Traveller	BC	74.000	1975	10.500.000
Candia	BC	33.656	1972	5.350.000
Kamateri	TW	22.356	1978	8.500.000
Golar Robin	TT	215.923	1973	17.125.000
Hansa Visby	MT	139.200	1976	21.000.000
John Hunter	MT	24.635	1975	7.500.000

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Πωλήσεις σιτηρών στο Ιράν

Ευνοϊκές διαφαίνονται οι προϋποθέσεις για τη πώληση τουλάχιστον 1,6 εκατομ. τόννων σιτηρών στο Ιράν, σύμφωνα με ανακοίνωση του προέδρου του Όργανισμού Σίτου της Αργεντινής (JNG.). Τό 1989 οι πωλήσεις σίτου από το JNG έφθασαν τούς 1,3 εκατ. τόνν., ενώ παράλληλα οι πωλήσεις ιδιωτών έφθασαν τούς 300.000 τόννους.

Παρά το σκληρό ανταγωνισμό εμπόρων σιτηρών από τη Γαλλία, την Αυστραλία και τον Καναδά και τα προβλήματα που δημιουργεί ο αποκλεισμός του γειτονικού Ιράκ από τις δυνάμεις των Ηνωμένων Εθνών, η Αργεντινή και το Ιράκ συμφώνησαν να ενεργοποιήσουν τη συμφωνία που έχουν υπογράψει πρό τριετίας για την αγορά από την Τεχεράνη τουλάχιστον ενός εκατομ. τόν. σιτηρών κάθε χρόνο. Τό Ιράν παράγει έτησίως 5 εκατ. τόννους σίτου και αγοράζει από το εξωτερικό 4,5 εκατ. τόννους.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Τό εκπαιδευτικό σκάφος

Έκτελώντας εκπαιδευτικό πλοῦ διαρκείας έπτά μηνών, τό πλοῖο — σχολή του Βραζιλιανού εμπορικού ναυτικού, κατέπλευσε στις άρχές του Αύγουστου στον γαλλικό λιμένα της Ρουέν. Τό πλοῖο, όνόματι «Βραζιλία», ναυπηγήθηκε τό 1986 σέ βραζιλιανό ναυπηγείο σέ αντικατάσταση του προηγούμενου εκπαιδευτικού σκάφους «Castodio-de-Mello».

Τό «Βραζιλία» έχει μήκος 131 μέτρων και έμφορτο έκτόπισμα 3.400 τόννων. Μπορεί νά δεχτεί για έκπαίδευση 200 δοκίμους, ενώ τό τακτικό προσωπικό του περιλαμβάνει 30 αξιωματικούς και 190 άνδρες πληρώματος. Στό ταξίδι που πραγματοποιεί έφέτος φιλο-

ξενεί 151 δοκίμους, από τούς όποιους οι 140 είναι Βραζιλιανοί και οι 11 ξένοι, κατά τό πλεῖστον Νοτιοαμερικανοί.

Ο έφετεινός πλοῦς άρχισε στις 9 Μαρτίου μέ άφετηρία τον λιμένα του Ρίο Τζανέιρο και θά τελειώσει στις 4 Οκτωβρίου στο Ι-διο λιμάνι. Στό μεταξύ διάστημα έκανε τό γύρο της Νότιας Αμερικής μέσω του πορθμού του Μαγγελάνου και προσέγγισε στη Β. Αμερική. Ύστερα περιηγήθηκε τη Μεσόγειο και θά συνεχίσει προς τη Βαλτική, μέ προσέγγιση στο Λένινγκραντ από όπου θά επιστρέψει στην πατρίδα του.

ΔΑΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Στην άρχή του έτους ή υπό σημαία Δανίας Δύναμη του εμπορικού στόλου έφθανε τά 514 πλοία συνολικού τοννάξ 6.770.000 τον. d.w. χωρίς νά περιλαμβάνονται τά υπό ξένες σημαίες αλλά υπό Δανικό έλεγχο πλοία. Έναντι της αντίστοιχης ήμερομηνίας του 1989 έμφανίζεται αύξηση κατά όκτώ μονάδες συνολικού τοννάξ 132.000 τον. d.w.

Κατά κατηγορίες πλοίων ή σύνθεση του στόλου είναι ή ακόλουθη: 131 πλοία γραμμής (κοντεΐνερ, ρό-ρό, συμβατικά τακτικών γραμμών, επιβατηγά, φέρυ-μπώτ), συνολικού τοννάξ 1.762.000 τον. d.w., 261 πλοία τράμπς (φορτηγά, ψυγεία, άκτοπλοϊκά) συνολικού τοννάξ 953.000 τον. d.w., 75 δεξαμενόπλοια ύγρων φορτίων (πετρελαιοφόρα, μεταφοράς προϊόντων, ύγραεριοφόρα, χημικά) συνολικού τοννάξ 4.017.000 τον. d.w. και 47 διάφορα πλοία (πλωτές εξέδρες, ρυμουλκά κλπ.) συνολικού τοννάξ 37.000 τον. d.w..

Η εμπορική ναυτιλία άποτελεί τη τρίτη σέ μέγεθος εξαγωγική βιομηχανία της χώρας. Τό 95% των εισπράξεων της προέρχεται από μεταφορές μεταξύ ξένων λιμένων. Τό ύψος των εισπράξεων ανήλθε τό 1989 σέ 20 δισεκατομμύρια κορωνών και τά καθαρά

κέρδη σέ 4 δίσ. Η από του Αύγουστου 1988 καθιέρωση του δευτέρου νηολογίου (DIS) προσέδωσε τον τόνο της ανάπτυξης του στόλου, τό δέ ναυπηγικό πρόγραμμα σημείωσε νέο ρεκόρ.

Σήμερα περί τά 100 πλοία τελούν υπό ναυπήγηση, τά 70 από τά όποια σέ ναυπηγεία της Δανίας.

ΙΤΑΛΙΑ

Η προστασία της θάλασσας

Επιτέλους τό Ύπουργικό Συμβούλιο ένέκρινε τό νομοσχέδιο που άφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τό νομοσχέδιο αυτό περιέχει δύο βασικές κατηγορίες διατάξεων. Η πρώτη προβλέπει τη διάθεση 135 δισεκατομμυρίων λιρετών για την έφαρμογή των μέτρων προστασίας και έλέγχου της ρυπάνσεως της θάλασσας και παράλληλα την ένίσχυση των υπηρεσιών ασφάλειας και επιθαλάσσιας άρρωγής τις όποιες παρέχει ή Άκτοφυλακή.

Η δεύτερη κατηγορία διατάξεων άφορά έκτέλεση έργων και προβλέπει πιστώσεις ύψους 75 δισεκατομμυρίων λιρετών προοριζόμενες για τη κατασκευή και λειτουργία των εγκαταστάσεων ύποδοχής και χειρισμού των καταλοίπων πετρελαίου. Οι ίδιες εγκαταστάσεις θά είναι κατάλληλες για την ύποδοξη θαλασσερμάτων και λυμάτων καθαρισμού των πλοίων που μεταφέρουν πετρελαιοειδή και χημικά προϊόντα. Ύπάρχει επίσης πρόβλεψη για εγκαταστάσεις καύσεως των άπορριμμάτων που προέρχονται από σκάφη πλέοντα μεταξύ λιμένων.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Παραγγελία Σουπερφέρρως

Τονωτική ένεση θεωρείται από τη ναυπηγική βιομηχανία του Καναδά, ή άπόφαση της κυβέρνησης νά αναθέσει τη ναυπήγηση ενός μεγάλου όχηματαγωγού μεταφορικής ικανότητας 470 όχημάτων και 2.000 επιβατών στα ναυπηγεία Versatile Pacific Shipyards. Είναι ή πρώτη μεγάλη παραγγελία που αναλαμβάνουν τά ναυπηγεία μετά την άκύρωση της σειράς παγοθραυστικών του τύπου POLAR 8. Τό συμβόλαιο της ναυπήγησης θά άποφάρει σέ ναυπηγεία περί τά 120 εκατομ. δολάρια, ενώ θά ύπάρξουν άμεσα και έμμεσα πλεονεκτήματα σέ όλόκληρη την οικονομία της έπαρχίας Μπρίτις Κολούμπια. Θεωρείται πιθανό ότι μέ τη παράδοση του όχηματαγωγού τό 1993 θά ζητηθεί από τό ναυπηγείο και ή ναυπήγηση δεύτερου όμοιου σκάφους μέ παράδοση τό 1994.



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

ΚΥΠΡΟΣ**Συμφωνίες με Κίνα και Συρία**

Τό κυπριακό ημελόγιο υπέγραψε συμφωνία με τη Κίνα σύμφωνα με την οποία πλοία με Κυπριακή σημαία που καταπλέουν σε Κινεζικά λιμάνια θα εξαιρούνται της καταβολής τελών φορτίου με τη προϋπόθεση ότι η διαχείρησή τους θα γίνεται από γραφεία εγκατεστημένα στο Κυπριακό έδαφος. Η συμφωνία αυτή η οποία είναι η πρώτη που υπογράφει η Κίνα με ημελόγιο ευκαιρίας, προσδίδει στα Κυπριακά πλοία καθεστώς «πλέον ευνουμένου εθνους» ενώ περιλαμβάνει και προϋποθέσεις για την επάνδρωση Κυπριακών πλοίων με Κινεζικά πληρώματα. Επίσης με την συμφωνία ναυτιλιακής συνεργασίας ανοίγονται οι προϋποθέσεις για την εγκατάσταση των γραφείων Κινεζικών ναυτιλιακών εταιριών στην Κύπρο.

Παρόμοια συμφωνία ναυτιλιακής συνεργασίας μελετάται προς υπογραφή και με τη Συρία. Η συμφωνία αυτή θα περιλαμβάνει τον όρο ότι πλοία κάθε εθνους δεν θα καταπλέουν σε λιμάνια που θεωρούνται κλειστά για μία από τις δύο χώρες. Αν η συμφωνία αυτή εφαρμοσθεί τα Συριακά πλοία θα παύσουν να χρησιμοποιούν τα Τουρκικά λιμάνια από τα οποία τα Κυπριακά πλοία έχουν αποκλεισθεί από τον Μάιο του 1987.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ**Νέο Διεθνές Ημελόγιο**

Με τη ψήφιση της σχετικής νομοθεσίας από την Βουλή του Μεγάλου Δουκάτου το νέο διεθνές ημελόγιο του Λουξεμβούργου αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία από τον Νοέμβριο. Η νομοθεσία του νέου ημελογίου βασίζεται στο Γαλλικό και Βελγικό δίκαιο καθώς οι κυριότεροι χρήστες του θα είναι Βέλγοι πλοιοκτήτες. Περί τα 60 πλοία, που αποτελούν τη πλειοψηφία του ωκεανοπρόρου στόλου του Βελγίου θα επανανοητολογηθούν στο νέο ημελόγιο που προσφέρει σημαντική μείωση στα έξοδα λειτουργίας των πλοίων. Συγχρόνως οι πλοιοκτήτες έγγυηθηκαν τη διατήρηση των θέσεων 2.000 Βέλ-

γων ναυτικών, ενώ η Βελγική κυβέρνηση θα επωφεληθεί καθώς θα περικόψει τις επιχορηγήσεις στους πλοιοκτήτες που θα μεταφέρουν τα πλοία τους στο νέο ημελόγιο.

ΜΠΑΧΡΕΪΝ**Κερδοφόρο τό 1990 για τό ASSRY**

Μέχρι τον Ιούνιο του 1990 τα έσοδα της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης ASSRY παρουσίασαν αύξηση κατά 20% φτάνοντας τα 30 εκατ. δολάρια. Από τα 46 σκάφη που εισηλθαν για επισκευές, τα 12 ήταν υπερδεξαμενόπλοια και όκτώ ήταν μεγέθους «πάναμας». Το πρόγραμμα επέκτασης των δυνατοτήτων του ναυπηγείου συνεχίζεται με την εγκατάσταση μόνιμης δεξαμενής Ικανής να δεχθεί πλοία μέχρι 180.000 τόν. d.w. καθώς και προβλήτας επισκευών μήκους 350 μέτρων που θα διαθέτει όλες τις αναγκαίες μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις.

ΠΟΛΩΝΙΑ**Ναυπηγικές παραγγελίες**

Παρά την οικονομική κατάσταση της χώρας, την οποία η πολιτική δημοκρατικοποίηση δεν μπόρεσε ακόμα να βελτιώσει, οι Πολωνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις έδειξαν τις τελευταίες ημέρες σαφή τάση παραγγελίας πολλών νέων πλοίων.

Ειδικότερα η εταιρία πλοίων Ξηρού φορτίου Polish Steamship προτίθεται να παραγγείλει όκτώ πλοία τύπου «πάναμας», συνολικής αξίας 250 εκατομ. δολαρίων, παραδοτέα μεταξύ 1992-1994. Οι παραγγελίες αυτές που γίνονται στα πλαίσια ανανεώσεως του στόλου της εταιρίας θα κατανεμηθούν μεταξύ Πολωνικών και ξένων ναυπηγείων. Για τα Πολωνικά ναυπηγεία προορίζονται δύο έως τρεις μονάδες και παράλληλα έχουν αρχίσει ήδη επαφές με ναυπηγεία της Ιαπωνίας, Ν. Κορέας και Ευρώπης. Πάντως στο πρόγραμμα δεν φαίνεται να περιλαμβάνεται το Δανικό ναυπηγείο B and W το οποίο ναυπηγεί ήδη για τη Πολωνική εταιρία 11 πλοία τύπου «πάναμας».

Εξάλλου η εταιρία τακτικών γραμμών Polish Ocean Lines προτίθεται να παραγγείλει προσεχώς στη Ν. Κορέα τέσσερα πλοία κοντέινερ/ρό-ρό των 2600 EVP προοριζόμενα για την ανεξάρτητη γραμμή του Β. Ατλαντικού. Η εταιρία αυτή, η οποία δεν έχει από δεκαετίας αυξήσει τη δύναμή της στον τομέα αυτό, έχει ήδη εν λειτουργία μία υπηρεσία εβδομαδιαίων αναχωρήσεων με τέσσερα κοντέινερ-ρό/ρό των 1500 EVP.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**Η κίνηση των λιμένων**

Για πρώτη φορά ύστερα από πολλά χρόνια η σοβιετική επιθεώρηση «Morskoy Flot», του Ιανουαρίου 1990, δημοσίευσε στατιστικά στοιχεία της κινήσεως των λιμένων της χώρας, τα οποία όμως αναφέρονται στο οικονομικό έτος 1988. Το σύνολο της λιμενικής κινήσεως ανήλθε σε 408,2 εκατομ. τόνους, από τους οποίους 149,3 εκατομ. ύγρά φορτία (κυρίως πετρέλαια και προϊόντα) και 258,4 εκατομ. ξηρά φορτία. Αναλυτικότερα τα ξηρά φορτία επιμερίζονται ως εξής: 116,8 εκατομ. άνθρακες και μεταλλεύματα, 37,4 εκατομ. δημητριακά, 11,4 εκατομ. ξυλεία, 56,1 εκατομ. γενικά φορτία (περίπου 10 εκατ. σε κοντέινερς) και 37,2 εκατομ. τροχαίο υλικό.

Η μεγαλύτερη κίνηση σημειώθηκε σε 12 κύριους λιμένες. Πρώτο στη σειρά είναι το λιμάνι του Novorossiysk με 44,9 εκατ. τόνους και ακολουθεί το Βέντσπιλς με 35,6, ή Όδησσός με 28,2 και το Βακού με 19,4. Τελευταίο στη σειρά των 12 είναι το Λένινγκραντ με 10,9 εκατ. τόν. Τον μεγαλύτερο όγκο των γενικών εμπορευμάτων συγκέντρωσε το λιμάνι Ilyichevsk, των δημητριακών το Novorossiysk, της ξυλείας το Nakhodka και του τροχαίου υλικού επίσης το Ilyichevsk που έχει σιδηροδρομική ανταπόκριση με τη Βάρνα της Βουλγαρίας.

Τό 1988 τα σοβιετικά λιμάνια δέχτηκαν 66.230 πλοία, μεταξύ των οποίων 9.925 πετρελαιοφόρα. Υπολογίζεται ότι κάθε μέρα περί τα 4.290 ξένα πλοία βρίσκονται σε σοβιετικά λιμάνια με μέσο όρο παραμονής 55 ώρες.

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR**

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Αύξημένο οικογενειακό επίδομα γιά τό 1990

Αύξημένο κατά 20% προβλέπεται τό οικογενειακό επίδομα τών ναυτικών γιά τό έτος 1990, τό όποιο θά καταβληθεί τό 1991.

Αυτό ανακοίνωσε, ό Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, ό όποιος ανέφερε στοιχεία τής εκθέσεως του προέδρου του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμά Ζαφείρα, σύμφωνα μέ τά όποια τό 1989 εισπράχθηκαν 1,5 δισ. δραχμών καί θά καταβληθούν στους δικαιούχους 1,4 δισ. δραχμές.

Άκόμη ανέφερε ότι από τό 1981 έως καί τό 1988 τό πλεόνασμα φθάνει τό 2,4 δισ. δραχμές καί μέ τούς τόκους εκτιμάται ότι θά φθάσει τά 2,8 δισ. δραχμές.

Τό πλεόνασμα αυτό θά διατεθεί γιά τήν κάλυψη αναγκών τών ναυτικών μετά από άπόφαση πού θά ληφθεί μεταξύ του ΥΕΝ καί τών φορέων τών ναυτικών.

Ή συλλογική σύμβαση τών πρακτορειακών

Δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Β/23.7.90) ύπ' αριθ. 14691/2.7.90 άπόφαση του Υπουργού Έργασίας ή όποία κηρύσσει ύποχρεωτική τήν ύπογραφή στίς 21.4.90 συλλογική σύμβαση έργασίας του ύπαλληλικού καί υπηρετικού προσωπικού τών άτμοπλοϊκών καί πρακτορειακών επιχειρήσεων όλης τής χώρας.

Άγοραπωλησίες

— Σέ άλλοδαπούς έπωλήθη τό ύπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Ποντοπορεία» 155.375 τόν. d.w., 80.194 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί τών 7 έκατομ. δολλαρίων, ή όποία περιλαμβάνει χρονοναύλωση του πλοίου μέχρι τόν Δεκέμβριο 1991.

— Νορβηγοί είναι οί άγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Βασιλικός» 141.178 τόν. d.w., 65.917 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής 16,7 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό ύπό σημαία Βραζιλίας μπάλκ κάρριερ «Myrthis» 15.786 τόν. d.w., 9721 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί τών 5,7 έκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό ύπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «White Coral» 61.438 τόν. d.w. 37.522 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 5,3 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί άγοραστές του cape size μπάλκερ «Yukona» 148.200 τόν. d.w., 79442 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί τών 12 έκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οί άγοραστές του ύπό σημαία Λιβερίας μπάλκ κάρριερ «Ocean Steelhead» 30.485 τόν. d.w., 16.380 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής 8,3 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν, σέ άγνωστη τιμή, τό ύπό σημαία Λιβερίας μπάλκ κάρριερ «Mexican Gulf» 57.228 τόν. d.w., 28.373 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1971.

— Σέ Έλληνες τέλος, έπωλήθη τό μικρό Γιουγκοσλαβικό φορτηγό «Korcula» 3.320 τόν. d.w., 2.092 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής 550.000 δολλαρίων.

