

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1029/1087

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟ 1029/1087
ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

POINT TO POINT



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

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
24th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

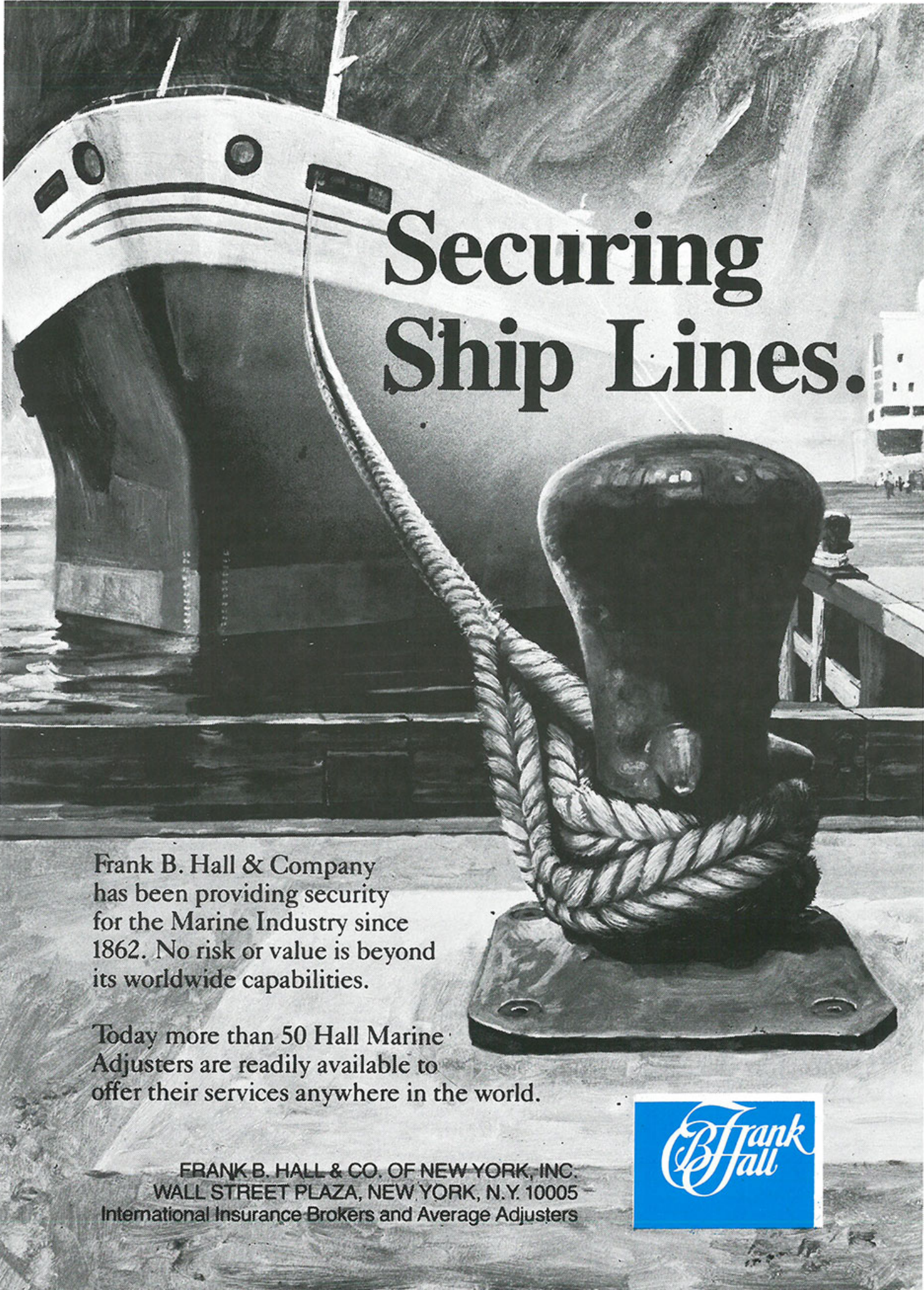
GREECE

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

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (071) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (071) 828 9197





Securing Ship Lines.

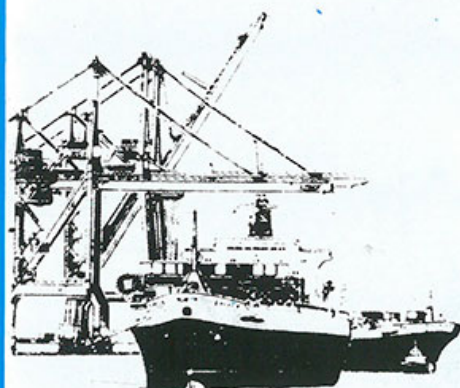
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 59ο

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1329/1087

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & 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
Άπω 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. 1329/1087 October 15th, 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 Οί νέες συνθέσεις των πληρωμάτων.

17 'Η Πολιτική της Ευρωπαϊκών Αγορών.
Θαλάσσια καί Συνδυασμένη Μεταφορά.

21 Οί ναυτοτόποι της Ελλάδος καί οί ναυτικές
τους μνήμες.
Άρθρο του κ. Χρήστου Ντούνη.

23 Απόφαση του Έφετείου Αθηνών περί εφαρμογής
των διατάξεων 919 του Αστικού Κώδικος στίς σχέ-
σεις δανειστού, δανειζομένου καί έγguητών ναυτι-
λιακού δανείου (Μέρος Α.).

40 Maritime Cooperation between USSR and EEC.
A speech by Dr. Matheos Los.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 38 ENGLISH SUPPLEMENT
- 42 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

Σύν 'Αθηνά και χείρα κίνει

Οι άνθρωποι των «Ναυτικών Χρονικών» οι οποίοι όλα αυτά τα χρόνια αγωνίζονταν σθεναρώς — και πολλές φορές κόντρα στο ρεύμα — για τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων δεν κρύβουν ότι θα ήθελαν με όλη τους την ψυχή να αποδώσουν τα μέτρα που εφαρμόζει ήδη το 'Υπουργείο προς την κατεύθυνση αυτή.

Η σκληρή ναυτιλιακή πραγματικότητα όμως δεν αφήνει περιθώρια για ψευδαισθήσεις. Μπορεί — και πολύ όρθα — ο 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης να επισημαίνει και να διακηρύσσει ότι τα μέτρα που εξήγγειλε η Κυβέρνηση είναι αμετάκλητα — όπως πραγματικά είναι, αφού περιελήφθησαν ήδη στις εγκριτικές πράξεις — και αδιαπραγμάτευτα. Μπορεί να είναι και έλκυστικά για τα πλοία όρισμένης κατηγορίας.

Αλλά κατά την ταπεινή μας αντίληψη και κατά την αντίληψη πολλών άλλων δεν αρκούν για να οδηγήσουν στον ομαδικό επαναπατρισμό. Η άρνηση των ακμή νυχτωμένων συνδικαλιστών του χώρου να τα αποδεχθούν και οι απειλές τους για απεργιακές εκδηλώσεις — με την συμπαράσταση μάλιστα των συνδικαλιστικών οργανώσεων χωρών που οι ναυτιλίες τους ανταγωνίζονται την 'Ελληνική λειτουργούν σαν φρένο σε όποιεσδήποτε αποφάσεις. Και φυσικά δεν είναι αυτό το μοναδικό φρένο. 'Υπάρχουν και άλλα, αρκετά μάλιστα. 'Εκείνο όμως που φρενάρει περισσότερο είναι η αμφιβολία, η άβεσβαιότητα που υπάρχει αναφορικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των προβλημάτων που ανακύπτουν καθημερινά. Και το κύριο ερώτημα που προβληματίζει είναι εάν θα διατηρηθεί η ευελιξία — και του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχειρήσεως — που έχει επιτευχθεί και έχει εξασφαλισθεί με τις λύσεις στις οποίες κατέφυγαν τα ελληνόκτητα πλοία

τα τελευταία χρόνια.

'Ασφαλώς θα υπάρξουν έγγραφες πλοίων στο εθνικό νηολογίο — ήδη την περασμένη Πέμπτη 11 'Οκτωβρίου ο 'Υπουργός κ. Παυλίδης υπέγραψε 61 εγκριτικές πράξεις νηολογήσεως ισάριθμων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 158.000 τόν. γκρό. 'Αλλά, επαναλαμβάνουμε, όλα δείχνουν ότι δεν θα υπάρξει ο ομαδικός επαναπατρισμός που όλοι προσδοκούμε.

Γι' αυτό τα «Ναυτικά Χρονικά» έμμενουν στην πρότασή τους για τον παράλληλο επαναπατρισμό διά του NAT, που μπορεί να είναι άμεσος και να δώσει ουσιαστική λύση στο πρόβλημα της εξασφάλισης των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία μας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν διαβεβαιώσεις πάρα πολλών έφοπλιστών που ελέγχουν έναν σημαντικότερο αριθμό πλοίων με ξένες σημαίες ότι είναι πρόθυμοι να προχωρήσουν στην ασφάλιση στο NAT μέχρι και οκτώ 'Ελλήνων ναυτικών (τριών αξιωματικών της γέφυρας και τριών της μηχανής καθώς και δύο δοκίμων αντιστοίχως για να υπάρξει ή δυνατότητα εξέλιξής) υπό τις γνωστές προϋποθέσεις τις οποίες έχουν θέσει οι στήλες αυτές.

Δεν απομένει παρά το ναί της 'Ελληνικής Πολιτείας, της Κυβερνήσεως εν προκειμένω, ή οποία κατά την αντίληψή μας δεν πρέπει να περιμένει τις μετρήσεις για την απόδοση των μέτρων που εφαρμόζονται ήδη αλλά να προχωρήσει αυτήν την παράλληλη ρύθμιση που θα οδηγήσει στον έμμεσο μόν αλλά ταχύτατο επαναπατρισμό του συνόλου των ελληνόκτητων πλοίων όποτε ο στόχος της προσελκύσεώς τους στο εθνικό νηολογίο θα επιτευχθεί πολύ πιό εύκολα.

Σύν 'Αθηνά και χείρα κίνει.

ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν μπορούν να μὴν εξάρουν την τόλμη του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη να προχωρήσει — παραμερίζοντας κάθε έγγενή δυσχέρεια ή και αντίδραση — στην υλοποίηση των κυβερνητικών μέτρων που αποβλέπουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου με ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στην εγκριτική πράξη — αν, την ίδια τόλμη είχαν επιδείξει και άλλοι 'Υπουργοί τα τελευταία χρόνια, τα πράγματα θα ήταν πολύ καλύτερα τώρα και για την υπό 'Ελληνική σημαία Ναυτιλία αλλά και για τον ίδιο τον τόπο. Δυστυχώς, όμως, όλοι οι προκάτοχοί του (των τελευταίων χρόνων, επαναλαμβάνουμε), όλοι χωρίς καμία εξαίρεση, δεν τόλμησαν, και αυτό γιατί άκουγαν πειθήνια κάποιον αξιωματούχο που τους πιπίλιζε ότι δεν έπρεπε να υπάρξει καμία παρέμβαση στην εγκριτική πράξη για να μὴν την καταντήσουμε κουρελόχαρτο...