Άγορά επιβατηγού

Έλληνες άγόρασαν τό πλοίο τύπου ρόλλ όν - ρόλλ όφ «Ville de Corte» 500 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, άπό τή Γαλλική εταιρία τής Μασσαλίας Compagnie Meridionale de Navigation, έναντι τιμής περί τών 2,4 έκατομ. δολλαρίων.

Τό πρόγραμμα τής HELMEPA

Ή Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος HELMEPA θά παρου-

σιάσει τό νέο Έκπαιδευτικό Ένημερωτικό Πρόγραμμα τής γιά τούς Έλληνες ναυτιλόμενους τήν προσεχή Πέμπτη, 4 Όκτωβρίου, ώρα 13.00, στό χώρο τής Μόνιμης Έκθεσης, Άκτή Μιαούλη 69, στόν Πειραιά.

Ό κ. Γιώργος Συμεωνίδης στόν INMAPSAT

Ό κ. Γιώργος Συμεωνίδης ανέλαβε Διευθυντής Έταιρικών Υποθέσεων του INMAPSAT όπου θά είναι υπεύθυνος γιά τίς σχέσεις του όργανισμου μέ τίς χώρες-μέλη, γιά τό σχεδιασμό καί τή διαμόρφωση τής πολιτικής του INMAPSAT καί γιά τόν έλεγχο τών προγραμμάτων τηλεπικοινωνιών του όργανισμου. Ό κ. Συμεωνίδης υπήρξε στό παρελθόν έπικεφαλής σχεδιασμού κινητών, άσυρμάτων καί δορυφορικών τηλεπικοινωνιών του ΟΤΕ καθώς καί πρόεδρος του Συμβουλίου του INMAPSAT κατά τή περίοδο 1989-1990.

Νέα φυλλάδια

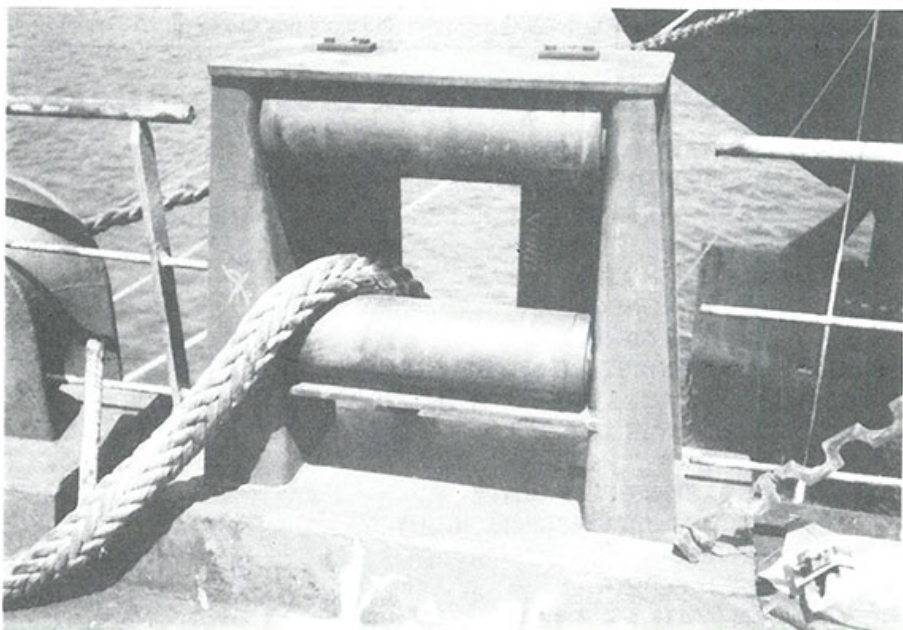
Τόν Αύγουστο εκδόθηκαν άπό τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ 289 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Σύμφωνα μέ στοιχεία του ΥΕΝ τόν περασμένο Ιούλιο εκδόθηκαν 373 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ή Έναπόθεση Έφοδίων Πλοίων καί Άεροσκαφών

Μέ τήν ύπ' αριθ. Τ 2500/57/Γ10019/ πολ 21/11.7.90 έπανακαδοικοποιημένη έγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών πού ισχύει άπό 1.9.90 καταργούνται τά διπλά κλειδιά στίς άποθήκες άποταμεύσεως, καθιερώνεται ή πίστωση τών παραστατικών καί ή τήρηση τών καρτελλών άπό τίς έφοδιαστικές επιχειρήσεις καί καθορίζεται άπλοποιημένη διαδικασία έφοδιασμού καί στά τράνζιτο

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ FAIRLEADS



Όλοκαίνουργα γιά πλοία μέχρι 35.000 TDW.
Thl. 4111611, Telex: 213023

‘Η Διεθνής Συνάντηση ‘COLOMBUS ‘92’

Στά πλαίσια των εορτασμών των πεντακοσίων χρόνων από την ανακάλυψη της ‘Αμερικής από τον Χριστόφορο Κολόμβο, το τελευταίο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στη Χίο η Διεθνής Συνάντηση ‘COLOMBUS ‘92’ που τελούσε υπό την αιγίδα της ‘Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια των εορτασμών αυτών έχουν πραγματοποιηθεί, επίσης στη Χίο, τρία άλλα συνέδρια, το πρώτο τον Σεπτέμβριο του 1987 με θέμα ‘Ιστορία και Πολιτισμός της Χίου — Παγκόσμια Συνάντηση COLOMBUS ‘92, το δεύτερο το 1988 με θέμα ‘Χίος και ‘Εμπόριο — COLOMBUS ‘92’ και το τρίτο τον Σεπτέμβριο του 1989 με θέμα ‘Ξένοι Ταξιδιώτες στη Χίο’.

Κατά την έναρξη του τέταρτου συνεδρίου, που πραγματοποιήθηκε στο ‘Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο της Χίου με θέμα ‘Αιγαίο, χώρος πολιτισμού: ‘Από τον ‘Ομηρο στον Κολόμβο’, μίλησε εκ μέρους της ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστών ο Δρ. Μαθιός Δ. Λώς, ο οποίος, προσφωνώντας τους συνέδρους, είπε τα εξής:

«Κυρίες και Κύριοι,

‘Επτά πόλεις μάρναντο (φιλονικούσαν) σοφόν διά ρίζαν ‘Ομήρου, Σμύρνα, Χίος, Κολοφών, ‘Ιθάκη, Πύλος, ‘Αργος, ‘Αθήνα’.

‘Ερχόμενος στη Χίο, μου ήλθε στο νου αυτό το δίστιχο που μάς μάθαιναν παλιά στο σχολείο και μαζί μ’ αυτό οι ‘Ομηρικοί τσακωμοί με τον καθηγητή και τους συμμαθητές μου, οι οποίοι στην επιμονή μου ότι ο ‘Ομηρος πρέπει να ήταν όπως οδήγησε Χιώτης και μάλιστα Βρονταδούσης, αντίτειναν υπομονετικά ότι το ζήτημα αμφισβητείται. Σήμερα, δέν νομίζω να υπάρχει πλέον κανείς μέσα σ’ αυτήν την αίθουσα που να πιστεύει ότι ο ‘Ομηρος δέν ήταν Χιώτης και να θέλει να αναχωρήσει σώς απ’ το νησί μας!

Κυρίες και Κύριοι,

‘Εκπροσωπώ την ‘Ενωση ‘Ελλήνων ‘Εφο-

πλιστών που συμμετέχει στο παρόν Συνέδριο ‘COLOMBUS ‘92’ με θέμα ‘Αιγαίο-Χώρος Πολιτισμού — ‘Από τον ‘Ομηρο στον Κολόμβο’ και που παρακολουθεί με μεγάλο ενδιαφέρον την μέχρι τώρα τετραλογία Συνεδρίων για τα 500 χρόνια από την ανακάλυψη της ‘Αμερικής από τον μεγάλο Γενουάτη Θαλασσοπόρο.

‘Ο ‘Ελληνικός ‘Εφοπλισμός και η ‘Ελληνική Ναυτιλία γενικότερα έχουν κάθε λόγο να είναι ευαίσθητες σε έκδηλωση της έμβελεας και της ιστορικής βαρύτητας αυτού του Συνεδρίου.

Πρώτα-πρώτα, διότι οι πόλεις της Γένοβας και της Χίου που σμίγουν πολιτιστικά και αυτό το τριήμερο, έχουν από αιώνες ενώσει τις μοίρες τους στον εμπορικό τομέα μετά από μακραίωνη συμβίωση κατά τη Φραγκοκρατία και μέσω των παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορών.

‘Ο Χριστόφορος Κολόμβος είχε εξ άλλου τους λόγους του να επιδιώξει να έλθει ειδικά στη Χίο για να συμπληρώσει εδώ τις ναυτιλιακές γνώσεις του. Και είναι γεγονός ότι έτούτος ο τόπος, έτούτο το νησί, αποτελεί κατά παράδοση τη μεγαλύτερη πηγή έμφυχου υλικού και πλοίων στον ‘Ελληνικό ναυτιλιακό χώρο. Δικαιούται λοιπόν η Χίος να είναι σήμερα ο άξιος οικοδεσπότης αυτής της τόσο σημαντικής παγκόσμιας συναντήσεως.

Τό ότι η θάλασσα ένώνει τους λαούς οι συνάδελφοί μου και οι ναυτικοί μας τό γνωρίζουν πολύ καλά. Τους τό υπενθυμίζει εξ άλλου ή πάντα γνώριμη όψη της πόλης της Γένοβας και του λιμανιού της, όπου ή ελληνική σημαία έρχεται να ήσυχάσει κάθε φορά που καταπλέουν εκεί τά βαπόρια μας.

‘Ως ‘Ελληνικός ‘Εφοπλισμός έχουμε λοιπόν κι έμεις κάθε λόγο να ευχόμεθα την έκ των πραγμάτων εμπορική αδελφοποίηση των δύο πόλεων της Χίου και της Γένοβας, ν’ ακολουθήσει σύντομα ή αδελφοποίηση και στον πολιτιστικό τομέα, αφού ή κάθε μία έχει τόσα πολλά να προσφέρει στην άλλη.

Τίς εύχες μας έρχονται να ένισχύσουν και

οι συνάδελφοί μας του Λονδίνου μέσω της ‘Ελληνικής ‘Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, του γνωστού σε όλους Κομμίτη, διά στόματος του Προέδρου τους κ. Γιάννη Χατζηπατέρα του οποίου τον χαιρετισμό σας διαβάω αυτούσιο:

«Μέ ιδιαίτερο ένδιαφέρον και χαρά όλοι οι Χιώτες της ‘Αγγλίας παρακολουθούμε τό δημιουργικό και πολιτιστικό έργο που γίνεται στη Χίο τέσσερα χρόνια τώρα με άφορη την επέτειο των 500 χρόνων της ανακάλυψης της ‘Αμερικής από τον Χριστόφορο Κολόμβο, που τόσο συνδέθηκε τό όνομά του με τη Χίο. ‘Η έφετεινή συνάντηση που τιτλοφορείται: ‘Αιγαίο χώρος πολιτισμού από τον ‘Ομηρο στον Κολόμβο’ πρέπει να κάνει τους Χιώτες ιδιαίτερα υπερήφανους.

Συχαίρω θερμά και χαιρετώ εγκάρδια τους οργανωτές του Συνεδρίου και ιδιαίτερα την πολύ άξια και πολύ αγαπητή μου συνεργάτρια Καίτη Παπαμιχαήλ - Νεγρεπόντε.

Εύχομαι σε όλους τους Συνέδρους και ακροατές ένα χαρούμενο Συνέδριο και καλή έπιτυχία στο έργο τους.

‘Ιωάννης Δ. Χατζηπατέρας, Πρόεδρος Κομμίτη.

Κυρίες και Κύριοι Σύνεδροι,

‘Η πρώτη Ναυτιλία της Εύρώπης, ή πρώτη Ναυτιλία του Κόσμου σάς καλωσορίζει στη Χίο και σάς εύχεται καλή έπιτυχία. Εύχαριστώ.

Γιά τά θύματα του ‘Φλάγκ Θεοφανώ’

Τό ποσόν των 114.000 λιρών ‘Αγγλίας, κατατέθηκε στην ‘Εθνική Τράπεζα, προκειμένου να διανεμηθεί στις οικογένειες των έντεκα ‘Ελλήνων και όκτώ ξένων ναυτικών που χάθηκαν σς ναυάγιο του ελληνικού φορτηγού πλοίου ‘Φλάγκ Θεοφανώ’ στις 30 ‘Ιανουαρίου 1990, έξω από τό λιμάνι του Σουθάμπτον.

‘Ο ‘Υπουργός κ. ‘Αριστ. Παυλίδης, διευκρίνισε ότι τό ποσό αυτό, από τό όποιο σε κάθε οικογένεια αναλογούν 6.000 λίρες, προέρχεται από μέρος της ένίσχυσης της ΕΟΚ προς την βρετανική κυβέρνηση για άποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε τότε ή θεομηνία.

Κατάσχεση ρυμουλκού

Τό Κεντρικό Λιμεναρχείο ‘Ελευσίνας κατάσχεσε τό ρυμουλκό ‘Γεώργιος Δ., Ν.Π. 6307, καθώς και τό φορτίο του σε καύσιμα γιατί έκτιμάται ότι είναι προϊόν λαθρεμπορίας.

Συγκεκριμένα στα τιμολόγια αγοράς έλευθερου πετρελαίου ‘Diesel’ τύπου Β’ που προσκόμισε ο πλοιοκτήτης του ρυμουλκού Γεράσιμος Δραγάτος για να αποδείξει την νομιμότητα της αγοράς των καυσίμων που βρέθηκαν στο ρυμουλκό του ή περιεκτικότητα σε θείο ήταν 0,29, τά δείγματα όμως από τό φορτίο του ρυμουλκού που στάλθηκαν για χημική ανάλυση βρέθηκαν με περιεκτικότητα σε θείο 0,96 γεγονός που άπαγορεύει την διακίνησή του στο έλεύθερο εμπόριο και έπιτρέπεται αποκλειστικά ή χρήση του από έμπορικά πλοία.

‘Υπενθυμίζεται ότι τό παραπάνω Ρ/Κ έντοπίστηκε στις 10 Αυγούστου στον κόλπο της ‘Ελευσίνας με άντικανονική σύνθεση πληρώματος, με φορτίο καυσίμων στους στεγανούς χώρους και στις δεξαμενές έρματος και με άπόπλου χωρίς άδεια της Λιμενικής

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΩΛΕΙ

ΠΛΗΡΩΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (PABX) ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΜΑΡΚΑΣ PLESSEY K1 ME 8-BIT MICROPROCESSOR ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ 30 ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΟΛΕΩΣ ΚΑΙ 99 ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ.

ΣΥΝΟΔΕΥΕΤΕ ΕΠΙΣΗ ΑΠΟ:

A. ATTENDANT'S CONSOLE

B. BUSY CONTROL PANEL

C. DTMF ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ PLESSEY K PHONE

D. COMPANION HANDS FREE UNIT ΤΗΣ NORTHERN TELECOM

E. ΠΑΚΕΤΟ ΤΗΛΕΧΡΕΩΣΗΣ

F. PAGING SYSTEM

G. BATTERY BACK UP FLEXIBILITY

H. TEN OUTGOING TIE LINES/MISC ROUTES

I. NIGHT SERVICE

J. GROUPSET TELEPHONES

K. MUSIC ON HOLD

ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: κύριον ΤΣΑΡΤΑΚΛΕΑ ΜΑΡΚΟ

Τηλ. 4182111 (09.00-18.00)

Άρχης Περάματος.

Προανάκριση διενεργεί τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Έλεουσίνας.

Πειρατικές επιθέσεις σε ελληνικά πλοία

Πειρατική επίθεση δέχτηκε τή νύχτα της 23 Σεπτεμβρίου στη ράδα του Port Harcourt της Νιγηρίας τό Κυπριακό φορτηγό «Λαΐδη Άργυρώ».

Η επίθεση έγινε από 15 περίπου ένοπλους οι οποίοι προσήγγισαν τό σκάφος μέ ταχύπλοο καί μέ τήν απειλή όπλων λεηλάτησαν τό πρωαίο τμήμα του πλοίου αφαιρώντας κάβους, χρώματα καί άλλα ναυτιλιακά είδη.

Από τό πλήρωμα του πλοίου που τό αποτελούν πέντε Έλληνες καί τέσσερις άλλοδαποι ναυτικοί δέν έπαθε κανένας τίποτε.

Έξ άλλου πειρατές επιτέθηκαν στις 27 Σεπτεμβρίου στο έλληνικό πλοίο «Αναγγελ Γκλόρι» ένώ βρισκόταν στο έξωτερικό άγκυροβόλιο Freetown στη Σιέρα Λεόνε.

Οι πειρατές ανέβηκαν στο πλοίο καί άφου άκίνητοποιήσαν τό πλήρωμα πήραν τρεις κάβους καί έξαφανίστηκαν. Από τό πλήρωμα του πλοίου δέν έπαθε κανένας τίποτε.

Φθινοπωρινές κρουαζιέρες της εταιρίας Στρίντζη

Δύο κρουαζιέρες στη Μεσόγειο θα πραγματοποιήσει εκτός του Οκτωβρίου η εταιρία Στρίντζη μέ τό πολυτελές πλοίο της «Ionian Island»

Η πρώτη κρουαζιέρα θα πραγματοποιηθεί από 12 έως 19 Οκτωβρίου καί τό πλοίο που θα ξεκινήσει από τό λιμάνι του Πειραιώς, θα προσεγγίσει στα λιμάνια Ρόδου, Άλεξανδρείας, Χάϊφας, Λεμεσού καί Κουσάντασι.

Η δεύτερη κρουαζιέρα θα πραγματοποιηθεί από 19 έως 25 Οκτωβρίου. Τό πλοίο θα άποχωρήσει από τό λιμάνι του Πειραιώς καί θα προσεγγίσει στα λιμάνια Μάλτας, Τύνιδας, Νάπολης καί Κατάνιας.

Στίς κρουαζιέρες, οι οποίες προσφέρονται σε οικονομικές τιμές, οι επιβάτες θα μπορούν να επισκεφθούν τά αξιοθέατα των πόλεων καί να κάνουν τίς άγορές τους.

Διάλεξη για τα λιπαντικά τελικών άξόνων

Η Λέσχη Άρχιμηχανικών Ε.Ν. σε συνεργασία μέ τήν Vickers Oils — Leeds U.K. καί τήν εταιρία Ι.Σ. Λαζόπουλος που τήν αντιπροσωπεύει στην Έλλάδα οργανώνει τήν Τρίτη 9 Οκτωβρίου διάλεξη μέ θέμα «a new say of treating sterntube problems with a unique lubricant».

Η διάλεξη, η οποία θα συνοδεύεται μέ τήν προβολή σλαϊντς καί βίντεο, θα πραγματοποιηθεί στις 6 μ.μ. στη Λέσχη Άρχιμηχανικών, Μαυροκορδάτου 11 - 13 στον Πειραιά.

Μέ τήν ευκαιρία ανακοινώθηκε ότι η εταιρία Vickers Oils, που ιδρύθηκε τό 1828 στο Leeds της Άγγλίας καί διευθύνεται πάντα από τήν οικογένεια Vickers, παράγει άποκλειστικά εξειδικευμένα λιπαντικά για τήν Ναυτιλία καί τήν Βιομηχανία.