Η επισημάνση γίνεται για την ιστορία αλλά και για να μὴν νομίζουν όρισμένοι ότι μπορούν να κοροϊδεύουν τους πάντες κρυπτόμενοι πίσω από το δάκτυλό τους.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

'Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην επίσκεψη που θα πραγματοποιήσει τις τελευταίες ημέρες του 'Οκτωβρίου στο Λονδίνο ο 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης.

'Από την διοίκηση του Κομμίτη η επίσκεψη του 'Υπουργού χαρακτηρίζεται χρονικά πολύ επίκαιρη δεδομένου ότι θα δώσει την ευκαιρία στον κ. Παυλίδη να αναπτύξει στον έφοπλισμό του Λονδίνου τα μέτρα υ-

πέρ της Ναυτιλίας που εφαρμόζει το 'Υπουργείο αλλά και να ενημερωθεί από πρώτο χέρι για τις απόψεις του.

Ο κ. Παυλίδης θα μετάσχει σε σύσκεψη με το Συμβούλιο του Κομμίτη που θα πραγματοποιηθεί στις 29 'Οκτωβρίου και την ίδια ημέρα θα παρακαθίσει σε γεύμα που θα δοθεί προς τιμήν του στο Queen's Room του Baltic Exchange με την συμμετοχή όλων των μελών του Κομμίτη.

Μέ την ευκαιρία της μεταβάσεώς του στο Λονδίνο ο κ. Παυλίδης θα επισκεφθεί και την ναυτική σχολή του Σαουθάμπτον όπου φοιτούν όρισμένοι λιμενικοί αξιωματικοί και όπου θα παραβρίσκονται τρεις αξιωματικοί της Διευθύνσεως 'Εκπαίδευσής του YEN, ο Διευθυντής 'Εργασίας πλοίαρχος Κων. Χαροτοφύλλης, ο διοικητής της Σχολής 'Ασπρόπυργου και δύο διευθυντές σπουδών των ΑΔΣΕΝ.

ΠΑΛΙ ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ

Δύο ελληνόκτητα πλοία αντιμετωπίζουν προβλήματα στην περιοχή της Νέας 'Ορλεάνης λόγω απροβλεπτών απαιτήσεων που έχουν προβάλει οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί που υπηρετούν σ' αυτά.

'Από την αρχή διευκρινίζουμε ότι στην περίπτωση των δύο πλοίων δεν υπάρχει ανάμιξη της (ξεδοντιασμένης, άλλωστε) Διεθνούς των Μεταφορών — οι απρόβλεπτες απαιτήσεις των Φιλιππινέζων υποκινήθηκαν από 'Αμερικανούς δικηγόρους που κινούνται στα ύποπτα και θολά νερά και άπόμενα διαφόρων θρησκευτικών οργανώσεων οι οποίες με το πρόσχημα της παροχής θρησκευτικής παραμυθίας προσεγγίζουν ή και προσελκύ-

ουν τους χριστιανούς 'Ασιάτες ναυτικούς.

Βεβαίως δεν είναι άμοιρες ευθυνών και οι διαχειρίστριες εταιρίες οι οποίες δεν φροντίζουν να ενημερωθούν για τα θέματα τα οποία πρέπει να τακτοποιούν όταν τα πλοία τους προσεγγίζουν σε αμερικανικά λιμάνια και κυρίως σε λιμάνια του Κόλπου, όπου συνήθως παρουσιάζονται τα προβλήματα με τους Φιλιππινέζους ναυτικούς. Και αυτό παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει επανειλημμένες σχετικές επισημάνσεις από τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία εν πάση περιπτώσει είναι πάντοτε στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένης εταιρίας.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Συνεχίζεται σταθερά η ανοδική πορεία που εμφανίζει η συναλλαγματική συνεισφορά της Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία η συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία ανήλθε τον περασμένο 'Ιούλιο σε 160 εκατ. δολάρια έναντι 112,8 εκατ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1989 (αύξηση 41,8%). Μετά από αυτό το ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το επτάμηνο 'Ιανουαρίου — 'Ιουλίου διαμορφώθηκε στα 984 εκατ. δολάρια έναντι 769,5 εκατομ. δολαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1989, σημείωσε δηλαδή αύξηση 27,9%.

ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟ

Μας καταγγέλλεται υπευθύνως ότι όρισμένοι πλοίαρχοι — ελάχιστοι, είναι ή αλήθεια — υποβάλλουν σε αναγκαστική νηστεία τα πληρώματα των πλοίων στα οποία

πλοιαρχεύουν και μάλιστα σε αντίθεση προς την σχετική πολιτική των οικείων διαχειριστριών εταιριών. Και ομολογούμε ότι με πραγματική έκπληξη ακούσαμε ότι σε όρισμένα — ελάχιστα, επαναλαμβανόμενα — πλοία τα πληρώματα μουντουρίζουν συνεχώς ότι πεινάνε.

Γιαυτό θέμα αυτό υπάρχουν στα «Ναυτικά Χρονικά» συγκεκριμένες και επώνυμες καταγγελίες που έγιναν ταυτόχρονα και προς τις διαχειρίστριες εταιρίες, υπογραμμίζουμε δε ότι εάν υπάρξει επανάληψη των καταγγελιών δεν θα διστάσουμε να μιλήσουμε με συγκεκριμένα στοιχεία και ονόματα.

Η «ΖΟΥΓΚΛΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ»

Τόν τελευταίο καιρό, μετά από συγκεκριμένες καταγγελίες που είχαν γίνει στα «Ναυτικά Χρονικά» για την «ζούγκλα του λιμανιού», αρχίσαμε να παρακολουθούμε συστηματικά τις άφιξεις και τις αναχωρήσεις των πλοίων της 'Ακτοπλοΐας. Και βεβαίως και οι δικές μας διαπιστώσεις είναι συνταρακτικές και για «τη ζούγκλα του λιμανιού» που εκτείνεται μέχρι και τα πρακτορεία των φορτηγών αυτοκινήτων, και για την στενοκεφαλιά ή οποία μας μαστίζει και είναι χαρακτηριστικό δείγμα της ελλείψεως κοινού μυαλού στον τόπο, αυτόν, και για τις ουσιαστικές ελλείψεις που υπάρχουν με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ή ταχεία φόρτωση των πλοίων και η προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για τον άδυσωπο πόλεμο που έχουν κηρύξει εκείνοι που θεωρούν ότι κληρονόμησαν από τον πατέρα τους το δικαίωμα της αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως της 'Ακτοπλοΐας και στον οποίο πρωταγωνιστούν όρισμένα άτομα των λεγομένων εταιριών λαϊκής βάσεως αλλά που στην πραγματικότητα αποτελούν όργανα ή μέσα πλουτισμού μερικών ευφύων. Μία άκομη συνταρακτική διαπίστωση είναι η φροντίδα και το κυνήγι της δουλειάς που επιδεικνύουν οι ιδιώτες πλοιοκτήτες οι οποίοι βεβαίως διαχειρίζονται δικά τους αποκλειστικά χρήματα και δεν στηρίζονται στις πλούσιες επιδοτήσεις του κρατικού κορβανιού και τα δάνεια των τραπεζών που ελέγχονται από το κράτος. Και γι' αυτό ακριβώς τελικά θα επικρατήσουν, όσα εμπόδια και αν παρεμβάλλονται στη δουλειά τους και όσες μεθοδεύσεις γίνονται και μάλιστα από πολλές πλευρές — ή ιδιωτική πρωτο-

βουλία που στηρίζεται στον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό, αυτό το κύριο γνώρισμα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, θα κυριαρχήσει τελικά και στο χώρο της 'Ακτοπλοΐας όπου την τελευταία εικοσαετία έχουν ενσκήψει κρατικοδίαιτες και πολλαπλώς προστατευόμενες από το κράτος επιχειρήσεις.

Δεν πρόκειται για αυθαίρετο ισχυρισμό — την ίδια αντίληψη θα αποκομίσει οποιοσδήποτε θελήσει να παρακολουθήσει συστηματικά, χωρίς φανφάρες όμως, τα συμβαίνοντα στο λιμάνι. Και θα διαπιστώσει επίσης ίδιους όμους τις μεθόδους που μετέρχονται εκείνοι που βλέπουν να χάνουν το έδαφος κάτω από τα πόδια τους — και για τον λόγο αυτόν έχουν απολέσει και την ψυχραιμία τους — για να αποκτήσουν πάλι την επικυριαρχία και την αποκλειστικότητα που είναι πλέον δεινό απατηλό για τον απλούστατο λόγο ότι δεν εξυπνέτησαν όπως έπρεπε και όπως όφειλαν τις περιοχές που θέλουν να νέμονται μόνον αυτοί, πράγμα που ήδη έχει γίνει αντιληπτό από εκείνους που διακινούνται καθημερινά με τα πλοία της 'Ακτοπλοΐας. Είναι δε χαρακτηριστικό έπ' αυτού όσα είπα στα «Ναυτικά Χρονικά» Κρητικός ιδιοκτήτης φορτηγού αυτοκινήτου: Για τη διαδρομή Πάτρας — 'Αγκώνας, διαρκείας 34 ωρών, ένα φορτηγό αυτοκίνητο καταβάλλει 92.000 δραχμές και για τη διαδρομή Πειραιώς — 'Ηρακλείου, διαρκείας 12 ωρών, 74.700 δραχμές!

Όμιλε συχνά το 'Υπουργείο για παρεμβάσεις στην 'Ακτοπλοΐα: 'Εκείνο που χρειάζεται όμως είναι να αφεθεί ελεύθερη να βρεί το δρόμο της με τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό — άλλωστε αυτός είναι και ο μόνος τρόπος για να διατηρηθεί ή 'Ακτοπλοΐα σε ελληνικά χέρια και όταν ακόμη αρθεί, μετ' ού πολύ, το καμποτάζ, ενώ ο προστατευτισμός θα οδηγήσει σε έντελως αντίθετα αποτελέσματα αφού οι προστατευόμενες επιχειρήσεις δεν θα είναι ικανές να σταθούν στα πλαίσια του ανταγωνισμού που θα αρχίσει, είτε το θέλουμε είτε όχι, με την επικείμενη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΖΥΓΑΡΙΕΣ

Για να διευκολυνθεί ή ταχεία φόρτωση των ακτοπλοϊκών επιβατηγών και όχηματων γωγών χρειάζεται να κατασκευασθούν στο

λιμάνι και άλλες γεφυροπλάστιγγες, θα ήταν δε προτιμότερο να αφήσει ο ΟΛΠ τα μεγαλύτερα σχέδια για το υπόγειο γκαράζ και να φτιάξει επείγοντως και άλλες ώστε το ζύγισμα των αυτοκινήτων να γίνεται με ταχύτατους ρυθμούς για να αποφεύγεται σύντομα και ή εκ των υστέρων υπερφόρτωση.

Πάντως, για την άμεση αντιμετώπιση της καταστάσεως αλλά και την εξουδετέρωση διαφόρων μεθοδεύσεων που γίνονται για να παρεμποδίζεται ή διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων, πρέπει να μην γίνεται ζύγιση αυτοκινήτων που δεν πρόκειται να διακινηθούν τις επόμενες δύο ώρες, λόγου χάριν. Το μέτρο θα συμβάλει στην ταχύτερη φόρτωση των πλοίων που πρόκειται να αναχωρήσουν και στην εξάλειψη των καθυστερήσεων ενώ ταυτόχρονα θα αποτρέψει και τις υπερφορτώσεις που συνήθως γίνονται μετά το ζύγισμα, αφού υπάρχει διαθέσιμος χρόνος για τέτοιου είδους κατεργαρίες.

Το μέτρο είναι πολύ απλό και άμεσως εφαρμόσιμο και θέλουμε να ελπίζουμε ότι οι παρεμβάσεις που είμαστε βέβαιοι ότι θα υπάρξουν για να μην υλοποιηθεί δεν θα ευοδωθούν.

Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΟΝΩΝ

Συμφωνούμε με τον Πρόεδρο της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων κ. Μηνά Σιγάλα ότι ουδείς θα ανταποκριθεί στην πρόσκληση του 'Υπουργείου για την ανάληψη ξι νέων γραμμών που περιλαμβάνουν και τμήματα αγόνων και θα εξυπηρετούνται χωρίς επιδότηση.

Η δημιουργία των νέων γραμμών έγινε από τον 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλιδή στα πλαίσια της προσπάθειας της Κυβερνήσεως για την προοδευτική περικοπή των επιδοτήσεων που δίνονται για την εξυπηρέτηση των αγόνων γραμμών και που επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό με τρία δισεκατομμύρια ετησίως.

Κατά την αντίληψή μας οι επιδοτήσεις αυτές πρέπει να κοπούν με το μαχαίρι, ή εξυπηρέτηση δέ των αγόνων γραμμών να γίνεται από εκείνους που εκμεταλλεύονται τις κύριες (και αποδοτικότερες) γραμμές, είτε με δικά τους πλοία, είτε με επιδότηση των κατάλληλων πλοίων από τους ίδιους και όχι από το κράτος, πρέπει, επί τέλους να σταμα-



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

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

τήσει αυτός ο διασυρμός του ελληνικού έφοπλισμού ό όποιος ένώ δέν ζητάει καί δέν παίρνει τό παραμικρό από τό κράτος έμφανίζεται στά μάτια του ελληνικού λαού, πού γνωρίζει μόνον τά πλοία της 'Ακτοπλοίας, νά εισπράττει από τόν κρατικό κορβανά καί μάλιστα σ' αυτήν τήν περίοδο τής αύστηρης λιτότητας, τρία δισεκατομμύρια δραχμές.

Πρός τήν κατεύθυνση τής καταργήσεως των έπιδοτήσεων αυτών όφείλει, κατά τήν αντίληψή μας, νά κινηθεί καί ή "Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών— δέν φτάνει νά λέγει δεξιά καί άριστερά ότι ό έφοπλισμός δέν ζητά καί δέν παίρνει τό παραμικρό, όφείλει ταυτόχρονα νά τόν προφυλάσει καί από τόν διασυρμό στόν όποιο έχουν όδηγήσει τά τερτίπια πού γίνονται στήν 'Ακτοπλοία.

ΡΙΖΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Ό 'Αμερικανικός Νηογνώμονας (ABS) άποφάσισε νά προχωρήσει σ' ένα εύρύ πρόγραμμα αναδιάρθρωσης των ύπηρεσιών του καί βελτίωσης των παρεχομένων ύπηρεσιών, τόσο στόν τομέα τής ναυτιλίας όσο καί στή βιομηχανία.

Τό πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει τήν άποκέντρωση των καθημερινών δραστηριοτήτων στόν τομέα τής ναυτιλίας, τό διαχωρισμό του έλέγχου τους σέ τρείς εταιρίες, τήν ABS Americas, τήν ABS Europe καί τήν ABS Pacific μέ έδρες τό Χιούστον, τό Λονδίνο καί τή Σιγκαπούρη αντίστοιχα, τήν επανεγκατάσταση των κεντρικών γραφείων του όργανισμού στή Νέα 'Υόρκη καί τήν ίδρυση μίας νέας εταιρίας υπό τήν έπωνυμία ABS Industrial Verification ή όποία θά άσχοληθεί μέ τήν άνάπτυξη ύπηρεσιών έλέγχου γιά βιομηχανικές καί άλλες έπιχειρήσεις.

Σήμερα ό ABS παρακολουθεί περί τά 12.500 πλοία καί αντιπροσωπεύεται σέ 88 χώρες καί 159 πόλεις τής ύδρογείου.

ΚΑΘΩΣΠΡΕΠΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΥΣΙΑ

"Όταν έχομε νά αντιμετωπίσουμε ουσιαστικά ζητήματα μάς προκαλεί κυριολεκτικά άηδία ή προσπάθεια εκείνων πού γιά νά καλύψουν τίς εύθύνες τους έπειδή άφησαν τόν ελληνικό έφοπλισμό νά γίνει βορά άδίστακτων παλιανθρώπων σπεύδουν νά καλυφθούν σάν άρσενικάδες κάτω από ένα πέλο καθωσπρεπισμού. Καί προειδοποιούμε ότι αν ύπάρξει επανάληψη του άτοπήματος θά μιλήσουμε εξω από τά δόντια.

ΕΛΛΑΣ, ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΟ ΣΟΥ...

Τό νησί τόν τίμησε γιατί έφερε μιά νέα αντίληψη στήν συγκοινωνιακή του εξυπηρέτηση, αλλά οι άρχές — στή συγκεκριμένη περίπτωση τό Λιμενικό — τόν κυνηγούν γιατί έχει τήν τάση νά εξυπηρετεί!

Ό λόγος γιά τόν πλοίαρχο του έπιβατηγού - όχηματαγωγού "Επτάνησος" πού διώκεται πειθαρχικά, γιατί έξετέλεσε μέ εύθύνη του δρομολόγιο, ένώ είχε έκδοθεί άπαγορευτικό στηριζόμενο στίς προβλέψεις τής 'Εθνικής μας Μετεωρολογικής 'Υπηρεσίας, πού, όπως γνωρίζουν πολύ καλά οι περισσότεροι λιμενικοί, σέ πάρα πολλές περιπτώσεις δέν άπεικονίζουν τήν πραγματικότητα.

Τό περιστάτικό συνέβη κάποια Κυριακή του περασμένου 'Ιουλίου. Τό "Επτάνησος" πού είχε φύγει από τή Ραφήνα έφθασε, στήν

"Άνδρο, όπου τό λιμεναρχείο πληροφόρησε τόν πλοίαρχο ότι ύπήρχε άπαγορευτικό, λόγω καιρού, καί γιά τήν αίτία αυτή παρέμεινε στό λιμάνι καί τό έπιβατηγό - όχηματαγωγό "Μπάρι "Εξπρές". Ό Πλοίαρχος του "Επτάνησος" άνταπάντησε ότι αυτός μόλις είχε περάσει τόν Κάβο Ντόρο καί δέν είχε αντίληφθει τήν ύπαρξη καιρού, τελικά δέ υπέγραψε τήν άπαιτούμενη υπεύθυνη δήλωση καί έξετέλεσε χωρίς κανένα πρόβλημα τό δρομολόγιο — τό ίδιο έκανε καί ό πλοίαρχος του "Μπάρι "Εξπρές" — εξυπηρετώντας έτσι όλους εκείνους πού τό πρωί τής έπομένης έπρεπε νά βρίσκονται στή δουλειά τους.

"Αντί του μάννα, λοιπόν, χολή στόν καπετάνιο πού εκείνοι τούς όποιους εξυπηρετεί μέ όλους τούς καιρούς τόν τιμούν μέ τήν άγάπη τους καί κυρίως μέ τήν άπεριόριστη έμπιστοσύνη τους. Φυσικά δέν θά ρωτήσουμε αν είναι άληθινή ή πληροφορία ότι τό λιμεναρχείο τής "Άνδρου παίρνει τό μετεωρολογικό από κάποιον σταθμό τής ΔΕΗ στήν κορυφή του βουνού, όπου, βεβαίως, οι καιρικές συνθήκες δέν έχουν καμιά σχέση μέ τή θάλασσα. Ούτε επίσης θά ρωτήσουμε αν έξομολογούν τά καράβια πού δούλεψαν στό Στενό τής Μάγχης μέ τό "Μοσχάνθη", τό "Παντελής" καί τό "Δέσποινα" — αυτοί έχουν τόν καπετάνιο μπροστά τους καί του δίνουν καί καταλαβαίνει...

ΑΞΙΕΠΑΙΝΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

'Αξίεπαινη ή νέα πρωτοβουλία του 'Ιδρύματος 'Ωνάση νά προχωρήσει στή δημιουργία ενός Μουσείου, μέ σκοπό νά στεγάσει τά μεγάλης αξίας αντικείμενα πού κοσμοούσαν τή θαλαμηγό, πού ό άείμνηστος 'Αριστοτέλης 'Ωνάσης δώρησε μετά θάνατο στό "Ελληνικό Δημόσιο γιά νά χρησιμοποιείται από τόν έκαστοτε Πρόεδρο τής Δημοκρατίας.

"Η άπόφαση τής Πολιτείας νά έκποιήσει τή θαλαμηγό αυτή λόγω του πολύ ύψηλου κόστους συντηρήσεώς της είναι άπόλυτα δικαιολογημένη, όπως έπιβεβλημένο είναι νά διαφυλαχθούν τά σπάνια αντικείμενα πού ύπάρχουν σ' αυτή από τήν προσωπική συλλογή του μεγάλου δωρητή.

ΤΑ VHF

Δέν γράφατε τίποτε γιά τό τηλεπικοινωνιακό πάρκο πού πρόκειται νά δημιουργηθεί στόν Πειραιά γιά τήν εξυπηρέτηση τής Ναυτιλίας, παρατηρεί φίλος έπιστολογράφος.

Δέν γράψαμε καί ούτε πρόκειται νά γράψουμε γιά τό θέμα αυτό, γιατί πιστεύουμε ότι δέν πρόκειται νά γίνει τό παραμικρό, έκτός καί αν άναλάβει τή σχετική εύθύνη ό έφοπλισμός — στόν ΟΤΕ καί στό άρμόδιο καθ' ύλην 'Υπουργείο, τό 'Υπουργείο Συγκοινωνιών , δηλαδή, δέν έχομε τήν παραμικρή έμπιστοσύνη.

Καί γιάτί άλλωστε νά πιστέψουμε ότι μπορεί νά γίνει κάτι άφοϋ ακόμη δέν ρυθμίστηκε, λόγω χάρη τό πρόβλημα τής νόμιμης λειτουργίας των VHF πού διαθέτουν όλες, άνεξαίρετως, οι ναυτιλιακές έπιχειρήσεις χωρίς μάλιστα νά πληρώνουν ούτε μία δραχμή, έπειδή οι καρεκλοκένταυροι του ΟΤΕ καί του 'Υπουργείου Συγκοινωνιών δέν βρήκαν άκόμη τρόπο χρεώσεως γιά τή χρήση των VHF — μάλιστα, τόσο δύσκολο καί τόσο περίπλοκο είναι τό πρόβλημα τής εξευρέσεως τρόπου χρεώσεως...