Επίσης διευκρινίστηκε ότι από τά κυριότερα προϊόντα της είναι τό hdrox 21 & Hydrox 550 για τά σύγχρονα συστήματα τελικών άξόνων των πλοίων.

Τραπεζίτες του Λουξεμβούργου στον Πειραιά



Έκπρόσωποι πέντε μεγάλων Τραπεζών του Λουξεμβούργου οι οποίοι δείχνουν ένδιαφέρον να χρηματοδοτήσουν τήν Έλληνική Ναυτιλία επισκέφθηκαν τό περασμένο μήνα τον Πειραιά καί συναντήθηκαν μέ παράγοντες του έλληνικού έφοπλισμού στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ένδιαφερόμενοι μπορούν να άποταηθούν στο Προξενείο του Λουξεμβούργου, τηλ.: 4179515.

Στή φωτογραφία στιγμιότυπα από τή δεξίωση όπου διακρίνονται οι τραπεζίτες μέ τον πρεσβευτή του Λουξεμβούργου κ. J.J. Kasel καί τον πρόξενο κ. Χ. Παπαθεοδώρου.

Τοποθετήσεις λιμενικών Άξιωματικών

Από τό Υπουργείο ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών:

• ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Κων. Κοκορέτσας στη Σχολή Λιμενοφυλάκων, Νικ. Καλατζής στο λιμεναρχείο Έλεουσίνας, Γεώργ. Πιλιλίτης στο Κέντρο Έπιμόρφωσης Στελεχών Έμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) Πλοίαρχων, Νικ. Σπυρόπουλος στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, Θεόδ. Παπακωνσταντίνου στο Γραφείο Τύπου καί Δημοσίων Σχέσεων του Υπουργείου καί Ι. Άλεξανδρόπουλος στο λιμεναρχείο Κερκύρας.

• ΠΛΩΤΑΡΧΕΣ: Άνδρ. Βασιλόπουλος στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, Γεώργ. Μπουμπούλας στο λιμεναρχείο Κεφαλληνίας, Γεώργ. Καλαρώνης στη Διεύθυνση Έκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου, Σωτήρ. Δε-

μαγγός στην ΑΔΣΕΝ Έδρας, Γεώργ. Πανταζής στη Διεύθυνση Άσφαλείας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου, Άλέξ. Μαρκάκης στη Ναυτική Διοίκηση Αίγαίου, Άθαν. Λικάκος στη Διεύθυνση Έκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου καί Ι. Άρκάδης στο λιμεναρχείο Χίου.

• ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Δημήτρ. Μόσχος στο ύπολιμεναρχείο Στυλίδας, Δημήτρ. Τσιμπούρης στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Γεώργ. Βουρέκας στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Κων. Καράμπαμπας στο ύπολιμεναρχείο Πόρτο Χελίου, Εύαγγ. Καλαμπαλίκης στο ύπολιμεναρχείο Μεσολογγίου, Άπόστ. Κούρτης στη Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας, Έλευθ. Στάϊκος στη Διεύθυνση Άσφαλείας, Ηλίας Μανάκος στο ύπολιμεναρχείο Γυθείου, Γρηγ. Δίκαιος στο λιμεναρ-

FOR SALE

PROPULSION ENGINES

2X3750 BHP NOHAB WARTSILA 12V25 900 RPM

2X3000 BHP PIELSTICK PA6-280

1X3000 BHP DEUTZ BV8M - 540 600 RPM

1X1200 BHP WICHMAN ACAT KOPL.

1X1200 BHP MIRRLESS BLACKSTONE EZSL8 800/100 RPM

7X1150 BHP MTU 12V33182 2 2100 RPM

1X860 BHP NORDMO MC-6

2X575 BHP CALLESEN EOT 427

1X B + W 725 MTBS 40 AUXIL. FOR SPARES

1X300 HP B + W DM 20-MTS 30 AUXIL. FOR SPARES

CONT: PAPAIRIKOU NIKOLAOS

TEL: 46 31 5165

FAX: 46 31 192834

TLX: 21536 NPIS S.

N.P. IMPORT - EXPORT

VIRGINSATAN 11 B

416 54 GOTHENBURG

SWEDEN

χειο Πρέβεζας, Δημήτρ. Καραμπίνης στη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Θεόδ. Κυραγιάννης στο ύπολιμεναρχείο Αϊδηψού και Ήλίας Τάσος στη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.

• **ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ:** Μιχ. Λουκόπουλος στο ύπολιμεναρχείο Κατάκολου, Παναγ. Μητρόπουλος στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Νικ. Αναγνώστου στο λιμεναρχείο Πατρών, Νικ. Γεωργέλος στο λιμεναρχείο Ρόδου, Βασ. Τσιρόπουλος στο λιμεναρχείο Ήρακλείου, Έμμαν. Βαφείδης στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, Κων. Δάρας στο λιμε-

ναρχείο Άνδρου, Κων. Κουνουγέρης στη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου και ο σημαιοφόρος Χρήστος Ζαφειρίου στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς.

Έξάλλου με Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Μιχ. Οίκονομάκης και Κοσμάς Άλβανόπουλος (ιατρός).

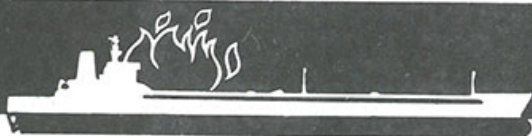
Οί ασφάλειες «American International Group»

Η ασφαλιστική εταιρία AIG τήν όποία άν-

τιπροσωπεύει στην Ελλάδα τό ασφαλίστικό συγκρότημα Κανελλόπουλος - Άδαμαντιάδης είναι σύμφωνα μέ έρευνα του περιοδικού «Fortune» ή δεύτερη πλέον επιτυχημένη έταιρία μεταξύ δέκα διεθνών εταιριών.

Στό ενημερωτικό δελτίο του φθινοπώρου 1990 περιέχονται νέα της εταιρίας από τήν δραστηριότητά της στην Ελλάδα καθώς και άλλες πληροφορίες γιά τήν εξέλιξη του ασφαλιστικού τομέα.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (πρ. «Virgo»)	Μάλτας	5.150	1972	Κατά τήν άγκυροβόληση στη Ραβέννα στις 18/9 συγκρούστηκε μέ ρυμουλκό και υπέστη ζημιές στην πλώρη.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	Έλληνική	10.996	1979	Συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Reliance Trader» στο Γκήλογκ στις 12/9.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	Μάλτας	8.868	1970	Συγκρούστηκε μέ το φορτηγό «N. Islam 1000» στη Τσιταγκόγκ στις 17/9.
IONIAN HARMONY	Μάλτας	5.293	1967	Άνέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή στην Πάτρα.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ	Παναμαϊκή	10.239	1968	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στην Ίμπιτούμπα στις 1/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΚΙΜΟΣ	Έλληνική	24.700	1985	Υπέστη ζημιές λόγω πτώσεως γερανού κατά τήν φόρτωση έφοδίων στη Βιτόρια στις 9/8.
ΑΡΕΤΗ	Έλληνική	13.631	1973	Κατά τό ταξίδι Ρίο Ίανείρο γιά Ποχάγκ υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 3/9.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	Έλληνική	12.660	1968	Συγκρούστηκε μέ τό κοντεινερόπλοιο «Venabu» άνοικτά του Φινιστέρρε στις 25/8.
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ	Κυπριακή	16.623	1971	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 17/9.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	14.483	1962	Προσάραξε στη Χαλκίδα στις 14/9 και υπέστη εισροή ύδάτων στο κύτος.
ΧΑΦΝΙΑ	Κυπριακή	9.918	1978	Έμεινε άκυβέρνητο λόγω βλάβης της μηχανής σε θέση 27.33.6 Β, 64.41 Δ στις 20/9 και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	Κυπριακή	1.800	1981	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη κυρία μηχανή που υπέστη στις 12/9.
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	Λιβεριανή	61.183	1973	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη στις 9/9 συνεπεία βλάβης στην μηχανή.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ:				
IONIAN ΦΑΝΤΑΣΥ	Έλληνική	5.293	1968	Επιθεωρήθηκε στην Πάτρα συνεπεία βλάβης που υπέστη στην κυρία μηχανή στις 3/9.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ	Έλληνική	7.824	1974	Επιθεωρήθηκε έν πλώ στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 10/9.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δυσχερέστατη καθίσταται η έπεξεργασία του δελτίου της ναυλαγοράς του δευτέρου δεκαπενθήμερου του Σεπτεμβρίου, καθώς η ραγδαία άνοδος των τιμών πετρελαίου δραστηρικά μεταβάλλει τους οικονομικούς συντελεστές των θαλασσίων μεταφορών.

Μεγάλη διστακτικότητας επικρατεί τόσο στους ναυλωτές να προχωρήσουν σε άμεση φορτώσεις, όσο και στους πλοιοκτήτες οι οποίοι καλούνται να αναλάβουν τη διενέργεια ταξιδιών με ναύλους που δεν καλύπτουν την άνοδο του κόστους των μπών-κερς.

Η φημολογούμενη επικείμενη πολεμική σύρραξη στη περιοχή 'Ιράκ/Κουβέιτ φαίνεται ότι θα διατηρήσει σε ύψηλά επίπεδα τις τιμές του πετρελαίου παρά την αύξηση της παραγωγής άργου από τη Σαουδική 'Αραβία και τα 'Εμιράτα που ήδη έφθασαν να παράγουν 2,5 εκατομ. βαρέλια την ημέρα ή κάθε μία.

Μόνα ουσιαστικά φορτία που φάνηκαν στην κατά τα άλλα αδύναμη ναυλαγορά ξηρού φορτίου ήταν όρισμένα φορτία σιτηρών από ΗΠΑ για 'Απω 'Ανατολή και γαιανθράκων, τα οποία όμως δεν μπορούν να θεωρηθούν χαρακτηριστικά των επιπέδων των ναύλων που διαμορφώθηκαν τις τελευταίες ημέρες του Σεπτεμβρίου.

Καθαρά για λόγους αναφοράς παραθέτουμε τις ακόλουθες συμφωνίες:

- Σιτηρά:
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 19,35.
 - 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 22,50.
 - 50.000 τον. Μισσισιπι για 'Ολλανδία, δολ. 8,50.
 - 42.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Αμβούργο, δολ. 10,50.
 - 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κωνσταντινί, δολ. 18,50.
 - 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Αλγερία, δολ. 19,25.

- Μεταλλεύματα:
- 120.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για 'Ιαπωνία, δολ. 4,65.
 - 120.000 τον. Νιουκάστλ για 'Ιαπωνία, δολ. 6,25.

— 120.000 τον. Τουμπαράο για Νοτ. Κορέα, δολ. 11,15.

— 68.000 τον. Νάρβικ για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12,25.

Γαιάνθρακες:

— 120.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Τουρκία, δολ. 10,20.

— 55.000 τον. Νότιο 'Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 11 (τρία φορτία).

Τέλος, στά λιπάσματα, σημειώσαμε ένα μικρό αριθμό ναυλώσεων προς 'Ινδία, όπως χαρακτηριστικά οι 28.000 τον. από Καζαμπλάνκα για Δυτική ακτή 'Ινδίας στά δολ. 32.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με εξαίρεση τις χρονοναυλώσεις με προορισμό την 'Απω 'Ανατολή, η γενική εικόνα της αγοράς χαρακτηρίζεται ως απογοητευτική και σε πολλές περιπτώσεις τα συνομολογηθέντα μισθώματα αγγίζουν τα επίπεδα «κρίσης».

Οι παραπάνω συμφωνίες μαρτυρούν τα χαμηλά επίπεδα των ναύλων στις περισσότερες περιοχές καθώς και τις ανισότητες που επικρατούν:

- 114.800 τον. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Νοτ. 'Αφρικής για Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον άμοιβης δολ. 80.000.
- 70.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 10.300 την ημέρα, πλέον άμοιβης δολ. 230.000.
- 62.000 τον. d.w. από Βανκούβερ για Κόντινεντ, δολ. 5.200 την ημέρα, πλέον άμοιβης δολ. 120.000.
- 54.400 τον. d.w. από Πορτογαλία κυκλικό ταξίδι Δυτ. 'Αφρικής, δολ. 4.550 την ημέρα.
- 37.300 τον. d.w. από Αυστραλία για 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον άμοιβης δολ. 160.00.
- 26.600 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα για 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την άνοδική τάση των τιμών πετρελαίου και την ύπαρξη ύψηλων αποθεμάτων στις βασικές καταναλωτικές χώρες, η παρα-

γωγή άργου από τη περιοχή του Περσικού Κόλπου παρέμεινε σε ύψηλά επίπεδα και συντήρησε μία εύρυθμη ναυλαγορά στη περιοχή αυτή με τους ναύλους των U/VLCC's στα επίπεδα των WS73 για την 'Απω 'Ανατολή και WS 60 για Δυτικούς προορισμούς.

Λιγότερη σταθερή εμφάνιση είχε η αγορά της Μεσογείου κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο, αν και προς το τέλος της περιόδου ισχυροποιήθηκε η ζήτηση για πλοία των 80.000 τον. d.w., οι ναύλοι των οποίων διαμορφώθηκαν μεταξύ WS 115-120.

Η αγορά της Δυτ. 'Αφρικής χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον κινήθηκε στα γνωστά από έβδομαδων επίπεδα των WS 70-72 για τα συνήθη φορτία των 130.000 τόννων.

Τέλος, η αγορά της Καραϊβικής βασικά συντηρήθηκε με τη διακίνηση καθαρών προϊόντων, οι ναύλοι των οποίων σημείωσαν αξιόλογη έξαρση και διαμορφώθηκαν περί τα WS 380-420 με προορισμούς τη Βορ. 'Αμερική και την Εύρωπη.

Οι ακόλουθες πράξεις που συνομολογήθηκαν δείχνουν τα διάφορα επίπεδα ναύλων κατά μεγέθη και περιοχές:

- 320.000 τον. 'Αραβικό Κόλπο για 'Ολλανδία, WS 60.
- 250.000 τον. 'Αραβικό Κόλπο για 'Ιαπωνία, WS 77.
- 130.000 τον. Δυτ. 'Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 70.
- 100.000 τον. Σαουδ. 'Αραβία για 'Ιταλία, WS 100.
- 86.000 τον. Καραϊβική για 'Ατλαντικό, WS 75.
- 80.000 τον. 'Αλγερία για Βορ. Εύρωπη, WS 155.
- 80.000 τον. Αίγυπτο για 'Ιταλία, WS 110.

Στά καθαρά προϊόντα:

- 40.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Απω 'Ανατολή, WS 405.
- 34.000 τον. 'Ελλάδα για 'Αραβικά 'Εμιράτα, WS 405.
- 30.000 τον. Καραϊβική για Βορ. Εύρωπη/Μεσόγειο, WS 385.
- 29.000 τον. Βραζιλία για Βορ. 'Αμερική WS 288.

In Japan

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEFAX: YOKOHAMA (045) 842-4211
TELEX: 47800 A/B J47800 YOKINBTH
(PLEASE ALWAYS QUOTE: REG. NO. YOK - 406/A. DERTILIS)

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

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΕΛΕΝΗ Μ.: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ 23.000 τον. σιτηρά Βορ. Γαλλία, δολ. 22,75, 4.000 τον. αντίστοιχα φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΓΙΟΥΡΟΤΖΟ'Υ: Ρουέν 25.000 τον. σιτηρά Ταρτούς, δολ. 14,50 φίο, 8.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-28.

ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: Ρουέν 25.000 τον. σιτηρά Ταρτούς, δολ. 15 φίο, 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΜΑΙΡΗΝΗ: Άμβουργο 26.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 33,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Βραζιλία 130.000 τον. περίπου 'Ιαπωνία, δολ. 10,80, φόρτωση κλίμακας/35.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15-30.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Χάμπτον Ρόουντς 105.000 τον. 'Υμουίντεν, δολ. 5,25 φίο, 6 ημέρες, 'Οκτωβρίου 10-20.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Φιλαδέλφεια 60.000 τον. γαϊάνθρακες 'Αρχους, δολ. 7, 20.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 30- 'Οκτωβρίου 9.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Μισισσιπι 54.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 545.000 κατ' άποκοπή, όψιόν Ρόττερταμ, δολ. 651.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 20-24.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.: Ντάρμπαν/ 'Ηστ Λόντον 22.000 τον. κριθάρι 'Ανατολ. άκτι Μεξικού δολ. 19, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 3-10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 20,25 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ: Κόλπο ΗΠΑ 15.000 τον. Καλά, δολ. 17,25 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Μισισσιπι 90.000 τον. περίπου σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 951.783 κατ' άποκοπή φίο, 11 1/2 ημέρες, 'Οκτωβρίου 10-15.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: Μισισσιπι 60.000 τον. σιτηρά Ρόττερταμ, δολ. 601.250 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, Σεπτεμβρίου 22-28.

ΑΣΛΕ'Υ: Κόλπο ΗΠΑ 15.000 τον. σιτηρά Ματαντί δολ. 45, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 17-25.

ΧΕΛΕΝ: Γκόβε 65.000 τον. βωξίτης Στάντε δολ. 9,50, 25.000/14.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-15.

ΤΙΓΡΗΣ: Σεπετίμα 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, δολ. 7,50 φίο, 7 ημέρες, 'Οκτωβρίου 1-15.

ΜΥΡΙΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Κίνα, δολ. 22,50, 11 ημέρες, 'Οκτωβρίου 1-10.

ΦΡΗΠΟΡΤ: Παρανάγουα 40.000 τον. περίπου σιτηρά Λισαβώνα/ Άμβουργο, δολ. 600.000 κατ' άποκοπή φίο, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 24-28.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.530 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νότιο 'Αφρική Σεπτεμβρίου 25-30, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ Άμβουργο, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΕΠΟΣ: 24.750 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σζε-σίν Σεπτεμβρίου 17-18, επαναπαράδοση Δυτική άκτι Μεξικού, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ: 43.214 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 25-26, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής περίπου 70 ημερών με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νότιο Κορέα Σεπτεμβρίου 25-30, κυκλικό ταξίδι μέσω Κίνας, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΙ: 61.940 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 23-28, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.160 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρόττερταμ Σεπτεμβρίου 13-20, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 10.700 την ημέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΕΝΒ: 37.250 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βραζιλία άμεση, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.300 την ημέρα πλέον δολ. 140.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κουήσλαντ Σεπτεμβρίου 25-30, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.200 την ημέρα, πλέον δολ. 110.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιμνιχαμ άμεση, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: 69.350 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 8.250 την ημέρα.

Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ: 28.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΝΙΚΑΙΑ: 34.170 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βορ. Χαττέρας άμεση, επαναπαράδοση Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 8.000 την ημέρα πλέον δολ. 130.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΑΤΕΡΑΣ: 65.535 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρεκαλάδα Σεπτεμβρίου 19-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΜΕΝΑΛΟΝ: 66.464 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ 'Οκτωβρίου 1-10, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΛΟΡ: 62.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ άμεση, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 5.200 την ημέρα πλέον δολ. 120.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Πάσσερο Σεπτεμβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Οκτωβρίου 5-10, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ Άμβουργο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.460 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιμνιχαμ Σεπτεμβρίου 26-27, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.668 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, ταξίδι 90-160 ημερών, δολ. 4.000 την ημέρα τις πρώτες 60 ημέρες, δολ. 7.750 την ημέρα τις υπόλοιπες.