Τό πρόβλημα τής χρήσεως VHF από τίς

— 'Η άδυναμία τής ΚΔΑΣ όπως συνεχίζει τήν εξυπηρέτηση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών τής χώρας έν τώ πλαίσιο τής οικονομικής αυτών εκμεταλλεύσεως (σημαντική άνατίμησης γαιανθρώπων, άισθητός περιορισμός τής κινήσεως έπιβατών καί φορτών) ήγαγε τήν Κυβέρνηση είς τήν δημοσίευση του υπ' αριθ. 2578 άναγκ. νόμου δι' ου άναλαμβάνει προσωρινώς αυτό τό κράτος τήν περαιτέρω εξυπηρέτηση των έσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών.

— 'Ανασκοπούντες τά πολεμικά γεγονότα του πρώτου 15θήμερου του 'Οκτωβρίου από τής καθαρώς ναυτιλιακής πλευράς, σημειούμεν καί νέας δυσχερείας περί τήν έργασίαν των φορτηγών πλοίων. Οι όλίγιστοι έναπομείναντες έλεύθεροι τομείς από τόν σάλον του πολέμου άπειλούνται ήδη νά μεταβληθούν καί αυτοί είς θέατρα πολεμικών έπιχειρήσεων.

— Κατά τήν διάρκεια των έπτών πρώτων μηνών του τρ. έτους κατέπλευσαν είς τούς λιμένες του Πλέϊτ 1.409 φορτηγά χωρητικότητας 4.742.762 τον. νέτ. Τήν πρώτην θέσιν κατέχει ή άγγλική σημαία μέ 288 πλοία καί τήν δευτέραν ή νορβηγική μέ 144 πλοία. 'Η 'Ελλάς κατέχει τήν έκτην θέσιν μέ 122 πλοία.

— Διά τήν περίοδον 29 Σεπτεμβρίου — 10 'Οκτωβρίου οι Γερμανοί άνεκοίνωσαν τήν καταβύθισιν 45 πλοίων 258.926 τον. γκρός. 'Εξ αυτών πέντε έβυθίσθησαν υπό τορπιλλοκάτων, 11 από τήν δράσιν τής άεροπορίας καί τά υπόλοιπα 29 από τά γερμανικά ύποβρύχια.

— Κατά τό διαρρεύσαν 15θήμερον έγνώσθησαν αι άκόλουθοι άπόλειαι φορτηγών μας πλοίων εκ πολεμικών κινδύνων:

"Αντώνιος Χανδρής", 5.866 τον. γκρός, κατευθυνόμενον είς Μπουένος 'Αϊρες έτορπιλλίσθη άνοικτά των 'Αζορών καί έβυθίσθη. Τό πλήρωμα είσλήθεν είς τρείς λέμβους. Τάς δύο εξ αυτών, μετά του πλοίαρχου καί 21 μελών του πληρώματος άνεύρε καί διέσωσε πορτογαλικών άτόμολιον. Τών ύπολοίπων 10 ναυαγίων τής τρίτης λέμβου άγνοείται είσέτι ή τύχη.

"Άγιος Νικόλαος" (άδελφών Χατζηπατέρα) 3.687 τον. γκρός, κατευθίσθη τήν 1 'Οκτωβρίου υπό άγνώστου ύποβρυχίου είς τόν 'Ατλαντικό. Τό έξ 16 άνδρών πλήρωμα είσλήθεν είς δύο λέμβους καί διεσώθη είς 'Οπόρτο καί Λειζόρες άφοϋ περιπλανήθη επί τινος ήμέρας είς τόν ώκεανόν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 236/15.10.1940)

ναυτιλιακές έπιχειρήσεις έχει τεθεί από τά "Ναυτικά Χρονικά" από τό 1983, έπειδή τότε κάποιοι ύπάλληλοι τής ειδικής ύπηρεσίας του 'Υπουργείου Συγκοινωνιών, συνοδευόμενοι από κοστωδίες άστυνομικών καί από κάποιον εκπρόσωπο τής εισαγγελικής αρχής, όρμούσαν στά ναυτιλιακά γραφεία γιά νά έντοπίσουν τούς "έγκληματίες" οι όποιοι χρησιμοποιούσαν VHF γιά νά κάνουν τή δουλειά τους χωρίς τήν έγκριση των κυρίων άρ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Τό νορβηγικών συγκρότημα Skaugen ανήκει σε δύο αδελφούς, τόν Μόριτς 69 ετών και τόν Μπρύνγιουλφ 72 ετών, οι οποίοι σκέφθηκαν να μη δημιουργήσουν κληρονομικά ζητήματα στους διαδόχους τους και αποφάσισαν να μοιράσουν εν ζωή τα υπάρχοντά τους, των οποίων η αξία ανέρχεται σε 3,3 δισεκατομμύρια κορωνών. Συνέστησαν λοιπόν δύο εταιρίες: την Eikland και την Salamis.

Η Eikland του Μόριτς θα πάρει το σύνολο της Kosmos Holding, το 50% της Kosmos Shipping και το 38% της Laboremus. Η δέ Salamis του Μπρύνγιουλφ θα πάρει το 100% της Sakugen (Shipping, Cruisers, Finance) και το 60% της Nortank Carriers. Περιττό να λεχθεί ότι η κάθε μία από τις γνωστές αυτές επιχειρήσεις διατηρεί σειρά ολόκληρη θυγατρικών εταιριών βιομηχανικών, ξενοδοχειακών, ναυτιλιακών κ.λ.π. μεταξύ των οποίων οι γνωστές Jahre Line, Norway Line, Seven Sea Cruises κλπ.

Η σχετική είδηση τονίζει ότι η απόφαση της διανομής δεν όφειλεται σε διαφορές των δύο αδελφών αλλά στο φόβο δημιουργίας τέτοιων διαφορών μεταξύ των διαδόχων τους, δεδομένου ότι τα δύο αδελφία έχουν από τέσσερα παιδιά ο καθένας. Σωστή λοιπόν σκέψη και λογική απόφαση. Άλλα πολύ αμφιβάλλουμε αν αρκεί. Γιατί μέσα στο ύψος των συμφερόντων και μέσα στο δαίδαλο της σύγχρονης επιχειρηματικής και οικονομικής οργάνωσης και διαχείρισης — μία άμυδρη εικόνα της οποίας δίνει η απλή αναφορά στις ανωτέρω δραστηριότητες — πολύ φοβούμεθα ότι οι όκτω πορφυρογέννητοι κληρονόμοι θα χρειασθούν τεράστιες προσπάθειες για να διατηρήσουν αλώβητες τις συγγενικές σχέσεις τους.

μοδίων. Σε μία σύσκεψη μάλιστα που είχε πραγματοποιηθεί τότε — το 1983, αν θυμόμαστε καλά — στο Ύπουργείο Συγκοινωνιών με πρωτοβουλία του κ. Γ. Κασιφάρα είχε αποφασισθεί να σταματήσουν οι έφοδοι στα ναυτιλιακά γραφεία μέχρις ότου βρεθεί τρόπος χρεώσεως για τη χρήση των VHF. Φυσικά δεν έγινε τίποτε, παρά το γεγονός ό-

τι οι εκπρόσωποι του Ύπουργείου Ναυτιλίας στη σύσκεψη εκείνη είχαν προτείνει την έφικτη και άμεσως εφαρμόσιμη λύση της χρεώσεως ενός συγκεκριμένου ποσού ετησίως για την κατοχή και χρήση VHF — οι αρμόδιοι του ΟΤΕ και του Ύπουργείου Συγκοινωνιών είχαν άλλα στο μυαλό τους, όπως, λόγω χάρις, τη δημιουργία ειδικού κέντρου στο όρος Αιγάλεω για την τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση των πλοίων που θα βρίσκονται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή του Πειραιώς, πράγμα που σήμαινε την προμήθεια του αναγκαίου υλικού, την πρόσληψη υπαλλήλων, πρόσθετες αρμοδιότητες κλπ. κλπ.

Άλλα ούτε και μέχρι τη στιγμή αυτή έγινε το παραμικρό, παρά τη σχετική διαβεβαίωση που είχε παράσχει πέρυσι το καλοκαίρι ο σημερινός Ύπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης για την άμεση ρύθμιση του θέματος της νόμιμης κατοχής και λειτουργίας VHF.

Στό μεταξύ, βεβαίως, οι πάντες χρησιμοποιούν VHF — πολλοί μάλιστα διαθέτουν και δύο και τρεις και τέσσερις ή και περισσότερες συσκευές χωρίς κανείς να μπορεί να τους ενοχλήσει και μόνον σε έπαρξιακά λιμάνια όρισμένα όργανα που δεν «σηκώνουν μύγα στο σπαθί τους» κυνηγούν αυτούς που είναι αναγκασμένοι να χρησιμοποιούν VHF για να κάνουν τη δουλειά τους, όπως είναι λόγω χάρις οι ναυτικοί πράκτορες, για να επικοινωνούν με τα πλοία που αναμένονται να προσεγγίσουν στην περιοχή.

Νά ελπίζουμε ότι αυτή τη φορά το πρόβλημα θα λυθεί ώστε να κερδίζει κάτι και ο ΟΤΕ και να εξυπηρετούνται και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις χωρίς την ενοχή ότι παρανομούν; Ο κ. Παυλίδης θέλομε να ελπίζουμε ότι θα απαντήσει θετικά — αν βρει και πάλι εμπόδια πρέπει να στείλει άμεσα στον εισαγγελέα αυτούς που με την όλιγωρία τους ζημιώνουν τόσα χρόνια τον ΟΤΕ και επιπλέον αναγκάζουν τους πολίτες όχι απλώς να παρανομούν αλλά να εθίζονται στην παρανομία.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ «LA PALMA»

Ός τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές (μεσημέρι της Παρασκευής 13 Οκτωβρίου) δεν είχε υπάρξει καμμία αντίδραση από την πλευρά του Ύπουργείου για την υπόθεση του πλοίου «La Palma», ενώ, αντιθέτως είχε σημειωθεί μία κινητοποίηση των αρμοδίων κυπριακών αρχών για όσα αναφορικά με το πλοίο αυτό αφορούν την Κύπρο.

Έτσι το YEN εμφανίζεται να αγνοεί, προκλητικά μπορεί να ειπωθεί, μία υπόθεση ή ό-

ποία έπρεπε να είχε αντιμετωπισθεί αθήμερον μόλις κυκλοφόρησε το προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» με την εξώδικη διαμαρτυρία των εκπροσώπων των οικείων εταιριών και την επιστολή του δικηγόρου κ. Γεώργ. Διακοπούλου, από τις οποίες όχι μόνον επιβεβαιώνεται πλήρως η κομπίνα που έχει διαπραχθεί αλλά και καταβάλλεται — με την εξώδικο — προσπάθεια να εμφανισθεί ο ελληνικός έφοπλισμός ότι δεν κάνει τίποτε άλλο από το να επιδιώκεται σε κομπίνες. Με δυό λόγια, το Ύπουργείο εμφανίζεται να ανέχεται παρανομίες διαπιστωμένες και με δικαστικές αποφάσεις — και να δείχνει έτσι σε όλους ότι μπορούν να μνησθούν ατιμωρητεί τους υπευθύνους της κομπίνας του «La Palma» — Καί ταυτόχρονα να όλιγωρεί στην προστασία της Έλληνικής Ναυτιλίας και του ελληνικού έφοπλισμού που κατά την ταπεινή μας αντίληψη πρέπει να περιλαμβάνεται στους κύριους στόχους του.