ΣΑΝ Π.: 65.738 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι 90-180 ημερών, δολ. 4.000 την ημέρα τις πρώτες 60 ημέρες, δολ. 9.000 την ημέρα τις επόμενες.

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ: 78.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Πάσσερο τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι 5-7 μηνών, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Σκίγκτα 28.500 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 265, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΒΙΟΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Περσικό Κόλπο 105.000 τον. μέρος φορτίου Τουρκία, WS 105, Σεπτεμβρίου.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΑΚΗΣ: Περσικό Κόλπο 85.000 τον. Σριράχα, WS 95, Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ: Γιαμπού 350.000 τον. 'Αιν Σούκχνα, δολ. 550.000 κατ' άποκοπή και έν συνεχεία ταξίδι προς Δύση, WS 57,5, Σεπτεμβρίου.

ΜΕΤΑΞΑΤΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 157,5, Σεπτεμβρίου.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 190, Σεπτεμβρίου 28.

ΣΙΕΝΝΑ: Μεσόγειο 60.000 τον. καθαρά 'Απω 'Ανατολή, δολ. 1.400.000 κατ' άποκοπή, Σεπτεμβρίου 20.

ΠΑΡΙΣ II: Ράς ές Σάϊντερ 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 110, Σεπτεμβρίου 18.

ΙΝΔΙΑΝΑ: Ράς Τανούρα 260.000 τον. Βραζιλία, WS 69,25, Σεπτεμβρίου 19.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Φορκαντός 113.000 τον. 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΑ, WS 90, Σεπτεμβρίου 21.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. Πόρτλαντ, WS 107,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΛΟ'Υ'ΝΤΑ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 60.000 τον. 'Ινδία, WS 100, Σεπτεμβρίου 24.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. διάφορες όψιόν, WS 75, Σεπτεμβρίου.

ΑΡΑΓΚΟΝ: 'Ομάν 220.000 τον. δυτικές όψιόν συμπεριλαμβανομένης Φινλανδίας, WS 65, 'Οκτωβρίου 12.

ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ: Ράς Σουκχεϊρ 108.000 τον. 'Ιταλία, WS 90, 'Οκτωβρίου 4.

ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ: 'Άγιοι Θεόδωροι 34.200 τον. καθαρά Τζεμπέλ 'Αλι, WS 405, 'Οκτωβρίου 1.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ταρτούς 75.000 τον. Φώλεϋ, WS 125, Σεπτεμβρίου 8.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Λά Σκχίρα 90.000 τον. Λαβέρ, WS 115, Σεπτεμβρίου 26.

ΑΡΑΜΙΣ: Δύο λιμάνια Περσικού Κόλπου 120.000 τον. Μοχαμεντία, WS 82,5, Σεπτεμβρίου.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Περσικό Κόλπο 124.000 τον. 'Εσκαράς, WS 82,5, Σεπτεμβρίου.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. καθαρά Μοχαμεντία, WS 157,5, 'Οκτωβρίου 12.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊβική 27.500 τον. καθαρά 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 290, Σεπτεμβρίου 28.

ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II: 'Οδησσό 59.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 150, Σεπτεμβρίου 25.

ΩΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 65, Σεπτεμβρίου.

ΑΚΟΗ: Περσικό Κόλπο 110.000 τον. Εύρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 90, Σεπτεμβρίου.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 72,5, Σεπτεμβρίου 27.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Καραϊβική 40.000 τον. καθαρά 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Κόλπο ΗΠΑ, WS 265, Σεπτεμβρίου 28.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ και Τρινιντάντ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μπαχάμας, WS 255, Σεπτεμβρίου 24.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Πουέρτο Λά Κρούζ 64.000 τον. Λαβέρ, WS 100, Σεπτεμβρίου 28.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Βενεζουέλα 77.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 80, Σεπτεμβρίου 28.

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Ζέιτ Μπαϊ 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 100, Σεπτεμβρίου 30.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: Δυτ. 'Αφρική 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 180, Σεπτεμβρίου 28.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Κόλπο ΗΠΑ 42.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, δολ. 2.000.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτωβρίου 8.

ΔΑΦΝΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Κβινάνα, WS 100, 'Οκτωβρίου 2.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Ράς Τανούρα 100.000 τον. 'Ιταλία, WS 97,5, Σεπτεμβρίου 30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Σκίγκτα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 240, Σεπτεμβρίου.

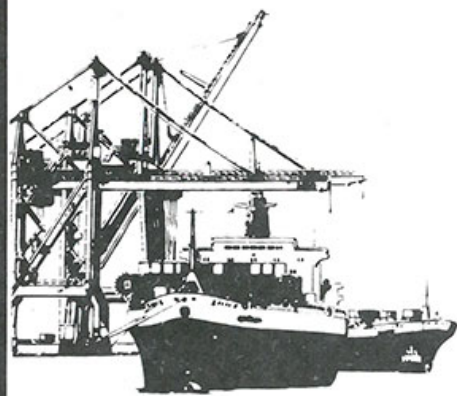
SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677

NAFTIKA CHRONIKA



THE GULF CRISIS AND SHIPBUILDING

The threat of inflation and the rise in oil prices caused by the Gulf crisis has made it impossible for Japanese shipbuilders to make quotations for new orders. They consider themselves lucky to have a full order book that will not require them to bind themselves with new orders for another 12-18 months. In any event, from August 2, negotiations on short-term building programme has been suspended.

For the time being, Mitsubishi has two liquid gas carriers under construction for Kuwait's Oil Tanker Company (KOTC) which has so far paid 20% of the cost as a first instalment. Nobody seems to know, however, where the second instalment will be coming from at keel-laying time. Since these ships are scheduled for delivery in 1993, however, there is plenty of time for that problem to be solved. Much more complicate is the case of the 3,200 cu.m. liquid gas carriers which are to be delivered in early 1991 by Mitsubishi to Kuwait's Arab Maritime Petroleum Transport.

Moreover, KOTC was due to settle the first instalment on orders for two VLCCs, shortly before the Iraqi invasion, to Hyundai and Daewoo of South Korea. If the payments are not made, the future of these contacts remains doubtful.

SHIPPING'S GREATEST PROBLEM

The Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides, recently remarked that the greatest problem facing shipping was the shortage of young people taking up sea careers or staying in them for a very short time when they did.

The Minister is mistaken. Shipping's greatest problem today is retaining the seamen who are employed in it. Nothing is being done about this, or rather, the opposite of what should be done is being done. For instance, we have kept a very large number of ship's officers from being promoted to a higher rank for the simple reason that there are not

enough Greek-flag ships to go around and their sea time on foreign-flag ships is only recognised towards their pensions (after they have paid hefty contributions to the Seamen's Pension Fund) and does not qualify them to sit for exams or follow KESEN courses.

And all this because somebody in the ministry stubbornly refuses to allow sea time on foreign-flag ships to be recognised for promotion and in spite of the fact that officers from eastern bloc countries have had their sea time recognised both for promotion and pension, without paying a single drachma in contributions to the pension fund.

A NATIONAL POLICY

Two remarks made recently by the prime minister in announcing the measures his government was taking for shipping are worth noting.

The first was that «shipping is a valuable sector which contributes a great deal and asks for practically nothing in return».

The second was that «it is my wish and hope to create a national shipping policy which will be approved by all the political parties and all the factors in shipping, at least on general lines. Because a national policy which, in the final analysis, will serve shipping and the national economy cannot be anything but a national policy acceptable to all».

WATCH OUT FOR WAR RISKS CLAUSES

Because of the situation in the Gulf, the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) has warned members to pay particular attention to war risks clauses contained or not contained in charterparties and not to rely on reassurances by brokers that coverage is routinely effected by the phrase «usual protection clauses» or worse, by the phrase «usual additional clauses». A war clause is neither usual nor additional: It is an exceptional clause and an integral part of the charterparty, whether longterm or not.

BIMCO points out that in 1984 it decided to withdraw from its repertoire all the clauses in current use since the Chamber of Shipping's War Risks Clauses 1 and 2 which dated from the Spanish circumstances. There are also other clauses which one should avoid in similar cases, because a mistaken choice in formulating such a clause could have disastrous consequences for a shipowner.

For single voyage charters BIMCO recommends the Woywat- 1950 clause or the Chamber of Shipping's War Risks Clause of 1952 and for longterm charters the Conwaritime Clause. Above all, BIMCO warns owners that before signing a charterparty which requires sailing through danger zones, they should consult either their P & I association or BIMCO itself.

MARSOFT WARNS OF SHARP DROP IN SHIPPING MARKET

Marsoft Inc., a leading shipping market analysis group and supplier of decision support systems for the maritime industry, warns of a potentially severe drop in both the tanker and dry bulk markets as a result of the Iraqi invasion of Kuwait. If the crisis is drawn out or fighting erupts, Marsoft foresees a rapid decline in shipping rates at least through mid 1991 as oil shipments dry up, oil stocks are drawn down and economic growth slows. Once the crisis is resolved, however, the tanker market at least may be set to recover rapidly as oil stocks are replenished.

In previous reports Marsoft has highlighted the increased vulnerability of shipping markets to negative economic developments. The current crisis provides the shock to unbalance these markets. If the crisis is not soon resolved, Marsoft foresees shipping rates quickly losing the gains of the past 3 years when shipping climbed out of a seven year slump. Tanker rates could be down 30% by this time next year and dry bulk rates, already under negative pressure, could drop even more.

Marsoft's forecast is based on the potential for a lengthy Middle East war with serious damage to oil installations and loss of significant portion of the region's oil production. The resulting high oil prices could swing the US into a re-

cession by year end, significantly reducing oil demands. The impact would be a sharp drop in shipping demand just as the large number of ships ordered during the industry's boom years are entering the market.

THE MINISTER IN LONDON

Mr. A. Pavlides, the alternate minister of mercantile marine, is to visit London for talks with members of the Greek Shipping Cooperation Committee and other people connected with shipping (bankers, underwriters, etc.). He will brief them on the government's shipping policy, the advantages of registering ships under the Greek flag and of opening offices in Piraeus. He will also visit the Merchant Navy College in Southampton where seven ministry officials will stay for a fortnight, studying the college's teaching methods, at the expense of the Greek Shipowners' Union.

GEORGE SYMEONIDIS JOINS INMARSAT

Mr. George Symeonidis, formerly with the Hellenic Telecommunications Organization, has joined INMARSAT as director of Corporate Affairs.

Mr. Symeonidis was head of all radio planning activities of OTE, overseeing all mobile and satellite communications, microwave line of sight communications and radio frequency management.

A member of INMARSAT'S Council since its first meeting in the late 1970's, Mr. Symeonidis served as chairman during the 1989-90 term.

DOUBLE - HULLED TANKERS

According to the Japanese Institute of Maritime Research, 49 double-hull tankers have been ordered throughout the world in the past nine months, total-

ling 6.88 million dwt, while eight 8 more similar ships are on option.

The first orders were placed at the end of last year, mainly by Scandinavian owners, while from the beginning of 1990, American owners have appeared on the scene.

Of the total number of double-hull tankers ordered, 19 are in the 90-110,000 dwt. range (1.83 million dwt.), 25 in the 140-160,000 dwt. range (3.65 million dwt.) and five are above 200,000 dwt. (1.4 million dwt.).

Of the yards handling these orders, the South Korean are in the lead with 18 units, followed by the Japanese with 10, the Brazilian yards with two and the Chinese with one.

ALCOHOL WITH CARE

Alcohol taken to excess has always been a major problem whether at sea or on land but, by controlling and moderating our drinking, we can enjoy it more and it will be safer. This is the theme of a new training package, consisting of a 25-minute video and written support material, produced by Videotel Marine International, the London - based producer and distributor of training material for the marine and offshore industries.

Made in association with Mobil Shipping, the package is not a puritan crusade against the evils of alcohol. Alcohol is a paradox — one of life's great pleasures, yet the cause of much misery and death. The new package, entitled «Alcohol Beware» seeks to lead its audience through the maze of contradictions that are our attitudes to alcohol, by giving detailed information on the subject, by explaining its relevance, and by promoting the idea that drinking less can be more enjoyable.

Dramatised vignettes are used in the video to illustrate drinking situations and, through «flask backs» to show what could have happened if the drinker had moderated his or her drinking. These sections feature respectively, a y-

oung woman out with her friends for a drink, and a man in a position of responsibility on board a ship. These stories bring to life many aspects of «problem drinking». The issues raised are dealt with in great detail in the graphic instructional sequences that come between the vignettes.

A GENEROUS OFFER

Mr. George P. Livanos called on the prime minister about two weeks ago to offer a million dollars a year for three years towards the building of a wing of the Merchant Navy Hospital at Melissia.

According to the government spokesman, Mr. Livanos's offer was made at the suggestion of the prime minister's wife, Mrs. Marika Mitsotakis, who has undertaken a crusade for the care of people with special needs. Mr. Livanos is to be highly commended for his noble gesture.

VERSATILE PACIFIC SHIPYARDS TO BUILD FIRST CANADIAN SUPERFERRY

The British Columbia government's decision to build superferries in the province rather than going offshore has been welcomed by the industry and the best news in a long time since the federal government announced cancellation of the Polar 8 icebreaker project.

The awarding to VPSI of \$120 million contract for construction of a 470 car superferry for the B.C. Ferry Corporation was announced in the beginning of September by Premier Bill Vander Saal and Transportation and Highways Minister Rita Johnston.

The 2,000 - passenger ferry is to be completed for delivery in 1993. Johnston said the government would also ask B.C. Ferries to enter negotiations for delivery of a second superferry in 1994 if VPSI and other shipyards contracted for the project progress satisfactorily with construction of the first vessel.

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

INDEPENDENT QUANTITY SURVEYS

As an important new service to both its customers and barge contractors, independent world wide bunker supplier, Tramp Oil & Marine Limited, London, — which also has offices in Singapore, Bremen and Jeddah — is to introduce quantity surveys on every one of its deliveries in the world's number one bunker port, Singapore.

Veritas, Petroleum Services, a subsidiary of Det norske Veritas, and the world leader in fuel quality testing, have been appointed by Tramp Oil to conduct independent quantity surveys on all of Tramp Oil's bunker deliveries in Singapore.

In addition to the quantity survey, all Tramp Oil deliveries in Singapore will be tested for density at the VPS laboratory in Singapore and the independent VPS surveyors will also supervise the on-site taking, witnessing and retention of sealed representative samples of the products supplied.

NEW PORT COST GUIDE FROM INTERTANKO

Tanker owners, operators and brokers can obtain swift access to the latest port cost figures by reference to a new guide from INTERTANKO.

The «Disbursements accounts for tankers» publication has been a popular repeater providing as it does essential information for use in voyage calculations before ships are fixed. It presents over 2000 disbursements accounts and recent cost estimates received from the 260 tanker owners who are members of INTERTANKO and hundreds of port agents spread all over the world, for large and small tankers in over 500 tanker ports and terminals around the world.

SPECIALISED RO-RO DETAILS

The 1990-91 edition of the Register of Ships, the annual publication compiled and published by Lloyd's Register.

New for this 226th edition is the inclusion of specialised information relating to ro-ro facilities. For ramps, the length, width, position and safe working load are provided. Also published are details of the total lane length, maximum width of loadable cargo, maximum deckhead clearance, number of each type of vehicle that can be accommodated and the number of berths for drivers. Other new information in this edition relates to fishing numbers, as assigned by the national authorities, and the number of passenger cabins.

The Register Book, in three volumes, covers all known seagoing, self-propelled merchant ships of 100 gross tonnage and above in the world, irrespective of classification — a total of nearly 77,000 ships — listed in alphabetical order of ship name. Eleven cumulative supplements provide a regular updating service to this publication throughout the year.

WARTSILA DIESEL ACQUIRES US POWER SYSTEMS PACKAGER

Wartsila Diesel Inc., the US subsidiary of Wartsila Diesel, has acquired the Power Systems division of the Morrison — Knudsen Corporation of the United States. The company is located in North Carolina, will be renamed MKW Power Systems Inc. Both Wartsila Diesel Inc. and MKW Power Systems supply diesel engine packages to the power plant and marine propulsion systems in the North American market. Operations include service and spare parts sales.

The acquisition will expand the US

market for Wartsila Diesel heavy oil and gas engine. MKW Power Systems Inc. will also use Wartsila Diesel engine in its power system packaging.

50 YEARS AGO

— Lively political discussions in Berlin and Rome ended on September 27 with the signature of a tri-party, ten-year pact between Germany, Italy and Japan which not only provided for political and economic cooperation but a military alliance as well.

— According to «Naftika Chronika» statistics, British shipping losses amount to 300 ships of 1,525,689 grt. Allied losses to 221 ships of 770,825 grt. and Axis losses to 110 ships of 600,032 grt. Neutral country losses are in the order of 189 ships or 550,087 grt.

— Neutral country losses include 52 Greek ships of 22,847 grt., 72 Swedish ships of 159,977 grt., 20 Finnish ships of 30,875 grt., 9 Panamanian ships of 37,824 grt., 6 Latvian ships of 17,470 grt., 13 Estonian ships of 16,773 ships and one or two ships each for other flags.

— The cabinet has authorised the Undersecretary of Merchant Marine to suspend the Joint Directorate of Coastal Communications and requisition the ships under its jurisdiction for governments use.

— During the past fortnight the following Greek ships became war casualties:

«Kalliopi S.» sunk on 17th September, Master and crew landed safely in port.

«Poseidon» sunk. Ten of her crew picked up. Fate of remaining 17 unknown.

«Alexandros» sunk on September 24. Five crew members lost.

(Naftika Chronika No. 235/1.10.1940)



**FURNESS
HOULDER**
(INSURANCE) LTD
AND AT LLOYD'S OF LONDON

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

908 Pireas Str. 105 26 Pireas-Greece Tel./Fax: 416 1818 Telex: 21-1934 FUHO GR

Member of the
**CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP**
London & Hong Kong
New York



世界貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.
(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (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
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999
ΑΓΙΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16800
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ ΙΙ	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ ΙΙ	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
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

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΑΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΛΟΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
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 ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

δ. Σουέζ 18/8	
α. Τενερίφη 12/8	
α. Χάιφα 17/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 24/7	
πρός Τουρκία 24/7	
πρός Χιούστον 18/7	
πρός ΗΠΑ 26/7	
α. Χάιφα 3/8	
πρ. «Ammersebek»	
ε. Πειραιά 17/7	
μεταφορές Πάτρας	
α. Μάλαγα 16/8	
ε. Πειραιά 22/6	
πρός ΗΠΑ 28/7	
α. Ν. Χάβεν 24/7	
ε. Κασσιούγκ 31/7	

πρός Μπουργκάς 28/7	
πρός Ύμουίντεν 27/7	
πρός Βεγγάζη 26/7	
πρός Βραζιλία 28/7	
ε. Πειραιά 4/8	
α. Πειραιά 13/8	
ε. Τακόμα 6/8	
πρός Όζακα 7/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Αμβέρσα 12/8	
ύψωση σημαία Μπαχάμας	
ΕΤΑ Γιούροπορτ 26/8	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/8	
επιπλήθη Κινέζους	
α. Καζομπλάνκα 6/8	
α. Μπουεναβεντούρα 10/8	
α. Πόρτ Κέλαγκ 11/8	
ε. Πειραιά 29/4	
δ. Σουέζ 13/8	
στό Μπαντόρ 'Αμπάς	
α. Μπάνιμπορ 6/8	
ε. Δακάρ 21/7	
μετ. «Άλις» (ΑΒ)	
ε. Σαλβαντόρ 8/8	
πρός Βιτόρια 18/7	
ε. Μπάρνι 10/8	
πρός Μανίλα 20/7	
ε. Ταλκαουάνο 2/8	
α. Λεμεσό 2/8	
α. Αμβέρσα 14/8	
ε. Λάρνακα 15/8	
πρ. «Norman Merchant»	
επιπλήθη 'Ιταλούς	
α. Σιγκαπούρη 15/8	
πρός Ματάνζας 15/6	
δ. Δαρδανέλλια 12/8	
επιπλήθη άλλοδαπούς	

πρός Ίράν 25/7	
α. Κόμπε 5/8	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ε. Βομβάη 4/8	
δ. Κων/πολη 1/8	
ε. Μπουσάν 16/8	
ε. Μπουσάν 3/8	
α. Λός 'Αντζελες 10/8	
δ. Σουέζ 18/8	
α. Μπιλμπάο 23/7	
α. Μομπάι 5/8	
πρός Κωνσταντίνα 13/7	
δ. Σουέζ 12/8	
πρός Νταλιάν 27/7	
α. Σιγκαπούρη 14/8	
ε. Σίδνεϊ 6/8	
α. Λονδίνο 14/8	
ε. Μπαγκκόκ 15/8	
ε. Μανίλα 22/7	
α. Ντάρβιν 3/8	
πρός Κοπέρ 2/8	
α. Πόρτ Χέντλαντ 8/8	
ε. Μόγκλα 12/8	
α. Πόρτ Κέμα 6/8	
ε. Λεμεσό 16/8	
ε. Αμβέρσα 17/8	
α. Μανίλα 1/8	
α. Βομβάη 2/8	
ε. Ρουέν 3/8	
πρός Πόρτ Σουδάν 25/6	
ε. Ντάρβιν 8/8	
α. Νταβάο 6/8	
ε. Νταβάο 3/8	
ε. 'Αμβέρσα 17/8	
ε. Μόγκλα 25/6	
πρός Πιομπίνο 23/7	

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
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑΝΑ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	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	31854
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΛΟΥ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	67	35041

α. Ντάρβιν 26/7	
α. Κόμπε 6/8	
δ. Γιβραλτάρ 10/8	
πρός Σεμαράγκ 29/7	
έπισκ. Πειραιά 10/8	
ε. Γιοκοχάμα 9/8	
α. Λός 'Αντζελες 13/8	
πρός Κουανγιάνγκ 3/7	
α. Γιούροπορτ 15/8	
α. Ντάς 'Αϊλαντ 4/8	
δ. Παναμά 4/8	
δ. Γιβραλτάρ 4/8	

α. Βαρκελώνη 8/8	
πρός Γιβραλτάρ 28/7	
πρός Γκούζ Μπαϊ 13/7	
α. Πειραιά 15/8	
α. Γιοκοχάμα 31/7	
ε. Δαμιάτα 7/8	
ε. 'Ασσάμπ 11/8	
πρόσ Πειραιά 18/8	
α. Λός 'Αντζελες 8/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8	
δ. Παναμά 7/8	
πρός 'Ινδονησία 25/7	
δ. Παναμά 6/8	
α. Χιούστον 12/8	

πρός Κουίνχουαγκντά 26/7	
α. Γουίλμινγκτον 3/8	
πρός 'Αμμούργιο 29/7	
ε. Ρίο Γκράντε 9/8	
α. Πόρσγκρου 14/8	
δ. Γιβραλτάρ 9/8	
δ. Κων/πολη 10/8	
έπισκευ Πειραιά 1/8	
α. Σιγκαπούρη 4/8	
α. Χόγκ Κόνγκ 6/8	
πρός Ποχάγκ 26/7	
πρός 'Αμβέρσα 13/7	
πρός Μασάν 18/7	
α. Πορκάλα 17/8	
α. Χόγκ Κόνγκ 5/8	
πρός Χόγκ Κόνγκ 15/7	
μεταφορές Ρεθύμνου	
πρός 'Αρούμπα 26/7	
ε. Γιοκοχάμα 3/8	
α. Γιούροπορτ 15/8	
α. Μουτσούρε 7/8	
α. Φάμμουθ Μπαϊ 12/8	
ε. Τσίμπα 5/8	

α. Δουνκέρκη 1/8	
ε. Τομακομάι 3/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8	
πρός 'Ιταλία 13/7	
α. Σάντος	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
α. Γάνδη 11/8	
πρός Πόρτ Κέμπελ 27/7	
ε. Βαλτιμόρη 8/7	
α. Σαβόνα 16/8	
ε. Πειραιά 7/8	
α. Λονδίνο 24/7	
ε. Βαλτιμόρη 14/8	
α. Γένοβα 11/8	
πρός Μπαντόρ 'Αμπάς 24/6	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8	
ε. Δαμιάτα 24/7	
πρός Αυστραλία 29/7	
α. Κπέμε 8/7	
πρός Πόρτ 'Ορντόζ 12/7	
α. Λός 'Αντζελες 9/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	
δ. Σουέζ 16/8	
πρός Π. Κουετζάλ 21/7	
πρός Μουδανιά 25/6	
α. Χάμπερ 5/8	

έπισκ. Πειραιά 23/4	
δ. Σουέζ 17/7	
α. Πειραιά 6/8	
α. Στάνλοου 11/8	
πρός Μπ. 'Αμπάς 27/7	
α. Φουτζέιρα 17/8	
α. Ριγέικα 16/8	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Νάπολη 29/7	

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306
ΓΚΡΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	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
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/8	
α. Γιβραλτάρ 9/8	
μεταφορές Φουτζέιρας	
α. 'Αμβέρσα 15/8	
α. Τσιβιταβέτσια 10/8	
πρόξ Δακάρ 30/7	
ε. Φουτζέιρας	
ε. Σουέζ 14/8	
ε. Σουέζ 18/8	

ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	
πρόξ 'Ανναμπα 4/7	
πρόξ Πόιντ Σέντραλ 4/8	
υπό ναυπήγηση	
ε. Βερακρούζ 26/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	
ε. Μόντρεαλ 10/8	
α. Σ. Μάιλς 10/8	
στή Βαλτιμόρη 21/5	

πρόξ Κίνα 26/7	
α. Μπωμάντ 8/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8	
πρόξ Νταλιάν 8/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	
ε. Πειραιά 11/8	
α. Σαντάντερ 6/7	
μετασκευές Κάδιξ 18/9	
α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8	
α. Τερνέστη 4/8	
δργεί Πειραιά	
ε. Βαλτιμόρη 15/8	
α. Τόραντα 4/8	
πρόξ Κασσιούγκ 31/7	
α. Λός 'Αντζελες 5/8	
πρόξ Κωνσταντίνζα 28/6	
α. Βανκούβερ 1/6	
πρόξ Μιζουσίμα 27/7	
πρόξ Κίνα 26/7	
ε. Κουϊνκντάο 14/7	
α. Βενετία 13/7	
ε. Κολούμπια 14/8	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/8	
ε. Βιτόρια 2/8	
α. 'Αμυδούργο 15/8	
α. Ν. 'Υόρκη 10/8	
δ. Κων/πολη 7/8	
α. Λόγος 8/7	

α. Αιγούστα 4/8	
ε. Σκίνα 15/8	

ε. Φός 13/8	
έπισκ. Πειραιά 26/8/89	
α. Χόγκ Κόγκ 4/8	
α. Σιγκαπούρη 13/8	
δργεί 'Αλιβέρι	
α. Λονδίνο 18/8	
δ. Δαρδανέλια 30/7	
ε. Πειραιά 15/6	
α. Γουίλμινγκτον 9/8	
α. Σάμο 11/7	
α. Ρότερνταμ 10/8	
πρόξ Ρότερνταμ 29/7	
α. Βιζακαπατνάμ 12/8	
πρόξ Φουτζέιρας 31/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σιγκαπούρη 6/8	
ε. Χάλλ 13/8	
α. Μπ. 'Αίρες 1/8	

δργεί Βασώρα	
δ. Σουέζ 16/8	
πρόξ Γκόλβεστον 22/7	
ΕΤΑ Σαγκανασέκι 18/8	
ε. Τζακάρτα 25/7	
ε. Φιλαδέλφεια 10/8	
πρόξ Ν. Κορέα 29/7	
πρόξ Ν. Κορέα 25/7	
σ. Σουέζ 14/8	
α. Πειραιά 7/8	
στή Πάχη (άποθήκη)	
πρόξ Μπ. 'Αμπάς 7/6	
πρόξ Δακάρ 23/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	
α. Σιγκαπούρη 10/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Νταλιάν 21/7	
πρόξ 'Ιαπωνία 23/7	
α. Πράια Μόλε 5/8	
α. Πειραιά 7/8	
στή Μύκονο 7/8	
ε. Πειραιά 14/8	
α. Λίβερπουλ 14/8	
πρόξ Καλδέρρα 14/7	
δ. Σουέζ 9/8	
πρόξ Μεξικό 20/7	
έπισκ. Πειραιά 6/7	
έπισκ. Σιγκαπούρη 30/6	
α. Πόρτ Κάιζερ 7/8	
πρόξ Κωνσταντίνζα 1/8	
πρόξ Λουάντα 6/7	
α. Σάντος 12/8	
ε. Χάμπτον 3/8	
α. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 6/8	
ε. Δουνκέρκη 16/8	
δ. Παναμά 28/7	
α. Φιλαδέλφεια 14/8	
α. Θέουτα 1/8	

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZEYΣ	71	87667
ZHNQ	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	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
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	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 ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.	82	36341

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	80	19982
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702
ΚΑΡΟΣ	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	68	1597
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	70	8190
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΛΗΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 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
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (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
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194

α. 'Αμβέρσα 2/8
δ. Θέρσντεν 'Αίλαντ 10/8
πρός Σαλντάν Μπ. 22/7
α. Μπρισμαίν 8/8
α. Σιγκαπούρη 15/8
α. Γιοκοχάμα 9/8
α. Μπρισμαίν 4/8
α. Σιγκαπούρη 14/8
α. Σάν Φραντσίσκο 13/8
δ. Πόρτ Σαϊδ 14/8
α. Κολόμπο 13/8
α. Χόγκ Κόγκ 8/8
πρός Πειραιά 29/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
πρός 'Ελλάδα 29/7
ε. Χιούστον 11/8
α. Πόρτ Τόλμποτ 17/8
ε. Λίβερπουλ 13/8
πρός Γκρενίκ 29/7
α. 'Αλεξάνδρεια 26/7
πρός ΕΣΣΔ 25/7
ε. Βρέμη 2/8
α. 'Οδησσό 10/8
πρός Μεθύλ 27/6
α. Χάμπτον 12/8
δ. Ντόβερ 6/8
ε. 'Ανκόνα 11/8
α. 'Ανκόνα 11/8
α. Καζαμπλάνκα 9/8
α. 'Αμβέρσα 9/8
σημαία Βανουάτσου
ύψωσε παναμαϊκή
ε. Κακογκάβα 7/8
σημαία Βανουάτου
έπισκ. Πειραιά 16/8
ε. Πειραιά 14/8
α. 'Αλεξάνδρεια 30/7
πρός 'Αγγλία 29/7

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
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ..... 70 18799
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)..... 74 52830
ΛΕΩΝ (δ.)..... 70 7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)..... 66 29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ..... 72 14212
ΛΗΝΤΕΡ..... 84 20494
ΛΗΤΩ..... 76 18104
ΛΗΤΩ..... 77 11264
ΛΙΑ (μ.)..... 78 33191
ΛΙΚΑ..... 76 61615
ΛΙΣΜΠΟΑ..... 71 2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ..... 69 9045
ΛΟΚΡΙΣ..... 72 16602
ΛΟΥΓΙ'ΖΙΑΝΑ ΡΕΙ'ΝΜΠΟΥ..... 86 36400
ΛΟΥΣΣΙΟΣ..... 73 63287
ΛΥΔΙ..... 70 14878
ΛΥΔΙΑ II..... 74 8740

MSC ΛΑΟΥΡΑ..... 78 12888
ΜΑΓΔΑ Π..... 74 21755
ΜΑΖΛΑ II (δ.)..... 65 2876
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)..... 70 17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)..... 81 23000
ΜΑΙΡΗ..... 88 22391
ΜΑΙΡΗ..... 84 14103
ΜΑΙΡΗ Λ..... 74 22246
ΜΑΙΡΗ Μ..... 75 22577
ΜΑΙΡΗ Ν..... 76 22297
ΜΑΙΡΗΝΗ..... 72 20713
ΜΑΙ'Ι'ΣΤΡΟΣ..... 69 18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ..... 73 31427
ΜΑΝΑ..... 77 30283
ΜΑΝΕΞΙ..... 70 11256
ΜΑΝΘΟΣ..... 77 5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ..... 70 9189
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 VII(δ.)..... 75 68411
ΜΑΡΙΓΩ..... 72 9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ..... 65 8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)..... 81 26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)..... 73 64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)..... 80 40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ..... 88 30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ..... 73 30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ..... 75 1599
ΜΑΡΚΑ Λ..... 75 14785
ΜΑΡΚΙΖ..... 75 28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ..... 83 21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ..... 78 19974
ΜΑΡΩ Λ..... 85 25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ..... 69 22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ..... 82 20432

ΜΕΙ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ..... 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 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..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ..... 74 1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ..... 72 1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ..... 71 1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ..... 71 1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ..... 71 1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ..... 71 1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ..... 70 1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ..... 74 1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ..... 75 1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ..... 70 1580
ΜΙΝΩΣ..... 75 28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ..... 66 22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ..... 74 28082

ΰψωσε παναμαϊκή
α. Τσιβταβέτσια 11/8
πρός Εύρωπη 31/7

δ. Γιβραλτάρ 13/8
δ. Πόρτ Σάϊδ 13/8
δ. Πόρτ Σάϊδ 17/8
α. Σιγκαπούρη 14/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
α. Ρουαί 9/8
ΰψωσε παναμαϊκή
ΰωσε σημ. Μπαχάμας
α. Γένοβα 6/8
α. Σέλλ Χάβεν 15/8
στή Φορταλέζα (άποθήκη)
α. Σιγκαπούρη 12/8
α. Σιγκαπούρη 4/8
α. 'Αδεν 2/8
πρός Πόρτ Τζεντίλ 28/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
πρός Πόρτ Κέμπα 24/7
α. Καζαμπλάνκα 11/8
στή Βασώρα
πρός Κορέα 27/6
πρός Γιοκοχάμα 16/7
πρός Σιγκαπούρη 31/7
δ. Δαρδανέλλια 31/7
α. 'Αμβέρσα 11/8

πρ. «Ζιμ Γκούαμ»
α. Ρότερνταμ 18/8
α. Βαρκελώνη 13/8
δ. Κωνίπολη 13/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8
α. Βρέμη 1/8
α. Τζάκσονβιλ 5/8
ε. Κάντλα 8/8
α. Νικόσια 4/8
ε. Φιλαδέλφεια 14/8
ε. Πειραιά 8/8
πρός Κούβα 25/6
α. Ρίο Γκράντε 7/8
α. Σάντος 11/8
ε. Μπαγκόκ 4/7
έπισκ. Βάλβις Μπαί 8/8
α. 'Αντονι 15/8
πρός 'Ιταλία 30/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ε. Σιγκαπούρη 29/7
α. Πράια Μόλε 2/8
α. Τάραντα 14/8
α. Σάντος 10/8
ε. Γιαμπούκοα 26/6
ε. Τεργέστη 17/8
ε. Γιβραλτάρ 17/8
μεταφορές 'Ερυθράς
δ. Ντόβερ 14/8
ε. Μπ. 'Αίρες 9/8
α. Κασίμα 3/8
πρός Δ. 'Αφρική 29/7
ε. Τεμπίγκ 8/8
πρός Σιγκαπούρη 13/6
ε. Λάς Πάλμας 6/8
ε. Πειραιά 15/8
α. Σάντα Μάρτα 2/8
α. Φρεντερίτσι 13/8
α. Κήλαγκ 6/8
πρός 'Ιράν 12/6
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 25/7
στό Σάντος 20/8
α. Γκούαμ 19/7

πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 29/5
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 19/7
α. 'Ακαμπα 26/7
ε. Γιβραλτάρ 12/8
διάλυση Τουρκία
α. Λισαβώνα 10/8
ε. Σάν Νικόλας 30/7
εγκαταλείφθηκε 24/7

πρός 'Οράν 20/12
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Δεμεράρα 9/8
ε. Δεμεράρα 6/8
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ε. Δεμεράρα 27/6
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
α. Χιούστον 8/8
ε. Δεμεράρα 10/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
α. Σαβόνα 16/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ε. Νουατσότ 2/8
άρχει Πειραιά
ε. Δεμεράρα 12/8
δ. Παναμά 9/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 2257
ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ε. Χιούστον 12/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/8
δ. Παναμά 11/8
δ. Παναμά 9/8
πρός Ρότερνταμ 27/7
α. Παρανάγουα 3/8
πρός Βραζιλία 29/7

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
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ..... 66 3881
ΜΠΑΤΗΣ..... 73 78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ..... 71 4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ..... 72 5580
ΜΠΟΕΜ..... 72 17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ..... 79 16935
ΜΠΡΗΜ..... 85 25227
ΜΥΚΟΝΟΣ..... 67 12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ..... 77 35233
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ..... 75 35561
ΝΑΕΟΣ..... 70 9885
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ..... 71 6738
ΝΑΤΑ..... 77 9359
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 ΑΜΟΡΦΟΣ (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
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)..... 83 30684
ΝΙΜΡΟΝΤ..... 76 39004
ΝΙΝΗ..... 75 16829
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ..... 65 4507
ΝΟΡΒ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ..... 83 40300
ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟΡ..... 87 36543
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ..... 84 36300
ΝΟΡΒ 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

ΟΘΟΝΗ (δ.)..... 71 17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ..... 86 35600
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ..... 86 3400
ΟΛΥΜΠΙΑ..... 66 3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)..... 75 68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)..... 76 178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)..... 82 35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ..... 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 ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)..... 90 52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ..... 80 29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ..... 77 14638
ΟΛΥΜΠΟΣ..... 77 14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ..... 87 59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)..... 73 20768
ΟΡΕΥΣ (δ.)..... 71 29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ..... 83 20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΛΑ..... 77 13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ..... 70 5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)..... 65 28133

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ..... 77 16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ..... 80 14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ..... 82 8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ..... 77 8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ..... 80 9835
ΠΑΛΛΑΣ..... 71 7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)..... 76 81106
ΠΑΛΟΜΑ..... 77 29491
ΠΑΜΙΣΟΣ..... 77 16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ..... 73 8953
ΠΑΝΑΓΙΑ..... 68 4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ..... 82 35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ..... 72 39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ..... 70 23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)..... 74 20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ..... 72 10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ..... 82 35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ..... 81 75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)..... 87 27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ..... 75 20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)..... 80 42236