(Για το θέμα του «La Palma» υπάρχουν σ' αυτό το τεύχος δύο επιστολές που δημοσιεύονται στην οικεία σελίδα — η μία άκρως ενδιαφέρουσα και αποκαλυπτική προέρχεται από τον γνωστό δικηγόρο κ. Π. Γαλάτη και η άλλη από τον εκ των συμπλοιοκτητών του «La Palma» κ. Άγγελο Λιναρδάτο, που αναφέρεται στην επιστολή του δικηγόρου κ. Γ. Διακοπούλου).

ΤΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ ΤΟΥ ΙΡΑΚ

Μολονότι τα έμπορικά σκάφη που πλέουν προς τόν Ιορδανικό λιμένα της Άκαμπα, υποβάλλονται σε κανονική νηοψία και σε έξο-νυχιστικό έλεγχο, υπάρχει ο κίνδυνος, όπως ανακοίνωσε προσφάτως το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, όρισμένοι λιμένες του Λιβάνου να αποτελέσουν συντόμως το άσθενές σημείο του ναυτικού αποκλεισμού του Ιράκ.

Όπως είναι γνωστό, το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (BIM) που έδρεύει στο Λονδίνο, ασχολείται αποκλειστικά με την καταπολέμηση της διεθνούς ναυταπάτης, αποκαλύπτοντας τις μεθόδους και τους μηχανισμούς της και πληροφορώντας σχετικώς τους διαφόρους ενδιαφερόμενους οικονομικούς παράγοντες.

Η αδυναμία του Λιβανικού κράτους, ή ύπαρξη πολλών λιμένων που τελούν αντίστοιχα υπό χριστιανικό ή μουσουλμανικό έλεγχο και η υποστήριξη του Ιράκ προς όρισμένα χριστιανικά τμήματα, αποτελούν ενόχικους παράγοντες για τη μεταφορά επί της Βαγδάτη τροφίμων και άλλων εφοδίων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΥΡΟΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος 1026/1084 της 1ης Σεπτεμβρίου παρουσιάσατε τό εμπνευσμένο άρθρο του κ. Χρήστου Ντούνη, επίτιμου αρχηγού του Λ.Σ., ανθρώπου που ανάλωσε τη ζωή στην υπόθεση της ναυτιλίας.

Τό άρθρο αυτό διακρίνει ή εύαισθησία του κ. Ντούνη γιά τόν αξιωματικό του Έμπορικού Ναυτικού, τόν Πλοίαρχο, τόν Α' Μηχανικό. Πιστέψτε με όλα αυτά τά χρόνια της Ναυτικής μου καριέρας είναι ή πρώτη φορά που διαβάζω ένα άρθρο μέσα από τίς γραμμές του οποίου νά αναγνωρίζεται ή αξία του έργου του Έλληνα Πλοίαρχου, του Έλληνα μηχανικού του Έμπορικού Ναυτικού.

Θέλω νά εύχαριστήσω τόν κύριο Ντούνη καί νά τόν προτρέψω νά γίνει ούραγός μιας κίνησης σκοπός της οποίας θά είναι ή πνευματική καί επιστημονική καταξίωση της ναυτικής καριέρας καί μέσα από αυτήν ή κοινωνική αναγνώριση καί αποδοχή του έργου του Έλληνα ναυτικού.

Γίνεται πολύς λόγος τελευταία γιά τήν προσέλευση νέων στό ναυτικό επάγγελμα καί γιά κίνητρα που πρέπει νά δοθούν από τούς έφοπλιστές καί τήν πολιτεία στό νέα παιδιά ώστε νά ακολουθήσουν ένα τόσο δύσκολο πράγματι δρόμο. Ο κ. Ναύαρχος στό εμπνευσμένο άρθρο του, μέ δλη τήν πείρα καί διορατικότητα που τόν διακρίνει, αγγίζει τό πρόβλημα στην καρδιά του. Ζητάει κοινωνική αναγνώριση τών εργαζομένων αυτών που τόσα πολλά προσφέρουν στην Πολιτεία μέ τό δύσκολο έργο που επιτελούν. Ένα έργο που απαιτεί θυσία, στέρηση, αυταπάρνηση, Ικανότητα καί προπάντων επιστημονική κατάρτιση καί γνώση.

Ζητάει τήν αναγνώριση καί ανωτατοποίηση τών διπλωμάτων του Α' μηχανικού καί Α' πλοίαρχου. Συνέπεια αυτής της ενέργειας θά είναι ή κοινωνική καί επιστημονική καταξίωση του ναυτικού επαγγέλματος, ή ανόδο του κύρους της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Θλίβομαι όταν μετά από τρία χρόνια σπουδών σέ ΑΔΣΕΝ, δεκάμηνη φοίτηση στό ΚΕΣΕΝ γιά τήν απόκτηση τών διπλωμάτων Β' καί Α' τάξης, πολύχρονη καριέρα μέσα σέ μηχανοστάσια κολοσσών, υπεύθυνος τώρα μιας πολυδιάστατης εγκατάστασης που περιλαμβάνει προωπήτριες μηχανές Ισχύος

χιλιάδων ίππων, γεννήτριες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας Ικανής γιά τήν τροφοδότηση μιας μικρής πόλης, ψυκτικές καί κλιματιστικές εγκαταστάσεις, ηλεκτρολογικά καί ηλεκτρονικά εξοπλισμούς, συστήματα αυτομάτου έλέγχου, συστήματα ασφαλείας, συστήματα φορτοεκφόρτωσης, θλίβομαι όταν ή Πολιτεία μέ θεωρεί κατώτερο του δασκαλου ενός δημοτικού σχολείου. Σήμερα ό μηχανικός του Ε.Ν. εκτός από τά μεγαθήρια του εμπορικού στόλου κινεί τά εργοστάσια της ΔΕΗ, χιλιάδες είναι οι συνάδελφοι που εργάζονται στό εργοστάσιό της σέ θέσεις κλειδιά δίχως όμως καμμία Ιεραρχική εξέλιξη άφου τό δίπλωμά τους δέν αναγνωρίζεται.

Τά πλοία του πολεμικού μας ναυτικού είναι επανδρωμένα από στρατεύσιμους αξιωματικούς του Ε.Ν. που υπηρετούν τήν θητεία τους.

Ακόμα μηχανικού του Ε.Ν. εργάζονται στην βιομηχανία, σέ εργοστάσια παραγωγής, σέ επιχειρήσεις καί ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Υστερα από δεκαετή καριέρα κύριε διευθυντά θλίβομαι όταν βλέπω τήν αδιαφορία της πολιτείας απέναντι στόν ναυτικό καί τήν οίκογένειά του. Θλίβομαι γιατί στην Έλλάδα του 1990 εξακολουθεί ή έννοια του ναυτικού νά είναι ταυτόσημη μέ τήν έννοια του τυχοδιώκτη.

Δέν φρόντισε ποτέ ή Πολιτεία νά πληροφορήσει καί νά αποκαταστήσει τό όνομα του Έλληνα ναυτικού. Δέν θά ξεχάσω ποτέ τήν αίσχυνή μου όταν κάποτε μπήκα σέ αστυνομικό τμήμα γιά νά ανανεώσω τήν αστυνομική μου ταυτότητα. Ο αστυφύλακας που συμπλήρωνε τό σχετικό έντυπο-αίτηση με ρώτησε τί επαγγέλομαι. Του άπάντησα «αξιωματικός του Ε.Ν.». Έκείνος γέλασε καί μου λέει: «Τί είναι αυτό ρε φίλε, δέν υπάρχει τέτοιο επάγγελμα».

Ημουν νέος καί φορτωμένος μέ όνειρα γιά τήν καριέρα που τότε ξεκινούσα όμως εκείνη τήν στιγμή αίσθάνθηκα ντροπή καί απογοήτευση.

Πιστέψτε με σήμερα οίκτιρω τούς νέους ανθρώπους που έντελώς άπληροφόρητοι ξεκινούν τή ναυτική καριέρα. Μία καριέρα που δέν οδηγεί πουθενά, Η μάλλον κάπου

οδηγεί, σέ στέρηση της ζωής, σέ κοινωνικό καί βιολογικό άφανισμό.

Ας δώσει λοιπόν ή Πολιτεία κίνητρα στό νέα παιδιά γιά νά προσελκύσει σ' αυτό τό τόσο μά τόσο δύσκολο επάγγελμα, πηγή όμως πλούτου γιά τήν ίδια μία καί ή εμπορική ναυτιλία μαζί μέ τόν τουρισμό είναι οι μοναδικές πηγές έσόδων της. Κίνητρα όπως:

α) Άνωτατικοποίηση τών διπλωμάτων του Α' μηχανικού καί Α' πλοίαρχου, επιστημονική καί κοινωνική αναγνώριση καί καταξίωσή τους.

β) Άνωτατικοποίηση τών σχολών του Ε.Ν. καί μετονομασία τους σέ Άκαδημίες Ναυτικών Έπιστημών ή Άνώτατες Ναυτικές Άκαδημίες.

γ) Έπιστημονική καί κοινωνική καταξίωση του ναυτικού επαγγέλματος καί ή προβολή του μέσα από τά μαθήματα επαγγελματικού προσανατολισμού στό λύκεια.

δ) Ίδρυση ναυτιλιακού πανεπιστημίου κατά τά πρότυπα του διεθνούς πανεπιστημίου του Μάλμο.

ε) Επίσημη αναγνώριση του αξιώματος καί του τίτλου του αξιωματικού του Ε.Ν.

στ) Καθιέρωση ύποτροφιών γιά μετεκπαιδεύσεις σέ πανεπιστήμια του εξωτερικού σέ άριστεύσαντες σπουδαστές τών σχολών Ε.Ν. καί ΚΕΣΕΝ.

ζ) Δημιουργία θέσεων ξηράς γιά πλοίαρχους καί μηχανικούς Α' τάξης π.χ. καθιέρωση θέσης ναυτικού καί τεχνικού συμβούλου σέ όλα τά λιμεναρχεία καί ύπολιμεναρχεία της χώρας, στό ΥΕΝ καί όσες υπηρεσίες άσχολούνται μέ τήν ναυτιλία, κάτι που υπάρχει σέ χώρες της Εύρώπης.

η) Ούσιαστική αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρύ καί άνθυγιεινό άφου είναι τό πλέον βαρύ καί άνθυγιεινό επάγγελμα.

θ) Τέλος εξασφάλιση μιας αξιοπρεπούς σύνταξης που θά δίνει στόν απόμαχο του κύματος τήν δυνατότητα της άνεσης καί της σιγουριάς.