πρός Δ. 'Αφρική 22/7
α. Μοντονάρ 17/8
α. 'Ακαμπα 12/8
στό Βανκούβερ 27/7
ε. Σάντος 14/8
ε. Νιούπορτ 6/8
α. Πόρτο Μπλιβάρ 9/8
δ. Δαρδανέλλια 11/8
α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 28/6
μετασκευάζεται Πειραιά
α. Μαρίνα ντί Καρράρα 14/8
ε. Γένοβα 4/8
α. Τέμα 29/7
επωλήθη άλλοδαπούς
πρός Τζέντα 18/7

δ. Γιβραλτάρ 16/8
πρός Βραζιλία 31/7
α. Κάδιξ 3/8
ε. Δαμιέττα 30/7
α. Μάλμο 21/7
α. Μίνα δλ Φαχάλ 9/7
α. Πειραιά 5/8
ε. Πειραιά 14/8
ε. Βομβάη 6/8
δ. Κωνίπολη 2/8
α. Λάς Μίνας Μπαί 2/8
πρός 'Αλεξάνδρεια 24/7
δ. Ντόβερ 10/8
ε. Πειραιά 7/8
α. Τζουμπάλ 7/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
στή Δαμιέττα (άποθήκη)
α. Πειραιά 15/8
δ. Κωνίπολη 14/8
α. Μιλφροντ Χάβεν 8/8
α. Γένοβα 12/8
πρός Σίντι Κερί 8/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/8
πρός ΗΠΑ 22/7
ε. Λονδίνο 15/8
πρός Λειζόες 27/7
α. Κίγκστον 9/8
α. Λάς 'Αντζλες 11/8
πρός Λιβύη 12/7
α. Ουμέα 14/8
πρός 'Ιαπωνία 20/7
πρός Πόρτ Καρτίερ 25/7
πρός Εύρωπη 22/7
α. Μπρέμερφαβεν 10/8
α. Μπουλόν 7
α. Τάμπα 7/8
ε. Σετουμπάλ 13/8
πρός Εύρωπη 23/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
α. Λαττάκια 28/7
α. Λέγκχορν 11/8
ε. Σαβόνα 12/8
πρός Μερσίνη 27/7

α. Κότκα 13/8
δ. Κωνίπολη 3/8
δ. Δαμιέττα 2/8
δ. Γιβραλτάρ 13/8
α. 'Ακαμπα 15/8
α. Λάς 'Αντζλες 1/8
μεσογειακές μεταφορές
πρός Φλάσσιγκ 22/7
ΕΤΑ Φουτζέιρα 9/8
πρός ΗΠΑ 1/8
ε. Μπαγκνόλι 7/8
δ. Σουέζ 6/8
α. Μπαργκουίλα 22/7
α. Πράια Μόλε 4/8
α. Χιούστον 3/8
α. Κεμπέκ 1/8
α. Μίνα δλ Φαχάλ 8/8
α. Ντότζες 11/8
α. Φιλαδέλφεια 15/8
α. Τάραντα 14/8
ε. Ταϊτσούγκ 1/8
α. Ρότερνταμ 17/8
α. Γουίλελμοβεν 4/8
έπισκ. Σ. 'Αννα Μπαί 17/8
ε. Γένοβα 14/8
α. Τέμα 10/8
ε. Χοντίντα 1/8
έπισκευές Πειραιά 3/7
μεταφορές Βραζιλίας

ε. Γιοκοχάμα 7/8
α. Γιοκοχάμα 9/8
δ. Δαρδανέλλια 8/8
πρός Ν. 'Αμερική 27/7
α. Μπιμπιά 6/8
α. Σετουμπάλ 13/8
δ. Πόρτ Σάϊδ 12/8
ΰψωσε κυπριακή
ε. 'Ιμμιγκχαμ 27/7
α. Φουτζέιρα 12/8
μετ. «Μακάρις» (μ.)
δ. Ντόβερ 7/8
α. Φιλαδέλφεια 4/8
ε. Μπεκανκούρ 6/8
α. Σ. Τζών 6/8
α. Πόρτο Βέσμε 7/8
δ. Σουέζ 14/8
α. Πρίνς Ρούπερτ 15/8
πρός Σιγκαπούρη 21/7
πρ. «Παρασκευή Μ.Υ.»
α. Τεργέστη 15/8

ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).	78	198163	άρχει Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.	76	15364	α. Φιλαδέλφεια 8/8
ΠΑΡΙΣ (δ.).	78	198163	ΕΤΑ Γκάλβεστον 13/8	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ταϊτόζια 7/8
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	μετ. «Κλέλια» (π.)	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).	65	31296	α. Λέ Χάβρη 16/7
ΠΑΡΟΣ (δ.).	73	17355	πρός 'Ιταλία 12/8	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).	67	45127	ε. Σιγκαπούρη 11/8	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Κασίμα 4/8	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510	πρός Σάν Λορέντζο 30/7
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	α. Πειραιά 4/8	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Γιούροπορτ 3/8
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Κόμπε 8/8	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Μίνα Σάκρ 12/8
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).	69	3585	ε. Θεσσαλονίκη 30/7	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Ρόττερνταμ 11/8
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).	76	163810	α. Σ. Τζών 9/6
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	ε. Πειραιά 23/7	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Μόντρεαλ 13/8
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).	77	125947	α. Λέ Χάβρη 16/8	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Μπότγουντ 1/8
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Σανκάνη 19/7	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	ε. Φουτζέιρα 15/8
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).	58	12297	α. Ντορτούλ 6/8	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).	90	27500	πρός Μόντρεαλ 17/8
				ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	πρός Νοβοροσίσκ 20/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Σάντος 14/8	ΤΑΚΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Πειραιά 29/7	ΤΑΚΗ Ε. (δ.).	66	32260	επωλήθη διάλυση
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ταϊτόζια 11/8	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Σουέζ 13/8
ΠΕΛΛΑΗΝΗ	69	1476	επωλήθη άλλοδαπούς	ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	δ. Γιβραλτάρ 10/8
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 7/8	ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957	πρ. «Yanan»
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Πειραιά 14/8	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Σουέζ 7/8
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 12/8	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Σιγκαπούρη 1258
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	επισκευές Πειραιά 15/8	ΤΖΕΤ II (δ.).	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΠΠΥ	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 12/8	ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	α. Λά Παλις 2/8
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	επισκ. Πειραιά 23/6	ΤΖΟ'Υ	76	10801	ε. Φιλαδέλφεια 25/7
ΠΕΤΡΑ	81	35921	ε. Χάμpton 14/7	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.).	63	9143	α. Σάν Φρανσίσκο 23/7
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).	81	31624	πρός Βοστώνη 27/7	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	πρός Σαγκάη 26/7
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Λισαβώνα 14/8	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Λας Πάλμας 4/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά	ΤΙΓΡΗΣ (μ.).	73	67904	α. Κασίμα 1/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).	66	43399	ε. Πειραιά 7/8	ΤΙΝΑ (δ.).	76	163810	α. Ρας Τανούρα 11/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά	ΤΙΤΑΝ (δ.).	71	51281	στο Γκιζάν (άποθήκη)
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).	69	53829	πρός Φορντάντ 15/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 21/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά	ΤΟΠΛΑΣ	85	28000	ε. Λίβερπουλ 18/8
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ).	77	45755	πρός Περσικό 22/7	ΤΟΧΚΑΝΑ	76	36204	α. Βανκούβερ 24/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Κομώ Μπαϊή 8/8	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΤΕΡ 1.	68	2760	άρχει Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	δ. Σουέζ 13/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΕΡ	81	16500	πρός Μανζανίλο 29/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ε. Κων/πολη 14/8	ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	74	13639	α. Ντάρμπαν 12/8
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Κολομβία Ρίβερ 7/8	ΤΡΕΒΑΤΟΡΕ	75	5595	στη Μαριουπόλ 9/8
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	πρός Ρίο Γκράντε 28/7	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Κασίμα 6/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 6/8	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Βανκούβερ 27/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο				
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Ντάρμπαν 99/8	ΤΥΧΗ	70	10886	α. Γιβραλτάρ 12/8
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	επωλήθη	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 13/8
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).	65	31768	ε. Τέμα 14/8				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Σπετίμπα 2/8				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	δ. Παναμά 10/8				
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Κων/πολη 10/8	ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΠΗ	73	19564	πρός Χιλή 31/7	ΦΑΝΗ—ANNA	73	15162	πρός Λά Γκουαίρα 25/7
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Κήλαγκ 20/7	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).	74	23123	α. Μόντρεαλ 13/8
ΠΟΡΤΑ'Ι ΤΙΣΣΑ	61	963	πρός Μπετζάγια 30/7	ΦΑΡΟ	69	12373	πρ. «Γιούλα Μόντρεαλ»
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	πρός 'Ελλάδα 23/7	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ).	75	138255	πρός Κουβέιτ 14/7
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	πρός Πειραιά 9/7	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. 'Ιντσόν 21/7
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)	ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.).	84	31411	α. Τζουμπάιλ 17/7
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	α. Τζέμπελ 'Αλι 11/8	ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.).	74	118215	πρός 'Ιαπωνία 25/7
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	δ. Γιβραλτάρ 17/8	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.).	76	40632	ε. Χιούστον 12/8	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).	87	25000	πρός 'Υκου 9/7
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	δ. Παναμά 4/8	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.	83	17217	ε. 'Οζάκα 18/7
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Σουέζ 12/8	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.	84	19049	επισκευές Κόμπε 18/8
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	α. Ρίο Γκράντε 4/8	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.	84	19049	α. Φουτζέιρα 16/7
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ.	72	3166	ε. Πειραιά 31/7	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.	84	19049	ε. Κολοούμπια
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Λεμεσός 2/8	ΦΙΛΙΑ	71	7201	ε. Πειραιά 27/7
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).	57	12875	πρός Αύγουστα 28/7	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).	68	48682	α. Καρατά 3/8
				ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).	75	24614	α. Ρόκυ Πόιντ 9/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.).	77	18325	ε. Πειραιά 13/8	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).	83	31321	ε. Νόρθβιλ 15/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.).	79	32023	α. Φόξ 5/8	ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	πρ. «Σάν Μάπλε»
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.).	78	69016	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/8	ΦΙΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Φιλαδέλφεια 10/8
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Καρντέγιεβο 15/8	ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Σάν Ντιέγκο 3/8
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Μπαρλέτα 6/8	ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	ε. Χάμpton 9/8
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 11/8	ΦΙΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Σάν Λορέντζο 1/8
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Μομπάσα 2/8	ΦΙΛΑΓΚ ΕΥΑ.	71	14885	ε.
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Σαβόνα 8/8	ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	επισκευές Ουόσαν 10/8
ΡΗΛΛ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Σούσσα 18/6	ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	μετ. «Λεβάντ Πράιντ» (π.)
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Βίγκο 13/8	ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	α. 'Ασντοντ 13/8
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβόη 24/7	ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	α. Γιβραλτάρ 11/7
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Σάν Λορέντζο 9/8	ΦΙΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	δ. Κων/πολη 9/8
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. 'Αμβούργο 15/8	ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	α. Τζάνκασονβιλ 6/8
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Ντουόλα 24/7	ΦΙΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	πρός Μπαγκόγκ 7/7
				ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	δ. Γιβραλτάρ 10/8
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	πρός Τραπεζούντα 30/7	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρ. Λά Πλάτα 30/7
ΣΑΜΘΟΡΑΚΗ (δ.).	88	25000	στη Λά Πλάτα 9/7	ΦΙΝΙΕ	77	64971	πρ. Ταϊβάν 28/7
ΣΑΜΟΣ	74	13633	πρ. «Ρουμπί Στάρ»	ΦΙΝΙΕΣ	76	18933	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρ. 'Ιαπωνία 16/7	ΦΙΝΙΕΣ	77	35713	πρ. ΗΠΑ 15/7
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).	77	19742	ε. 'Ιντσόν 14/7	ΦΙΝΙΕΣ	72	40568	α. Τρουμπέτας 13/8
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρ. Αυστραλία 29/7	ΦΙΝΙΕΣ	75	118216	δ. Σουέζ 14/8
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Γκντάνσκ 15/8	ΦΙΝΙΕΣ	84	22000	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	α. Κόρκ 10/8	ΦΙΝΙΕΣ	87	25000	α. Πόρτ Κέλαγκ 12/8
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	επισκ. Βάδης Μπαϊή 9/8	ΦΙΝΙΕΣ	76	122945	πρ. Περσικό 26/6
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Πειραιά 9/8	ΦΙΝΙΕΣ	79	9418	ε. 'Αμβέρσα 17/8
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρ. 'Αρεκίμπο 29/7	ΦΙΝΙΕΣ	75	146309	πρ. Περσικό 1/8
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Λας Πάλμας 6/8	ΦΙΝΙΕΣ	78	14584	α. 'Ωκλαντ 4/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρ. Καναδά 10/6	ΦΙΝΙΕΣ	71	9885	ε. Ρεσίφ 27/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).	76	81438	ε. Ραμπίχ 8/8	ΦΙΝΙΕΣ	68	29828	ε. Πειραιά 15/8
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρ. Βραζιλία 29/7	ΧΣΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438	υπέσπευε σημ. Φιλίππινων
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	67	988	α. Πειραιά 13/8	ΧΑΛΚΗ (δ.).	89	27500	πρ. 'Αρούμπα 30/7
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223	α. Μαυρίκιο 11/8	ΧΙΟΣ (δ.).	81	23000	α. Σέτε 10/8
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Μπιζέρτα 31/7	ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	ε. 'Αμβέρσα 14/5
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13631	α. Λός 'Αντζελες 7/8	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. 'Αμβέρσα 10/7
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 10/8	ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ε. 'Αμβέρσα 26/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.	74	36465	πρ. Ν. Κορέα 22/7	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	ε. Ζημπραγκ 16/8
				ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527	επισκευές Μπρέμερχαβεν 5/6
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866	πρ. Γιοκοχάμα 25/7	ΧΙΟΣ	82	36202	α. Λός 'Αντζελες 10/8
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Κουβέιτ 4/7	ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ	69	12840	ε. Σιγκαπούρη 29/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Χόγκ Κόγκ 3/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λός 'Αντζελες 30/7
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	πρ. Κίνα 10/7	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360	μεταφορές Περσικού
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Βαλέττα 14/8	ΨΑΡΑ (δ.).	89	27500	δ. Ντόβερ 25/7
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	δ. Πόρτ Σαϊδ 25/7	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	πρ. 'Ακράτα
ΣΟΠΕΝ (δ.).	75	20495	πρ. «Annet II»	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. ΗΠΑ 27/7



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μάλτας
Λβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανθίας
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξμενονόλοιο
ε = ανεχώρησε
ε = ξεπασε

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (μ.)	69	9066
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΑΤΑ (κ.)	75	9753
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑ'Ι'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)*	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597

ε. Μακείο 27/7		
επιπλήθη 'Ελληνες		
ε. Πειραιά 13/8		
α. Πειραιά 12/8		
επιπλήθη 'Ελληνες		
α. Κοτονού 5/8		
α. Αμύβρα 8/8		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/8		
α. Πειραιά 11/8		
α. Γκόνδη 14/8		
προς Ραβέννα 1/8		
ε. Ριγίκα 8/8		
α. Τής 13/8		
επισκ. Μοντεβιδέο 11/6		
α. Γιβραλτάρ 13/8		
προς Βερακρούζ 18/7		
α. Φουτζέιρα 8/8		
α. Μπινέλα 10/8		
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7		
δ. Κωνίπολη 11/8		
ε. Μιλφροντ Χάβεν 15/8		
δ. Σουέζ 8/8		
α. Σιγκαπούρη 3/8		
ε. Πόρτ Στανβόκ 2/8		
δ. Σουέζ 18/8		
ε. Μπόταν Μπαί 11/8		
δ. Κωνίπολη 3/8		
ε. Μπαχραϊν 16/8		
ε. Ντουμπί 17/6		
μεταφορές Περισκοῦ		
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 27/5		
ε. Γκουαγιακούιλ 4/8		
πρ. «Elton		
ε. Βομβάη 5/8		
α. Ρίο Γκράντε 3/8		
α. Γιβραλτάρ 16/8		
πρ. «Sea Hawk»		
ε. Γκουαγιακούιλ 25/7		
α. Νταμά 2/8		
επισκ. Σιγκαπούρη 27/7		
ε. Μπαρ 11/8		
προς Βραζιλία 25/7		
μετ. «'Ωκεανός» (ε.)		
ε. Γκίζον 5/8		
α. Πειραιά 8/8		
α. Μαυρίκι 15/7		
δ. Γιβραλτάρ 8/7		
ε. Πειραιά 6/8		
α. Σιγκαπούρη 12/7		
στο Χορμούζ		
προς Ντουμπί 23/7		
προς 'Αδνα 23/5		
α. Φορπρότ 25/7		
προς Όμ Κόρ 8/3		
προς 'Ινδία 29/6		
α. Φάμουρ Μπαί 5/8		
ε. Κόντα 6/8		
α. Σάντος 2/8		
προς Σιενφουέγκος 26/7		
πρ. «'Ανθία»		
α. Πειραιά 8/8		
α. Σιγκαπούρη 13/8		
α. Σεπετίμα 8/8		
προς Ρίο 'Ιανέιρο 25/7		
δ. Σουέζ 6/8		
προς Κίνα 8/7		
μετ. «Angelina» ('Ονδ.)		
επισκ. Πειραιά 5/6		
ε. Ρόττερταμ 14/8		
προς Γιβραλτάρ 21/5		
δ. Παναμά 3/8		
α. Πράια Μόλε 3/8		
α. Κολούμπια ρίβερ 5/8		
α. Ρόττερταμ 17/8		
διαγράφεται		
α. 'Οζάκα 4/8		
ε. Πειραιά 28/7		
α. Νταμά 1/8		
α. Σιγκαπούρη 8/8		
προς Πόρτ - ω - Πρίνς 1/8		
προς Μεξικό 4/8		
α. Πόρτ Κελάγκ 17/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σιγκαπούρη 2/8		
δ. Γιβραλτάρ 13/8		
προς 'Αλγερία 11/7		

ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'ΙΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)*	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΝΤΙΚ ΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (π.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΠΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161