Μέσα από μία σειρά τέτοιων μέτρων κύριε Διευθυντά πράγματι ό μεγάλος κερδισμένος θά είναι ή Έλληνική Ναυτιλία καί ή πολιτεία ή οποία πολλά ώφελείται άπ' αυτήν.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ
Α' Μηχανικός Ε.Ν.
Μ/Υ Ville de Dunkerque

Έν πλώ, 16 Σεπτεμβρίου 1990.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΟΥ C.M.I.

Κύριε Διευθυντά,

Στήν τελευταία διεθνή διάσκεψη της Διεθνούς Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου (Comite

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307581

Maritime International — CMI) τόν περασμένο Ιούνιο, στο Παρίσι, συμμετέχε ως γνωστόν και η Έλληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου με τον πρόεδρο και οριζόμενα από τα μέλη της, τα οποία είχαν ήδη ασχοληθεί με την μελέτη των προς διάσκηψη θεμάτων, άλλων κρισίμων για την ναυτιλία, και μερικά μάλιστα εξ αυτών είχαν συμμετάσχει και στις προηγουμένως συνεδριάσεις των αντιστοίχων υποεπιτροπών του CMI, στο Λονδίνο και στο Παρίσι, οι οποίες ησχολούντο με την προετοιμασία των θεμάτων αυτών προκειμένου να έλθουν προς εξέταση κατά την ανωτέρω διεθνή διάσκεψη. Τα εν λόγω προς διάσκηψη θέματα ήταν: α) Όμοιομορφοι κανόνες για τα Sea Way Bills, β) Ένοποίηση του Δικαίου της Θαλασσίας Μεταφοράς, γ) Ηλεκτρονική μεταβίβαση δικαιωμάτων επί μεταφερομένων πραγμάτων, δ) Αναθεώρηση του Κανόνος VI των Κανόνων Υόρκης Άμβερσης. Έκτενές ρεπορτάζ περί αυτών έδημοσιεύθη στο «Ν.Χ.» της 1ης Αυγούστου 1990.

Τελικώς περί τα 12 μέλη της Έλληνικής Ένώσεως Ν. Δικαίου εξέφρασαν την επιθυμία και έκριναν σκόπιμο να συμμετάσχουν στην διάσκεψη, εν όψει του αριθμού και της σπουδαιότητας των θεμάτων, και σχετικώς προέκυψε τότε το θέμα της όχι εύκαταφρόνητης δαπάνης η οποία θα απαιτείτο για την συμμετοχή αυτή στις εργασίες της διασκέψεως και η οποία υπελογίσθη στο ποσό των δολλ. ΗΠΑ 36.000 περίπου για τα 12 μέλη (δικαίωμα συμμετοχής στην διάσκεψη, αεροπορικά εισιτήρια, διαμονή στο Παρίσι επί μία εβδομάδα). Η δαπάνη βέβαια αυτή ήταν όπωσδήποτε απαγορευτική για ορισμένα από τα μέλη και εν όψει τούτου έρριφθη η σκέψη να αποτανθεί η Ένωση στις έφοπλιστικές ενώσεις και να ζητήσει την συμβολή τους στην αντιμετώπιση της δαπάνης αυτής. Έφ' ω και εστάλησαν εγκαίρως, τον Μάρτιο 1990, σχετικές επιστολές τόσο στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών όσο και στο Committee του Λονδίνου, στις οποίες εξέτίθετο το πρόβλημα. Στην έκκληση αυτή ανταπεκρίθη μόνο το Committee του Λονδίνου προσφέροντάς να συμβάλλει με το ποσό των δολλ. 3.000, το οποίο βεβαίως δεν συνέβαλε ουσιαστικώς στην αντιμετώπιση της δαπάνης και απέφασίσθη να μη γίνει χρήση της προσφοράς αυτής. Από την Ε.Ε.Ε. ούδεμία απάντηση εδόθη, θετική ή αρνητική, στην έκκληση αυτή.

Κατόπιν αυτού τα όρισθέντα μέλη της αντιπροσωπείας μας άπαξ και είχαν ήδη δηλώσει συμμετοχή στην διάσκεψη ευρέθησαν στην ανάγκη να αντιμετωπίσουν τα ίδια έξοδα ολόκληρου της σχετικής δαπάνης, περιορίζοντας αναγκαστικώς όσον ήταν δυνατόν τα έξοδα διαμονής τους στο Παρίσι επί μία εβδομάδα (σε ξενοδοχεία μετρίας κατηγορίας κλπ.). Αξίζει να σημειωθεί ότι στην διάσκεψη αυτή λόγω της σπουδαιότητας

των θεμάτων συμμετέχον αντιπροσωπείες από πλείστες χώρες, ορισμένες δέ από αυτές ήταν πολυπληθείς, και καθόσον γνωρίζω οι σχετικές δαπάνες τους κατεβλήθησαν από τις αντίστοιχες χώρες ή από ενδιαφερομένους οργανισμούς των χωρών αυτών. Στην περίπτωση της αντιπροσωπείας της χώρας μας, με την μεγαλύτερη ναυτιλία, άτυχώς δεν υπήρξε ή προϋπόθεση αυτή ή οποία θα επέτρεπε την καλλίτερη και άνετη τερη εκπροσώπηση μας στην σημαντική αυτή διάσκεψη όπου συνεζητήθησαν και έληφθησαν αποφάσεις για τόσο κρίσιμα για τη ναυτιλία μας θέματα.

Μετά τιμής,
ΠΑΝΟΣ ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πειραιάς, 26 Σεπτεμβρίου 1990

Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Σχετικά με τα όσα όρθα και δίκαια εκτίθενται στις δημοσιευθείσες επιστολές συναδέλφων μου στο έγκριτο περιοδικό σας (φύλλα 1313/1071/15.2.1990, σελ. 10 — 1323 / 1081/15.7.1990 σελ. 11 και 1328/1034/1.9.1990 σελ. 10 και στα τεκμηριωμένα σχόλια και άρθρα σας, με τα οποία αποδεικνύετε λύσεις που πρέπει να υπάρχουν και τις απ' αυτές εύνοϊκές συνέπειες, ώστε και ύπηρεσία που διανύεται σε πλοία με ξένη σημαία που δεν ασφαλίζουν τα πληρώματά τους στο NAT, να λαμβάνεται υπ' όψει για την απόκτηση προαγωγικού διπλώματος, έχω να παρατηρήσω, ως μέλος της Έπιτροπής που χειρίζεται το θέμα, ότι την μη ρύθμιση αυτού ή άρμόδια Έπηρεσία του ΥΕΝ την βασίζει όχι μόνο στον άσπρητικό λόγο της δήθεν διασφάλισης του αναγκαίου νευτεργατικού δυναμικού για την επάνδρωση των με ελληνική σημαία πλοίων, όταν αυτό πλεονάζει σε περιόδους ναυτιλιακής κρίσης ή συρρίκνωσης του έμπορικού στόλου μας και αντίθετα δεν επαρκεί στην άνοδική πορεία αυτού, όπως, όρθα, παρατηρεί και ο σχολιαστής της επιστολής του Προέδρου της ΠΕΜΕΝ, που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό σας (φύλλο 4328/1084/1.9.1990, σελ. 9) και ο γεν. Γραμματέας της ΠΕΠΕΝ σε άρθρο του που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό της Ένώσεως του (Π.Η. Ιούλιος 1990, σελ. 7), αλλά και στον έπίσης άβάσιμο λόγο της δήθεν εξασφάλισης καλύψεως και άρτιώτερης επαγγελματικής κατάρτισης των στελεχών ΕΝ, όταν τα άποδεικτικά ναυτικής Ικανότητας άπονέμονται κατόπιν εξέτασεων, μετά προηγούμενη τετράμηνη φοίτηση στο ΚΕΣΕΝ, στις ό-

ποιες συμμετέχουν, κατά νόμο, και άξιωματικοί Γ' και Β' που έχουν διανύσει ολόκληρο τον προς τούτο άπαιτούμενο χρόνο ύπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, σε αντίθεση με τους ενδιαφερομένους που έχουν διανύσει το τρίτον (9 μήνες) τουλάχιστον αυτής σε πλοία με ελληνική σημαία από τα οποία απέλυθησαν ύποχρεωτικά με την συμπλήρωση αυτής, σύμφωνα με το μέτρο της άνακύκλωσης εργασίας, όποτε άνακύπτει το έρώτημα πώς διαπιστώνεται σ' αυτές τις περιπτώσεις ή άνωτέρω κατάρτιση, καθώς έπίσης και των έπαναπατριζόμενων πολιτικών προσφύγων, οι όποιοι έχουν πραγματοποιήσει όμοια ύπηρεσία, ή όποια μπορεί να μην άσφαλίζεται στο NAT, άν αυτό άληθύνει;

Και ότι άνεξάρτητα από τα παραπάνω, κατά την άποψη της άνωτέρω Έπηρεσίας, τυχόν υιοθέτηση με μεταβατική ρύθμιση της περιπτώσεως αυτών που ήλγυσαν από το μέτρο της άνακύκλωσης εργασίας, θα δημιουργήσει άνιση μεταχείριση για τους ναυτικούς που έχουν παρόμοια ύπηρεσία πριν το 1983, και γι' αυτούς που θα την πραγματοποιήσουν στο μέλλον. Δηλαδή άναγνωρίζει την ύπαρξη του θέματος, αλλά για να άποφύγει την ρύθμιση του έπικαλείται άνύπαρκτης, άσχετες (έκούσια ναυτολόγηση σε ξένα πλοία) και άκραις περιπτώσεις, για τις όποιες έχουμε ύποδείξει έφαρμοσίμες έναλλακτικές λύσεις, άνάλογα με την έκαστοτε πορεία του έμπορικού στόλου μας.

Άλλωστε, έφ' όσον αυτή ή ύπηρεσία, ως διανυόμενη σε συναλλαγματοφόρα πλοία, παρέχει δικαίωμα άπαλλαγής από τον φόρον μεταβίβασης άκινήτων και τον είδικόν φόρον κατανάλωσης των άυτοκινήτων που άγοράζουν οι ναυτικοί όταν άσφαλίζεται στο NAT λογίζεται ως συντάξιμη, γιατί να μην θεωρείται και ως προαγωγική, όταν μάλιστα αυτό έπιβάλλεται και από το κράτος της άνάγκης των πραγμάτων.