προς Λομπίτο 29/5		
α. Μαϊάμι 9/8		
ε. 'Αρνταλσάγκεν 17/8		
α. Γιούροπορτ 16/8		
προς Λευκάδι 26/7		
α. Γιβραλτάρ 16/8		
προς Σιγκαπούρη 1/8		
μετ. «Adelia» (μ.)		
α. Σάν Λορέντζο 8/8		
ύψωσε σημαία Μάλτας		
α. Κολόμπο 2/8		
στον π. Παράν 17/8		
α. Σιγκαπούρη 6/8		
α. Σιγκαπούρη 10/8		
προς 'Ινδία 27/7		
α. Λάγος 13/8		
πρ. «Platak»		
α. Μάλαγα 8/8		
α. Σήνες 11/8		
προς 'Αλγέρι 2/8		
προς Μανίλα 30/6		
α. Πειραιά 28/7		
α. Χόγκ Κόγκ 6/8		
α. Χιούστον 26/7		
α. Παράνγους 13/8		
στο Χορμούζ		
προς 'Ινδονησία 16/7		
ε. Καρασί 5/8		
α. Λας Πάλμας 12/8		
προς 'Ινδία 31/7		
προς Πειραιά 31/7		
α. Σεβίλλη 10/8		
δ. Γιβραλτάρ 16/8		
δ. Ντόβερ 8/8		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/8		
ε. Πειραιά 14/8		
προς Κίνα 8/7		
α. Τάραντα 11/8		
ε. Βαλέντσια 13/8		
προς Σιγκαπούρη 20/6		
α. 'Νοτ Λόντον 12/8		
ε. Βομβάη 1/8		
ε. Ρόττερταμ 16/8		
ε. Ρόττερταμ 15/8		
μεταφορές Περισκοῦ		
α. Τενερίφη 12/8		
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 21/5		
δ. Παναμά 2/8		
προς Λισαβώνα 10/6		
μετ. «Ivory K.» (κ.)		
α. Μάντα 25/7		
α. Φλάινγκ 'Νοτ 17/7		
α. Πειραιά 7/8		
ε. 'Ιταζάι 26/7		
προς Πόρτ 'Αλφρεντ 3/8		
ε. Μπουσάν 5/8		
α. Βανκούβερ 4/8		
α. Σιγκαπούρη 8/8		
α. Γιβραλτάρ 3/8		
ε. Τζέμπελ 'Αλ 24/7		
ε. Βομβάη 9/6		
προς Γιβραλτάρ 12/7		
ε. Ρεσίφ 23/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 13/8		
ε. Λάρνακα 2/8		
ε. Ντάρμαν 15/8		
μεταφορές Πάτρας		
προς Ρίο 'Ιανέιρο 4/7		
ε. Πόρτ 'Εσκουιβέλ 15/8		
πρ. «Talsy»		
Α. 'Αγ. Ευστάθιο 28/7		
προς Κολόμπο 25/7		
ε. Καρασί 9/8		
ε. Ραβέννα 14/8		
προς Κολομβία 21/7		
α. Λάγος 2/8		
α. 'Αγκόνα 6/8		
επιπλήθη αλλοδαπούς		
ε. 'Ασάμ 8/8		
δ. Γιβραλτάρ 12/8		
α. Χάιφα 3/8		
α. Σιγκαπούρη 5/8		
α. 'Ιτακού 7/8		
α. Πόρτ Κελάγκ 18/8		

ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Μπαγκόγκ 18/7
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409	δ. Σουέζ 8/8
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	πρός Ίμπιτούμπα 27/5
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	ε. Λόγος 9/6
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Βομβάη 12/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός Μπουεναβεντούρα 11/7
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Βιτόρια 23/7
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	α. Λίβερπουλ 19/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Άγ. Ευστάθιο 6/8
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	α. Ρουέν 2/8
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	α. Φός 14/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Πειραιά 27/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	πρός Κίνα 18/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	υπέστειλε λιβερτινή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	δ. Σουέζ 13/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	ε. Πειραιά 6/4
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρός Βομβάη 29/7
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	δ. Δαρδανέλλια 7/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	δ. Ντόβερ 29/7
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Άκομπα 2/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Πόρτ Σουδάν 16/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Βαστώνη 10/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Ύμουιντε 16/8
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Πόρτ ντε Μπουκ 12/8
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ρός Σουκχέιρ 26/7
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	δ. Σουέζ 16/8
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Μελίλη 4/8
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	δ. Σουέζ 17/8
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Κάντλα 6/8
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣ (π.)	81	3040	ε. Πειραιά 9/8
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪΤΕΡ (δ.π.)	66	24696	δ. Πόρτ Σάιδη 16/8
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Φουτζέιρα 15/8
ΓΚΑΖ ΦΑΡΣΕΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπατάνμ 12/8
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	α. Ρός Σουκχέιρ 19/7
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειάκς μεταφορές
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	δ. Παναμά 13/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996	πρός Ν. Άτλαντικό 16/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	δ. Γιβραλτάρ 6/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	πρός Καμάρ 13/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	α. Νάπολη 11/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	ε. Βιζακαπατάνμ 31/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (κ.)	73	15438	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	στό Τζέμπελ Άλι 14/8
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Σαβόνα 6/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	α. Ντάρμπαν 8/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Κεμπέκ 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρός Χανόμ 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221	ε. Γιοκοχάμα 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	δ. Παναμά 7/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	ε. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Ταμπόκο 19/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	δ. Κωνσταντή 26/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	πρός Θεσσαλονίκη 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Λά Γουάιτ 7/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Πόρτ Έσκουίβελ 13/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	ε. Ν. Ύορκη 14/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	πρός Ρίο Γκράντε 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	α. Λός Άντζελες 13/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Σχέζιν 6/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	α. Ν. Όρλεάνη 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	ε. Ξιγκάγκ 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	δ. Παναμά 13/8
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Μπ. Άϊρες 2/8
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	ε. Φιλαδέλφεια 7/8
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	πρός Λά Γκουαίρα 31/7
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Μπαντάρ Άμπας 4/7
ΓΟΥΕΪΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Σάν Λορέντζο 10/8
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	υπέστειλε κυριακή
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΟΛ (μ.)	70	3384	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΓΟΥΪ'ΝΤΟΝΤ (δ.κ.)	72	106266	α. Ρίο Τανέιρ 7/8
ΓΟΥΪ'ΤΛΕΪ'Υ ΜΠΑΪ'Υ (κ.)	70	9907	α. Όζάκα 9/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Μπαγκόγκ 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Τζέμπελ Ντάνα 17/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρός Κίγκστον 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Γιουρπόρτ 15/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρός Σ. Άραβία 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Πειραιά 17/7
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	πρός Μπαντάρ Άμπας 22/6
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Μαχαρίην 15/8
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Καρότι 31/7
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Ν. Ύορκη 8/8
ΔΑΜΩΝ	74	20712	δ. Παναμά 16/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	πρός Μπόρνυ 22/1
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Ντουόλα 29/7
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	πρός Σιγκαπούρη 14/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	α. Πειραιά 11/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Φουτζέιρα 16/8
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	ε. Μαπούτο 3/7
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	ε. Τερνέστη 15/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	α. Σιγκαπούρη 12/8
ΔΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	μετ. «Breeze» (κ.)

ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976

ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρός Λαμαρίνα 28/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Σουέζ 10/8
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Νικόσια 11/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Ντουμπάι 28/7
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Λισαβόνα 16/8
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	επωλήθη Έλληνες
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106	δ. Σουέζ 5/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	α. Χιούστον 13/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	πρός Ρός Σουκχέιρ 25/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	ε. Καρότι 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	έπισκ. Σιγκαπούρη 17/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099	στό Χάργκ (αποθήκη)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788	στό Σ. Πός (αποθήκη)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. Όρλεάνη 10/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μηχ.)	76	188634	ε. Φουτζέιρα 15/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	ε. Μπαμμόν 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263	α. Τζουέμα 29/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086	ΕΤΑ Ντουμπάι 10/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.π.)	75	146263	α. Τζουέμα 24/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	α. Ν. Όρλεάνη 12/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρός Σουαίμα 30/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρός Ρόττερταμ 27/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Σ. Άννα Μπαίη 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Όρλεάνη 10/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Σιγκαπούρη 12/8
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437	ε. Πειραιά 3/8
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Γιβραλτάρ 13/8
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	πρός Σούρα 14/7
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	α. Μπάχα Μπλάνα 21/6
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.)	71	15119	μετ. «Γεώργιος» (κ.)
ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.)	73	20913	πρ. «Αλίντα»
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	α. Ν. Όρλεάνη 14/8
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	ε. Μπαλμπόα 19/7
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	δ. Σουέζ 8/8
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Κούβα 27/6
ΕΜΠΟΥΝ Ι. (δ.π.)	68	15252	πρός Σαλίνα Κρούζ 6/7
ΕΜΠΕΡΠΑΪΖ Ι (π.)	74	13687	α. Μοντεβιδέο 11/8
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Μπουεναβεντούρα 28/6
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Βόλο 24/7
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Λειδές 10/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Σουέζ 5/8
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	πρός Ίνδονησία 23/6
ΕΡΑΤΩ (κ.)	68	16978	α. Ντάρμπαν 1/8
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952	ε. Βομβάη 8/7
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. Βαλτιμόρη 12/8
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	ε. Άγ. Βικέντιο 31/7
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)	84	22629	πρός Ρόττερταμ 26/7
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Πειραιά 8/8
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Ίνχαμπάνε 30/6
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Τζέμπελ Άλι 22/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	ε. Ραβέννα 6/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	πρός Λά Νουβέλ 30/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρός Ματάνζας 23/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Μόντρεαλ 7/8
ΕΥΒΟΪ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	α. Σπλίτ 9/8
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473	ε. Σούσα 10/8
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Λός Άντζελες 5/8
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Σουέζ 10/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. Άμβέρσα 16/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Ν. Άφρική 30/3
ΕΥΡΥΛΑΟΣ (κ.)	72	30930	α. Γούνα 14/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Ντάρμπαν 4/8
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Δουνκέρκη 15/8
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Δουνκέρκη 25/7
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	πρός Νιούκασλ 3/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμάργα (αποθήκη)
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	πρ. «Ρενουάρ»
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Λά Γουάιτ 3/8
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	δ. Κωνσταντή 9/8
ΖΗΝ	79	16379	ε. Άσταμπούλα 12/7
ΖΗΝ	79	16390	α. Κάντλα 8/8
ΗΡΑ	57	2875	ε. Άσσομ 10/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	85	25076	πρός Μπουσάν 17/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	84	25063	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	78	11003	στή Βασόρα 10/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	64	3904	πρ. «Sac Santander»
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	74	35540	πρός Νοβοροσίσκ 23/7
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588	έπισκευές Πειραιά 13/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γιούροπορτ 10/8
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	στή Βαλλέτια 21/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Λίβανο 11/8
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Δουνκέρκη 14/8
ΘΕΡΜΑΪ'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086	α. Άμβέρσα 17/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	πρός Βενγάζι 4/7
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Ρόττερταμ 19/8
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	δ. Κωνσταντή 11/8
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	α. Πειραιά 13/8
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	α. Θέουτα 5/8
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρός Μπαντάρ Άμπας 1/8
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Άνκονα 12/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/7
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	πρός Νόμμο 20/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΝΤ (κ.)	80	19256	α. Λός Άντζελες 21/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Σιγκαπούρη 6/8
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	πρός Τοκουόγιαμα 13/7
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	82	4796	δ. Παναμά 1/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Πειραιά 16/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Ν. Όρλεάνη 22/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Σ. Άννα Μπα

ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.).	78	23230	ε. Σιγκαπούρη 15/8	ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	α. Βομβή 5/8
ΙΡΙΣ (κ.).	70	5278	ε. Ταραγκόνα 4/6	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	ε. Βαλτιμόρη 14/8
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Σαρόνα 11/8	ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	ε. Άλσος 20/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	α. Ρότερνταμ 27/7	ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046	ε. Λόγος 7/8
ΙΣΤΡΙΑ.	81	31000	α. Ρότερνταμ 5/8	ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648	α. Άμβούργο 6/8
ΙΤΑΖΑ'Ι' ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	α. Άκαμα 28/7	ΛΕΒΑΝΤΕΣ.	77	70983	α. Άφρική 17/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	ε. Κεμπέ 14/8	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	α. Αφρική (άποθήκη)
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	α. Γιοκοχάμα 14/8	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	α. Πόρτ Κάρντ
ΙΩΝΙΑ (μ.).	68	14808	πρ. «Ζηνοβία»	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			α. Πόρτ Κάρντ
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.).	72	11171	α. Γκντάνσκ 14/8	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	74	18700	ε. Πωληθή «Έλληνες
ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079	ε. Πασαγιές 9/8	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	α. Πόρτ Κάρντ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	δ. Ντόβερ 10/8	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.).	72	17914	ε. Μπαβναγκάρ 25/7
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.).	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	α. Λόρ Άντιλες 12/8
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345	ε. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864	α. Μπείρα 16/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476	α. Σαγκάι 4/5	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	79	10354	α. Βενετία 15/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	72	19162	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
(Μ.).	67	16098	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.).	73	63218	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.).	73	62317	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΠΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.).	67	15472	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).	77	14349	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
(κ.δ.).	81	1800	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.).	65	1219	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.).	77	19459	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Π ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.).	74	8896	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕ'Ι'Τ (μ.).	64	999	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΛΛΑ (κ.).	69	16229	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ	79	11929	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).	76	18124	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	22126	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.).	66	6995	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.).	84	4509	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΛΙΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ			α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
(Βρ.).	84	10511	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).	84	3793	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).	83	4433	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.).	71	101438	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.).	74	112825	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.).	77	14186	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).	77	15389	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΥΓΚΑΡ I. (δ.μ.).	66	38533	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.).	81	10524	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.).	76	88886	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.).	76	20355	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).	79	7599	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΥΜΟ.	74	65685	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	76	1575	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).	77	4965	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΙΛΑΨ (κ.).	76	12166	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΚΥ (Μπχ.).	68	8135	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.	77	70983	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
(κ.).	74	18700	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	α. Βενετία 15/8

N. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	74	8915
N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.).	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	71	9646
ΝΑΪ'Τ'Α (κ.).	70	9069
ΝΑΪ'Τ' ΛΑ'Ι'Τ (Μηχ.).	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.).	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*.	72	18723
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.).	73	11645
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.).	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.).	76	14760
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.).	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.).	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.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
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.).	75	65459
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.).	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.).	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	71	5447
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.).	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.).	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.).	73	117178
ΝΟΡΒΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.).	70	62357
ΝΟΡΒΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.).	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.).	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (κ.).	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	75049
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.).	79	16434
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).	75	35762
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297
ΝΤΟΛΑΣ (δ.κ.).	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.).	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (κ.).	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.).	67	1599
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.).	68	958
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.).	78	2491
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.).	70	11248
ΟΛΕΜΑΡΙ(κ.).	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.).	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.).	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.).	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.).	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).*	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).*	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.).	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.).	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.).	71	9868
ΟΝΥΣ (κ.).	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.).	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999
ΟΡΑΝΤΟ.	66	37784
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.).	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.).	84	4083
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.).	76	12443
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.).	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖΥ (δ.κ.).	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖΥ.	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ Η. (κ.).	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.).	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.).	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.).	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).	75	8826
ΠΑΝΘΡ (κ.).	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.).	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.).	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ.	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.).	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.).	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.).	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).	69	1971
ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ.	84	22511
ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ.	84	22100
ΠΑΖΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).	84	4085
ΠΑΖΙΦΙΚΟ (Μηχ.).	72	6666
ΠΑΖΙΦΙΚΟΣ (δ.).	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.).	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.).	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ II (κ.).	79	13251
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.).	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.).	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.).	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.).	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.).	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.).	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (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	

α. Γκντάνσκ 3/8 *
 στο Τζιμπούτι 14/8
 α. Σιγκαπούρη 14/8
 δ. Σουέζ 18/8
 ε. Πόρτ "Άλφρεντ 8/8
 ε. Πόρτ "Άλφρεντ 4/8
 προς Κήλαγκ 25/7
 α. Φορταλέζα 11/8
 α. Βίλα ντό Κόντε 11/8
 δ. Παναμά 11/8
 έπισκευές Πειραιά 10/6
 ε. Ρίο Γκράντε 3/8
 δ. Ντόβερ 6/8
 προς "Άγκόλα 23/5/89
 ε. Ταμπίκο 4/8
 δ. Ντόβερ 5/8
 προς Σιγκαπούρη 19/6
 α. Μπορντό 10/8
 ε. Ταϊτούγκ 26/7
 δ. Πόρτ Σάιτ 9/8
 προς Βάδβις Μπαινί 25/7
 δ. Γιβραλτάρ 1/8
 ε. Λίρκεν 26/7
 ε. Γκάλβεστον 27/4
 α. Φουτζέιρα 28/7
 έπωληθή διάλυση
 πρ. "Dimi"
 προς Ντάς "Αϊλαντ 21/7
 δ. Ντόβερ 16/8
 α. "Αμβούργο 16/8
 α. Ν. "Ορλεάν 4/8
 α. "Αιν Σούκνα 28/7
 δ. Πόρτ Σάιτ 11/8
 προς Πιομπίνιο 31/7
 προς Γκράντ Καυμν 31/7
 α. Μαϊόμι 10/8
 στον Πειραιά 16/7
 α. Ντάρμπατ 9/8
 ε. Κορούνα 9/8
 ε. Ντάρμπατ 9/8
 α. Σάν Λορέντζο 8/8
 ε. "Νοτ Λόντον 10/8
 στο Παλάσο Σαμπου (άποθήκη)
 α. Ταϊταγκόγκ 9/8
 α. Ρίο "Ιανέιρο 6/8
 α. Ρίο "Ιανέιρο 6/8
 ε. Σαλάβερν 10/7
 μεταφορές Περισκοίου
 στο Μόζι 2/8
 ε. Φός 14/8
 μετ. "Isis" (κ.)
 προς Σαγκάη 28/7
 α. Βασσιλικό 7/8
 προς Γκάλβεστον 24/7
 προς "Άλγερια 27/6
 α. Τολέδο 9/8
 α. Ράς Τανούρα 28/7
 α. Ν. "Ορλεάν 29/7
 μεσογειανάκες μεταφορές
 έπωληθή
 ε. "Ασνοντ 10/7
 ε. Μαντράς 9/8
 έπωληθή "Έλληνες
 πρ. "Σφινξ"
 δ. Σουέζ 14/8
 δ. Κων/πολη 4/8
 α. Ράσα 10/8
 α. Σαντάνα 4/8
 α. Μπουλνών 2/8
 α. Ν. "Υόρκη 14/8
 προς Κούβα 1/7
 προς "Αβανά 27/7
 στο Χάργκ (άποθήκη)
 α. "Έβερετ 13/8
 μεταφορές Κιούγκα
 προς Ν. Χάβερ 19/7
 α. Ν. Χάβερ 9/8
 α. Σάντα Μάρτα 10/8
 α. Πιομπίνιο 15/8
 α. "Ιταζάι 5/8
 δ. Κων/πολη 9/8
 α. Βαρκελώνη 14/8
 α. Μπιλμπάο 12/8
 ε. Ν. "Υόρκη 8/8
 προς Κόμπε 27/7
 δ. Σουέζ 15/8
 α. Λάς Πάλμας 8/8
 ε. Ρεσιφ 13/7
 α. "Αλεξάνδρεια 26/7
 α. Βανκούβερ 2/8
 προς Μπ. "Αμπάς 4/7
 πρ. "Stephanie"
 πρ. "Μπαλμάρ"
 μεταφορές Περισκοίου
 ε. Καστελαμόρε 19/7
 ε. Ταμπίκο 1/8
 μετ. "Κουάγγκσι" (κ.)
 ε. Μπιλμπάο 16/8
 α. Χιουσόν 8/8
 ε. Χουάγκμπου 23/7
 α. Κολούμπια ρίβερ 10/8
 α. Πειραιά 15/8
 προς Σαγκάη 14/6
 α. Παρανάγονα 1/8
 α. Τζουμέρα Τέρμιναλ 9/8
 α. Πειραιά 11/8
 δ. Πόρτ Σάιτ 7/8
 α. Φουτζέιρα 15/7
 προς Κήλαγκ 22/7
 δ. Παναμά 13/8
 στον Πειραιά 8/8
 προς Σιγκαπούρη 1/8
 προς Ρίο "Ιανέιρο 28/7
 α. Λάς Πάλμας 14/8
 α. Φουτζέιρα 1/8
 α. Καζαμπλάνκα 6/7
 προς Μαλακία 24/7
 α. Φιλαδέλφεια 16/8

ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ουδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΔΡΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60933
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	162692
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16911
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8761
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14671
ΠΡΑ'ΙΜ ΚΑΙ	70	10461
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1591
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30891
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	1552
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	10037
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	40361
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10721
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	68	26991
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11761
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10441
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π')	73	11381
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18521
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11241
ΠΡΩΤΗΣ ΣΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12981
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26951
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65881
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1581
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11751
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11871
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6011
ΡΗΘΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1541
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8501
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39561
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10401
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24891
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	7181
ΡΟΥΟΥΣ (δ. Όνδ.)	70	1591
ΡΟΥΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	3761
ΡΟΥΟΥΣ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	481
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	831
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	2261
Σ.Β. ΕΠΙ (κ.)	68	1351
Σ.Β. ΕΠΑ (μ.)	65	2001
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	3961
ΣΑ'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	12891
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	2571
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	2531
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	81
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	1911
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ουδ.)	76	21
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	2901
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	1451
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	31
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	1111
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	91
ΣΑΝΡΑ'ΙΤΖ (κ.)	71	131
ΣΑΝΣΕ (Μ.)	67	81
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	111
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	101
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	31
ΣΑΟΥΑ Α'ΛΛΑΝΤ (κ.)	75	121
ΣΑΟΥΑ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	121
ΣΑΟΥΑ ΣΤΑΡ (μ.)	71	431
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	141
ΣΑΡΦΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	101
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	1641
ΣΕΒΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	151
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	171
ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (δ.Μηχ.)	75	1171
ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (κ.)	70	91
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	161
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	81
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	511
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	141
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7)	70	11
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	431
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	161
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	191
ΣΗ ΔΟΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	661
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	181
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	41
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	31
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	161
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	41
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	121
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	151
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	461
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	151
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.)	71	141
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (κ.)	78	301
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ ΙΙΙ(δ.Μηχ.)	78	21
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	21
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	11
ΣΗΛΙΚ (Μολτ.)	74	11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11
ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (κ.)	77	11
ΣΗΜΕΡΙΤ (κ.)	78	11
ΣΗΜΙΟΥΣΙΚ ΙΙ(μ.)	77	11
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	11
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ	74	31
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	81
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	21
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	31
ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	11
ΣΗΜΠΟΡΣΣ (κ.)	69	31
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	11
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (μ.)	74	11
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	11
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	11
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	11
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	11
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	31
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	31

παραμένει στη δύναμη
 ε. Λός Πάλαμα 10/8
 πρὸς Μεζικό 16/7
 α. Χάμπτον 8/8
 ὑπέστειλε κυπριακή
 στὸ Χάργκ (ἀποθήκη)
 πρὸς Μαρίνα ντὶ Καράρα 27/7
 ε. Φιλαδέλφεια 16/8
 ε. Πόρτ ντὶ Μπούκ 13/8
 ε. Σταβόγκερ 13/8
 πρὸς Λιβύη 4/7
 α. Ρότερνταμ 20/7
 δ. Παναμά 3/8
 πρὸς: Ντάρμπαν 23/7
 α. Αγ. Ευστάθιο 5/8
 ε. Λεμεσό 10/8
 α. Σάιντ 7/8
 α. Ρουάν 4/8
 ε. Πειραιά 3/8
 α. Μ. Γκιάν ντ: 10/7
 α. Μ. ντλ 26/7
 α. Μοντρέαλ 8/8
 πρὸς: Νοβοροσίκ 29/6
 α. Λεμεσό 11/8
 α. Σιγκαπούρη 15/6
 ε. Πειραιά 7/8
 α. Λός Πάλαμα 13/8
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 6/8
 ε. Βομβά 12/6
 ε. Ν. Ὀρκή 13/8
 α. Ν. Ὁρλεάνη 10/7
 πρ. «Κύθηρα»
 δ. Σουέζ 2/8
 πρὸς Χαλδία 28/7
 ε. Σαντάντερ 10/8
 ε. Μπρέμερχαβεν 26/7
 ε. Ἀλεξάνδρεια 28/7
 α. Ν. Ὁρλεάνη 14/8
 α. Σιγκαπούρη 10/8
 ε. Χάμπτον 11/8
 πρὸς Σαλτάντα Μπαίη 17/7
 στὸ Γκιζόν
 α. Ἄιν Σούκνα 31/7
 α. Γκαντία 14/8
 α. Ντάρμπαν 29/7
 ε. Τόρος Γκούμπρε 9/8
 ε. Ντεμερρά 5/8
 α. Ν. Ὀρκή 15/7
 δ. Πόρτ Σαΐδ 13/8
 στὸ Χάργκ (ἀποθήκη)
 α. Μπανιάς 13/8
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 13/8
 ε. Μπ. Ἄιρες 6/8
 πρὸς Κεταπάνκ 12/7
 στὴν Κων/πολὴ 6/8
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 11/8
 πρὸς Ἀλγερία 18/7
 μεσογειακὲς μεταφορὲς
 ε. Ροζάριο 1/8
 ε. Μπ. Ἄιρες 26/7
 ἐπισκ. Ἰντσόν 10/8
 πρὸς Τζέντα 18/7
 πρὸς Λιβύη 30/7
 ἐπισκ. Πειραιά 14/7
 α. Ταϊτζία 8/8
 δ. Σκώ 23/7
 πρὸς Ταρτούς 30/7
 ὑπέστειλε παναμαϊκή
 πρὸς Βαλέντια 30/7
 ε. Βομβά 11/7
 α. Λούπ Τέρμιναλ 3/7
 πρὸς Ἰαπωνία 31/7
 πρὸς Μπ. Χομεϊνί 26/6
 δ. Σουέζ 16/8
 ε. Παριανάγουα 3/8
 ε. Ἀλεξανδρέττα 12/8
 α. Λός Ἀντζελες 3/8
 α. Σιγκαπούρη 30/7
 α. Ἀμβούργο 8/8
 α. Ἀβονμαουσὶ 17/8
 ε. Γκιζόν 3/8
 ὑπέστειλε κυπριακή
 πρὸς Ἰράν 20/6
 μετ. «Tiger»
 α. Σιγκαπούρη 8/8
 ε. Πειραιά 4/7
 α. Μπελέμ 1/8
 δ. Κων/πολὴ 14/8
 α. Ν. Ὁρλεάνη 14/8
 ὤψωσε σσημ. Μάλτας
 πρὸς Κουσέιρο 29/7
 δ. Κέιπ Τραφάλγκαρ 10/8
 ε. Ροζάριο 11/8
 α. Μπορντώ 3/8
 ε. Ὀδησσό 11/7
 ὑπέστειλε σσημ. Μάλτας
 α. Ἀμβέρσα 12/8
 πρὸς Κωνσταντία 14/7
 α. Τούν 11/8
 ε. Βενετία 1/8
 α. Μομπιλί 14/8
 α. Σιγκαπούρη 6/8
 στὴ Σουαίμα 20/8
 ε. Ὀδησσό 22/7
 α. Πόρτ Σαΐδ 2/8
 α. Πειραιά 13/8
 α. Παριανάγουα 8/8
 ε. Γκντάνσκ 7/8
 πρ. «Seaglor»
 ε. Σάν Λορέντζο 9/8
 α. Γιβραλτάρ 17/8
 πρὸς Λιβύη 4/7
 πρὸς «Γιουρσκακού»
 πρὸς Συρία 9/6
 πρὸς Ἰράν 29/7
 δ. Κων/πολὴ 10/8
 α. Παριανάγουα 10/8
 ε. Ἀγκόνα 12/8
 ε. Γκτάνσκ 13/8

ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Σιγκαπούρη 11/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Ταϊτσούγκ 3/8
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Λειδός 13/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Καράσι 26/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	πρός Ιαπωνία 30/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Ιράν 17/5	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Τάρνατα 12/8
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	πρ. «Άγγελική Κ.»	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	ε. Κοπέρ 3/8
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Άμβέρσα 14/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Σαλβαντόρ 15/6	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	επισκ. Πειρά 17/8
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Ιράν 19/6	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	πρ. «Λάμπερσον»
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Άκαμπα 15/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	α. Γιούροπορτ 4/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Ν. Όρλεάνη 12/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	δ. Γιβραλτάρ 10/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Μπ. Χομεινί 30/7	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Τάρνατα 8/8
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ιράν 12/6	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Σούσσα 9/8
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	δ. Σουέζ 12/8	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Μπορντώ 7/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Παρανάγουα 29/7	ΤΡΟΠΕΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Βεγγάζη 31/7
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	στό Σουέζ 20/8	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπ. Άμπας 17/7
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρός Μπ. Χομεινί 24/7	ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	ε. Βαλέτα 13/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Σιγκαπούρη 14/8	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Ριγέκα 27/6
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άγ. Βικέντιο 9/8	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Πειραιά 15/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Λός Άντζελες 7/8	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	ε. Ταμπικό 23/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Βομβάη 5/8	ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	72	21880	επωλήθη Κινέζους
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΘ (Μπχ.)	75	13835	επισκ. Πειραιά 15/8	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	ε. Σειτούμπλι 18/7
ΣΙΑΙΜΝΑ *	78	32508	στό Ράφ Φαρτάκ 30/7	ΥΠΑΓΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρός Μπορσόν 20/7
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Χοζέ Ίνγνάνσιο Τέρμ. 10/7	ΦΑΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	ε. Πειραιά 7/8
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	α. Πόρτ Κέλαγκ 16/8	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ (μ.)	67	13792	πρ. Κούβα 11/6
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Άλγερία 31/7	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρός Ίλλιγκαν 19/7
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεινί	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Μόγκλα 13/8
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	πρός Παλάδο Σαμπού 25/7	ΦΑΝΤΑΣΙΑ (κ.)	76	9059	ε. Τέμα 13/8
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Λά Γκουαίρα 30/7	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Φιλαδέλφεια 14/8
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	μετ. «Κοράλι»	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Άμπου Ντάμι 18/8
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Άμβέρσα 17/8	ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	επωλήθη Έλληνες
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρός Ν. Κορέα 13/7	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρός Πουέρτο Κουεζά 30/7
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σάινες 26/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ουδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Λειδός 2/8	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	ε. Παλάδο Σαμπού 20/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Νταμμά 14/8	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	ε. Τζέμπελ Άλι 21/5
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	α. Άμπου Ντάμι 8/8	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρός Άμστερνταμ 3/7
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	δ. Παναμά 11/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	μετ. «Χίος Ντέστσιου» (κ.)
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	επωλήθη άλλοδαπούς	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	πρός Βιτόρια 27/7
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	α. Τζ. Νεγκρού 28/7	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Βενετία 14/8
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάχρα (άποθήκη)	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρός Μισουζίμα 21/7
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712	ε. Βενετία 11/8	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	επισκ. Μπαχαράιν 18/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δακάρ 11/7	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	δ. Παναμά 5/8
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Παρανάγουα 9/8	ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917	πρ. «Φλώρα»
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/8	ΦΟΙΝΙΣ (δ.μ.)	65	15090	υπέστειλε Ονδουριανή
ΣΠΕΥΛΟΝ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντζε 3/5/89	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	ε. Γιούροπορτ 5/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Χιουσόν 27/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	ε. Σάουθάμπτον 9/8
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Κούβα 27/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρός Κίνα 24/7
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. Ν. Όρλεάνη 29/7	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Ν. Όρλεάνη 18/7
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Άμβέρσα 19/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Θεσσαλονίκη 27/7	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	πρ. Κροίσοι
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	επισκ. Πειραιά 26/7	ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)	69	15688	πρ. «Σίτυ όφ Μπερρούτ»
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	πρός Όζακό 3/7	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	πρ. «Σίτυ όφ Έλμίν»
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881	δ. Ντόβερ 4/8	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Ρίο Ίανέιρο 8/8
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Πανόγκη 18/7	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρός Κωνσταντίνα 21/7
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	11133	ε. Πειραιά 23/7	ΦΡΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρός Μαγιακούες 22/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 11/8	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός Φώκλαντες 10/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Βομβάη 12/8	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λός Πάλμας 11/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Πόρτ Κέλαγκ 6/8	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Λός Πάλμας 12/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	α. Σιγκαπούρη 13/8	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	α. Γκουάμ 3/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρός Ζανζάγκ 30/7	ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Μπορσόν 4/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	επισκ. Μασσαλία 8/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρός Άλγερία 18/7	ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	μετ. «Devon» (κ.)
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Νουακτοτ 27/7	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Μαζατλάν 25/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Μπαράγκουλα 5/8	ΦΡΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	ναυπηγείται
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Ντόρμαν 8/8	ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ε. Λάγος 8/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Πειραιά 15/8	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Βάρρι 20/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	πρός Ντουάλα 27/7	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	ναυπηγ. Ιαπωνία
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Ν. Όρλεάνη 30/7	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Ρίο Ίανέιρο 28/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Λίρκεν 10/8	ΦΡΟ ΛΑΖ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρός Βραζιλία 23/7
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	α. Ντόρμαν 10/8
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Βάρι 17/7	ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Λός Πάλμας 6/6
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	α. Νταβάο 24/7	ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Φός 13/8	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	δ. Παναμά 12/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *	76	31725	ε. Όδησσό 29/7	ΦΡΟ ΟΥΛΜΠΙΚ (π.)	73	2987	πρός Νουαντίμπο 8/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Κίνα 15/6	ΦΡΟ ΟΥΛΜΠΙΚ (π.)	73	3563	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *	76	31725	πρός Κίνα 5/7	ΦΡΟ ΟΥΛΜΠΙΚ (π.)	73	3563	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Άμβούργο 17/8	ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	πρός Μομπάσα 26/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Ρίο Ίανέιρο 23/6/89	ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	στη Σιγκαπούρη 11/6/88
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Χουάγκου 5/7	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	δ. Σουέζ 5/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	μετ. «Μηλούταν Τζούνιορ» (κ.)	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	74	48928	πρός Κούβα 23/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	δ. Παναμά 13/8	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	ε. Άλεξανδρέττα 14/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Άμβούργο 17/8	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	ε. Σιγκαπούρη 11/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Μιζουσίμα 29/7	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ'ΙΣ (δ.)	74	48928	πρ. Μπαντάρ Άμπας 14/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Ντόρμαν 27/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Ίταλία 15/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	αργεί Πειραιά	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρός Βιτόρια 3/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Κίνα 26/7	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	α. Ραβέννα 10/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Σκίνα 29/6	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14886	πρός Χιουσόν 5/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	στό Ντόρμαν 14/6	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Σιγκαπούρη 29/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Παρανάγουα 20/7	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	ε. Σιγκαπούρη 29/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρ. «Weiga Maru»	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Τάραγκόνα 16/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Άλγερία 16/7	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Δουνκέρκη 5/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Πειραιά 12/8	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Αύγουστα 10/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Παρανάγουα 9/8	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	ε. Δεμερρά 12/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Βίγκο 17/8	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Πόρτ ώ Πρίνς 22/7	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	α. Βέντισπις 6/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Ρεϊνίν 14/8	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρός Χόγκ Κόνκ 18/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Σμύρνη 31/7	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Κελπτάουν 22/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Ταλκαχουάνο 7/8	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Γιούροπορτ 18/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Κασσιούγκ 13/8	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Κάδιξ 25/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Μπουεναβεντούρα 7/8	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	90	10197	πρός Μπαγκόνκ 24/5
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Ίνδια 18/6	ΧΙΟΣ ΤΣΕΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Χιουσόν 3/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Ρίο Ίανέιρο 14/7	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	πρός Μαρακάιμπο 27/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Τζουμπάι 8/3	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Ρόττερνταμ 11/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Σάν Άντόνιο 4/8	ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Φουτζέιρα 18/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Κοπέρ 16/8	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	139421	α. Ραβέννα 9/8
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Τσιμπότε 6/7	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	139421	πρός Βεγγάζη 27/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Βανκούβερ 11/8	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	πρός Πάτρα 12/7
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Σηάτλ 17/5	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Χάιφα 30/7	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Όδησσό 17/7	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Μπορσόν 13/7	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός ΗΠΑ 27/7	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Τζέμπελ Ντάνα 17/8	ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172		ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172		ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172		ΧΙΟΥΠ II (π.)	75	1532	
ΣΤΡΑΤΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172		ΧΙΟΥΠ II			

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

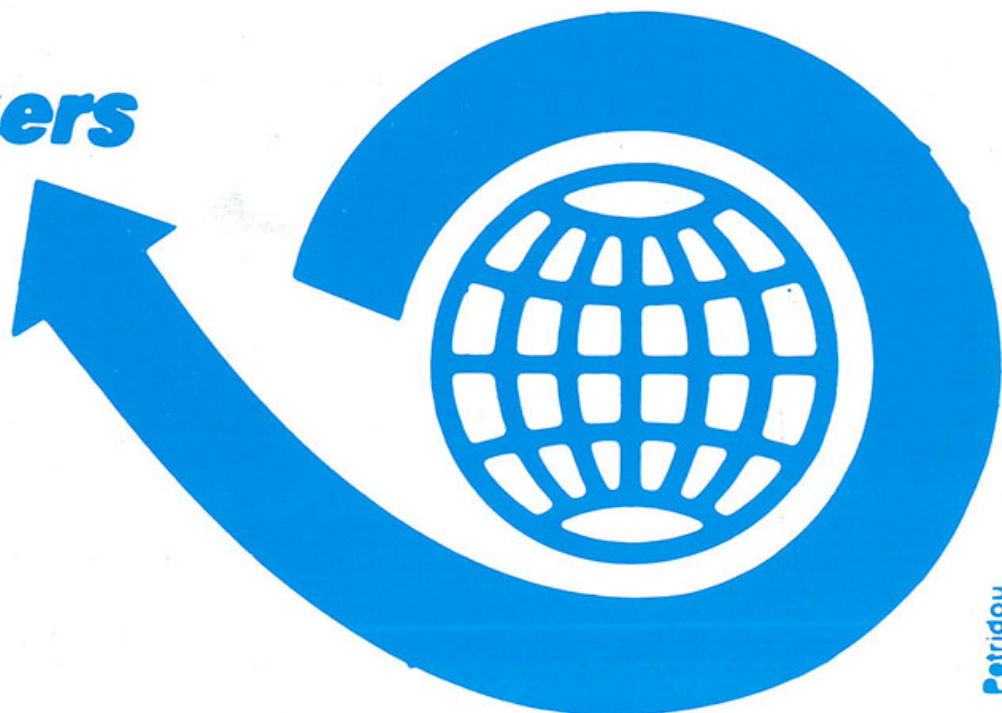
Seatrader Maritime Inc.

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





TELESHIP

- **TECHNICAL AGENCIES**

- ▶ **MARINE ELECTRICAL & MECHANICAL ENGINEERING CONTRACTORS**
- ▶ **AUTOMATION**
- ▶ **INSTRUMENTATION**
- ▶ **HEAT EXCHANGERS**
- ▶ **HARBOUR & VOYAGE REPAIRS**
- ▶ **SPARE PARTS**
- ▶ **GENERATORS**

- **PORT AGENCIES**

- ▶ **PORT SERVICES**
- ▶ **BUNKERING**
- ▶ **STEVEDORING**

TELESHIP MARITIME AGENCIES S.A.

35-39, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE - TEL: 4183692/3 - TLX: 241578 TLSP - FAX: 4183693