Νομίζω ότι δεν θα πρέπει να μείνουν άναπάντητα τα άνωτέρω έρωτήματα, με τα όποια άνατρέπονται οι Ισχυρισμοί των άρμόδιων που έξακολουθούν, έπίμονα και άδικολόγητα, άρνούνται την Ικανοποίηση ενός θεμιτού και δικαίου θέματος, γιατί κανένας δεν έχει το δικαίωμα να παίζει με τον πόνο και την άγωνία μιας μεγάλης κατηγορίας ναυτικών, που εύρισκόμην σε τεράστιες άποστάσεις από την πατρίδα και τις οικογένειές τους, τους όποιους ή Πολιτεία θυμάται μόνο σε όρισμένες Ιστορικές και θρησκευτικές έορτές, σε ναυτικές έκδηλώσεις ή για έπίτευξη σκοπιμοτήτων και τους έχοντά την έπόμενη, μέσα από παντός είδους φυσικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους, προσπαθούμε να ξεπεράσουμε τα έμπόδια που δυσχεραίνουν από ύπαιτιότητα άλλων ή όχι δική μας, την βαθμολογική εξέλιξή μας, που συνεπάγεται οικονομική και επαγγελματική ζημία σε βάρος μας. Και θα τό είχαμε κατορθώσει, άν είχαμε την δυνατότητα, την όποια δυστυχώς δεν έπιτρέπει τό έπάγγελμά μας, να κινηθούμε συστηματικά, συλλογικά και δυναμικά, άντι των προχειρών, άτομικών, σποραδικών και σπανιότατα συλλογικών, ένεργειών μας, ένώπιον των άρμόδιων και παράλληλα προς τις προσπάθειες και την όρθή προβολή τούτου από μερίδα του ναυτικού Τύπου, τον όποιο συχαίρουμε κι εύχαριστούμε. Έτσι θα είχαμε έξουδετερώσει την κάθε έντός του

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677



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 ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

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

ΥΕΝ αντίδραση και σήμερα δεν θα υπήρχε θέμα.

Με εκτίμηση
ΑΝΔ. Ν. ΒΟΥΡΕΚΑΣ
Πλοίαρχος Γ'

Πειραιάς, 25 Σεπτεμβρίου 1990

Η ΠΝΟ ΤΙΜΩΡΕΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΕΡΓΑΣΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Πολλές φορές έχομε επισημάνει τό απαρράδεκτο πού συμβαίνει σέ μιά μερίδα ναυτικών πού ούτε τό ΓΕΝΕ ούτε τό Σωματείο τους — πού έχουν υποχρέωση — τούς βρήκε δουλειά σέ πλοία υπό 'Ελληνική σημαία ή ασφαλίσμένα στό ΝΑΤ, παρ' όλο πού αυτοί οί ίδιοι οί ναυτικοί τό επιζητούσαν, αλλά ούτε και αυτοί οί ίδιοι οί ναυτικοί δεν κατάφεραν νά βρούν δουλειά σέ τέτοια πλοία γιατί από 3.500 τό 1981, έμειναν δυστυχώς μόνο 1.500. Δεν έφταιξαν λοιπόν πού αναγκάστηκαν νά ναυτολογηθούν σέ ανασφάλιστα πλοία, καθυστερώντας έτσι τήν απόκτηση διπλωμάτων. 'Η ανάγκη όμως τίς συντήρησης των οικογενειών τους ήταν και είναι πάνω από όλα.

Τό ΥΕΝ λοιπόν, αυτούς τούς ναυτικούς τούς τιμωρεί μέχρι και σήμερα και ελπίζομε ότι πολύ σύντομα θά σταματήσει αυτή ή τιμωρία τους μιά και ό κ. Παυλίδης έχει δείξει ότι δεν ανήκει στους στενοκέφαλους τεχνοκράτες πού κατά τό παρελθόν επάνδρωσαν τό ΥΕΝ.

Τώρα έρχεται και ή ίδια ή ΠΝΟ, ή ίδια ή μάνα τους, τό ανώτατο συνδικαλιστικό τους όργανο πού τό πληρώνουν ή τό πλήρωναν οί ίδιοι αυτοί ναυτικοί όσο ταξίδευαν μέ πλοία υπό 'Ελληνική σημαία και ανήκαν και ανήκουν στήν ΠΝΟ και είναι παιδιά της οί ναυτικοί αυτοί, έρχεται τώρα λοιπόν και τούς τιμωρεί γιά τό «ατόπημά τους» νά βρούν δουλειά σέ ανασφάλιστο από ανάγκη. 'Ετσι μετατρέπεται ή ΠΝΟ σέ Ουράνο πού έτρωγε

τά παιδιά του. 'Αρχαία τραγωδία ή αρχαίος 'Ελληνικός μύθος.

'Εδωσε ό κ. Λάτσης πέντε εκατ. δολάρια στήν ΠΝΟ — ό Θεός νά τόν έχει καλά — και ή ΠΝΟ άφου σκέφθηκε πάρα πολύ μέ τό μυαλό πού διαθέτει, φυσικά, και πού κατά τήν γνώμη μου δεν είναι πολύ, αποφάσισε νά βοηθήσει οικονομικά τά παιδιά των άτυχων ναυτικών πού έχασαν τή ζωή τους ή έμειναν άνάπηροι μέσα στό 1990, αλλά ΜΟΝΟ όσων ήσαν «τυχεροί» μέσα στήν τραγική τους, και ήσαν ναυτολογημένοι σέ πλοία μέ 'Ελληνική σημαία ή ασφαλίσμένα στό ΝΑΤ.

Τών άλλων ναυτικών πού δεν κατάφεραν νά βρούν τέτοια πλοία νά ναυτολογηθούν τά παιδιά δεν έμειναν όρφανά, δεν είναι παιδιά ναυτικών και πρέπει νά τά τιμωρήσει ή ΠΝΟ γιατί ό πατέρας τους έκανε τό σφάλμα νά ναυτολογηθεί σέ πλοίο ανασφάλιστο και πάνω σ' αυτό νά μείνει άχρηστος γιά όλη του τή ζωή, ή μαζί μ' αυτό νά χάσει τή ζωή του.

'Αν έχει ή ΠΝΟ ανάγκη τήν συνδρομή πού έχασε, νά τήν ζητήσει από τήν οικογένειά του και άφου τής καταβληθεί, νά δώσει στό όρφανά τό ποσό αυτό πού ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ και αυτά γιατί τό έχουν ανάγκη.

Κάποτε θά πρέπει νά μάθουμε νά σκεπτόμαστε και νά βλέπουμε πιά καθαρά. Κάποτε θά πρέπει νά βγάλομε τούς παραμορφωτικούς φακούς από τά μάτια μας. Κάποτε θά πρέπει νά ενεργούμε πιά ανθρώπινα, πιά εύέλκτα, πιά έξυπνα, πιά μοντέρνα, άν θέλουμε νά πάμε μπροστά, άλλίως θά είμαστε πάντα ούραγοί.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑΤ'ΙΜΑΧΗΣ
Δ/Ε ΜΕΤΕΩΡΑ

Λαβέρα, 14 Νοεμβρίου 1990

Σημ. Συντ.: Τί άλλο νά προσθέσουμε έμεις; 'Ισως ότι οί άνθρωποι — οί καρεκλοκένταυροι συνδικαλιστές, δηλαδή — αποδεικνύουν γιά μιά ακόμη φορά πόσο νυχτωμένοι είναι.

Τό σήριαλ του «La Palma»

Γιά τήν γνωστή ήδη υπόθεση του πλοίου «La Palma» τά «Ναυτικά Χρονικά» έλαβαν δύο ακόμη έπιστολές — από τόν γνωστό δικηγόρο κ. Π. Γαλάτη και από τόν συμπλοιοκτήτη του «La Pal-

ma» κ. 'Αγγελου Λιναρδάτου — οί όποιες δημοσιεύονται άμέσως έν συνεχεία.

'Η έπιστολή του κ. Γαλάτη, ή όποία άπευθύνεται στόν Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών», κ. Δημ. Τσα-

πραλή, έχει ως εξής:

'Αγαπητέ κ. Τσαπραλή,

Σάν ένας εκ των πληρεξουσίων Δικηγόρων του κ. 'Αγγελου Λιναρδάτου παρακολουθώ μέ ενδιαφέρον τίς απόψεις του έγκρίτου περιοδικού σας σχετικά μέ τήν υπόθεση του άμοιρου «La Palma».

Μέ έκπληξή μου όμως στό τεύχος σας του 'Οκτωβρίου διάβασα τήν έπιστολή του συναδέλφου κ. Γ. Διακόπουλου πρós εσάς, στήν όποία αναμινύεται τό όνομά μου σάν άπλου πληροφοριοδότη.

Θά μπορούσα νά συγχωρήσω τήν άγένεια του κ. συναδέλφου στό νά μέ άποκαλεί Π. Γαλάτη μιά και λόγω τής μακροχρόνιας άπασχολήσεώς του περί μή Δικηγορικά πράγματα δικαιολογείται, δεν αποδέχομαι όμως νά ισχυρίζεται ότι εγώ και ό κ. Λιναρδάτος σάς έπρομήθευσα μέ στοιχεία πού αποτελούν Δημόσια έγγραφα όπως είναι οί Δικαστικές 'Αποφάσεις.

'Αλοίμονο άνς ένας πεπειραμένος δημοσιογράφος όπως έσείς νά χρειαζόσασταν πληροφοριοδότη γιά νά μάθετε τίς αποφάσεις πού άφορούν τό «La Palma», οί όποιες έχουν γίνει τό δικαστικό best seller, του έτους.

'Ετσι αναγκάζομε νά εκθέσω σέ περίληψη τήν υπόθεση του «La Palma» όπως τήν διαμορφώνουν τά Πειραικά Δικαστήρια.

'Η πλευρά 'Αγγελου Λιναρδάτου ποτέ δεν δέχθηκε ότι ή μεταβίβαση του «La Palma» από τήν Κυπριακή εταιρία στήν 'Ελληνική ήταν εικονική γιατί αυτό θά ήταν «ή κομπίνα» πού τόσο επιτυχημένα καυτηριάζεται στό δημοσιεύματά σας.

'Η νομική θέση του κ. Λιναρδάτου ήταν ότι ή 'Ελληνική Ναυτική 'Εταιρία ήταν άπλά ή διαχειρίστρια μιάς άφανους συμπλοιοκτησίας μεταξύ των κ.κ. Λουρή και Λιναρδάτου, πράγμα γνωστό σέ όλους αλλά και σύνηθες στήν πράξη.

'Η άποψη όμως αυτή δεν συνέφερε, φυσικά, τήν πλευρά του κ. Λουρή ό όποιος γιά νά κερδίσει τήν έκμετάλλευ-

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

ση του «La Palma» προέβαλε δυστυχώς και στα Δικαστήρια τόν μανδύα της κομπίνας σίγουρος φαίνεται ότι όλοι θα τόν επιβραβεύσουν, από τα Έλληνικά Δικαστήρια μέχρι το YEN.

Έτσι όλες οι δικαστικές αποφάσεις μέχρι σήμερα δέχθηκαν ότι πράγματι το πλοίο «La Palma» πουλήθηκε εικονικά στην Έλληνική εταιρία και ότι η Έλληνική εταιρία είναι ανύπαρκτη αφού δεν επέτρεψαν ο κ. Λουρής και τα Πειραικά Δικαστήρια να έχει μετοχές, Δ.Σ. και τέλος πάντων να λειτουργεί σαν εταιρία.

Καταστροφική όμως για την πλευρά του κ. Λουρή υπήρξε, χωρίς πιστεύω να τό θέλει, η με αριθμό 1117/90 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς.

Η απόφαση αυτή την οποία γνωρίζετε, απορρίπτει λόγω... άοριστίας τούς ισχυρισμούς της πλευράς Λιναρδάτου περί άφανους συμπλοιοκτησίας και χωρίς βέβαια να της ζητηθεί κηρύσει εικονική τή μεταβίβαση του «La Palma» προφανώς πιστεύοντας ότι άπονέμοντας δίκαιο θα τέμνει μιά και καλή τή διαφορά επιβεβαιώνοντας πλέον δικαστικά την ΚΟΜΠΙΝΑ την οποία μόνον η πλευρά του κ. Λουρή έβεβαίωσε και θέτοντας πλέον μία από τις τελευταίες ταφόπλακες στην άμοιρη Έλληνική σημαία.

Τό άστειό της υποθέσεως είναι ότι η πλευρά του κ. Λουρή παρ' όλο ότι η πιό πάνω απόφαση την έδικαίωσε 100% την έφεσίβαλε.

Η απόφαση όμως αυτή δημιούργησε ένα θλιβερό τραγέλαφο στον όποιο έμπλέκονται οι πάντες.

Πρώτα - πρώτα μετά την έδοση αυτής της αποφάσεως (ή όποια δέχεται ότι άμφότερα τά μέρη... συνομολογούν την εικονικότητα) ο 'Αξιότιμος κ. 'Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας θα έπρεπε να διατάξει την διαγραφή του πλοίου από τά Έλληνικά Νηολόγια και να διατάξει την Ποινική Δίωξη του κ. Λουρή ο όποιος με υπεύθυνες δηλώσεις βεβαίωσε ότι τό πλοίο καλύπτεται από έλληνικά συμφέροντα.

Τό να άγνοεί βέβαια τις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ο έπιστολογράφος σας σχετικά με την διαγραφή ενός πλοίου από τά Έλληνικά Νηολόγια είναι φυσικό αλλά τέτοια άγνοια να έχει και τό άρμόδιο 'Υπουργείο είναι άπαράδεκτο.

Είναι άλλωστε γνωστό ότι άπαγορεύεται η Νηολόγηση Έλληνικού πλοίου με πλοιοκτήτρια Κυπριακή εταιρία άφου ο Κυπριακός Νόμος δεν επιτρέπει σε Κυπριακές εταιρίες να είναι πλοιοκτήτριες πλοίων με Έλληνική σημαία.

Έτσι έμπλέκονται και οι Κυπριακές άρχές οι όποιες βέβαια θα πρέπει να έρευνήσουν πώς τό «La Palma» πού άνήκε σε Κυπριακή εταιρία κυκλοφορεί με Έλληνική σημαία.

Τό τραγικότερο όλων όμως είναι ότι τό «La Palma» ουσιαστικά είναι ένα πλοίο χωρίς πατρίδα άφου λόγω της ηλικίας του δεν μπορεί να έγγραφεί πάλι ούτε στην Κύπρο.

Μέ όλα αυτά μπορεί να καταλάβει ο καθένας ότι για να ίκανοποιηθούν τά οικονομικά συμφέροντα κάποιου καταρκώνεται τό έθνικό σύμβολο δύο κρατών και έπαφίεται στην κρίση του Μεγάλου Θεού να μην συμβεί κανένα άτύχημα στο «La Palma» και πληρώσουν πολλοί άθώοι τό τίμημα της άφροσύνης των λίγων.

Μέ φιλικά αισθήματα
Π. ΓΑΛΑΤΗΣ
Δικηγόρος

Πειραιάς, 10.10.90

ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ ΤΟΥ «LA PALMA»

Κύριε Διευθυντά,

Περιήλθε σε γνώση μου τό σχετικό με τό πλοίο «La Palma» δημοσίευσά σας στο τεύχος 1.10.1990, για τό περιεχόμενο του όποιου θά άπαντήσω. 'Ιδιαίτερη αγανάκτηση μου δημιούργησε η συκοφαντική δυσφημιστική και έξυβριστική έπιστολή του δικηγόρου Γ. Διακόπουλου, συνταγμένη σε ίταμό ύφος και ήθος άπρεπο για την ιδιότητά του, πού στοχεύει άμεσα και άποκλειστικά να πλήξει την τιμή και την υπόληψή μου. 'Ηδη άνέθεσα στους δικηγόρους μου να προβούν άμεσα στις άπαραίτητες ένέργειες για την άποκατάσταση του όνόματός μου.

ΑΓΓΕΛΟΣ - ΜΑΡΙΟΣ ΛΙΝΑΡΔΑΤΟΣ

Πάρισι 9.10.1990

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοικινήτων 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. Αμαξώμα: 4θυρο.

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.



OPEL

DYNAMOTORS

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

Οι νέες συνθέσεις πληρωμάτων

Οι νέες συνθέσεις πληρωμάτων τις οποίες ανακοίνωσε την προηγούμενη εβδομάδα ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης θα περιληφθούν στις εγκριτικές πράξεις των πλοίων για τα οποία υποβλήθηκαν αιτήσεις νηολογήσεως βάσει του άρθρου 13, έφεξης δε τα πλοία που θα νηολογούνται με τις διατάξεις του άρθρου 13 θα αποκτούν αυτοδικαίως τις νέες συνθέσεις γιατί θα περιλαμβάνονται στις εγκριτικές πράξεις. Είναι αυτόνομο το ότι οι νέες συνθέσεις μπορούν να εφαρμοσθούν και στα ήδη νηολογημένα πλοία βάσει του άρθρου 13 έφασον τούτο ζητηθεί από τους ενδιαφερομένους με αίτησή τους προς το Υπουργείο, κατά τη διαδικασία του άρθρου 22, δηλαδή η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από πιστοποιητικά κυριότητας — βαρών και συναίνεση των ένυποθών δανειστών, εάν φυσικά υπάρχουν.

Όπως είναι γνωστό, οι συνθέσεις καλύπτουν τρεις κατηγορίες πλοίων, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους, και αφορούν τα συμβατικά πλοία με όρισμένους αυτοματισμούς και τα πλήρως αυτοματοποιημένα.

Οι κατηγορίες των πλοίων είναι:

Πλοία όλικής χωρητικότητας από 3.000 — 20.000 τον. γκρός.

Πλοία όλικής χωρητικότητας από 20.001 — 45.000 τον. γκρός.

Πλοία όλικής χωρητικότητας από 45.001 τον. γκρός και άνω.

Ο Υπουργός, αναφερόμενος στις αντιδράσεις που προήλθαν από τους μονίμως νυχτωμένους συνδικαλιστές δήλωσε ρητά ότι τα μέτρα που ελήφθησαν περιλαμβάνονται στις αποφάσεις της Κυβερνήσεως και είναι όριστικά και άδιαπραγμάτευτα. Ο Υπουργός διευκρίνισε ότι το Υπουργείο κατέληξε στην απόφασή του για τις συνθέσεις λαμβάνοντας υπόψη πρώτα απ' όλα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τα διεθνή ισχύοντα και την πρακτική που ακολουθούσε μέχρι τούδε το Υπουργείο.

Οι νέες συνθέσεις, είπε, δεν απέτελεσαν προϊόν «παζαριού», αλλά είναι και επιστημονικά και τεχνικά κατοχυρωμένες, ώστε οι Έλληνες έφοπλιστές να αναθεωρήσουν τις απόψεις τους καθ' όσον αφορά την καλύτερη και αποδοτικότερη εκμετάλλευση του υπό ελληνική σημαία πλοίου.

Ο Υπουργός, ανέφερε ότι η απόφαση για τις συνθέσεις θα έχει, για το NAT, απώλεια 1.500 περίπου εισφορών, αλλά εκτιμά ότι το μέτρο αυτό συνδυαζόμενο και με τα άλλα μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας, δίδουν στην Έλληνική σημαία νέα ισχύ. Πιστεύει, βέβαια, ότι οι αντιδράσεις του έφοπλιστικού κόσμου θα είναι θετικές και ουσιαστικές. Υπάρχουν ήδη τα πρώτα δείγματα του ενδιαφέροντος αυτού.

Επίσης είπε ότι με τις συνθέσεις, ο μέσος όρος μειώσεως των πληρωμάτων, σε όλο το φάσμα των πλοίων και πάντοτε λαμβανομένου ως σημείου αναφοράς, τις συνθέσεις του 1986 για πλοία μέχρι 45.000 τον. γκρός, είναι τρία μέλη κατώτερου πληρώματος. Από τους αξιωματικούς δεν κόβεται κανένας, παντού υπάρχουν δύο άνθυποπλοίαρχοι και όταν δεν εξευρίσκονται, θα χρησιμοποιείται δόκιμος πλοίαρχος, με εξαίρεση τις κατηγορίες από 45.000 τον. γκρός και άνω όπου υπάρχουν όπωσδήποτε δύο άνθυποπλοίαρχοι και ένας δόκιμος πλοίαρχος.

Το Υπουργείο, τόνισε ο Υπουργός, εκτιμά ότι περισσότερα από 300 πλοία σε σύνολο 700, λειτουργούν με πειραματικές συνθέσεις και με βάση αυτές καθορίστηκαν και οι νέες συνθέσεις που απεικονίζονται επακριβώς στους δημοσιευμένους πίνακες.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Με την ευκαιρία διευκρινίζουμε ότι η εγκριτική πράξη νηολογήσεως του δεξαμενοπλοίου «Καπετάν Γιάννης» στην οποία περιελήφθησαν οι φορολογικές απαλλαγές και ρυθμίσεις που είχε εξαγγείλει η Κυβέρνηση και περιλαμβάνονται στον όρο 12 δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 247/21.9.90 ΤΑΠΣ. Ήδη η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών κοινοποίησε στα μέλη της σχετική εγκύκλιο συνοδευόμενη από σχέδιο αίτησεως προς το ΥΕΝ για την τροποποίηση των εγκριτικών πράξεων των υπάρχοντων πλοίων που υπάγονται στις φορολογικές ρυθμίσεις. Επειδή, όμως, όπως τονίζεται στην εγκύκλιο, η διαδικασία τροποποίησης των εγκριτικών πράξεων είναι αρκετά βραδεία, και προκειμένου η Ένωση να έχει την δυνατότητα παρακολουθήσεως του θέματος, παρακαλούνται τα μέλη να αποστέλλουν αντίγραφο των αιτήσεων που θα υποβάλουν στο ΥΕΝ.

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» οι αιτήσεις τροποποίησης των εγκριτικών πράξεων που είχαν υποβληθεί για το φορολογικό δεν είχαν προωθηθεί εισέτι προκειμένου να περιληφθούν και οι ρυθμίσεις για τη σύνθεση πληρώματος ώστε να αποφευχθεί η διαδικασία δύο τροποποιήσεων (ή μία για το φορολογικό και η άλλη για τη σύνθεση), γιατί αυτό θα προκαλούσε όπωσδήποτε σημαντικές καθυστερήσεις στην εφαρμογή των μέτρων. Κατά μία πληροφορία που παρασχέθηκε από αξιωματούχο του Υπουργείου προς τα «Ναυτικά Χρονικά» το μεσημέρι της Παρασκευής 12 Οκτωβρίου, αυτή τη στιγμή υπάρχουν 54 έκκρεμεις αιτήσεις τροποποίησης των εγκριτικών πράξεων για το φορολογικό και τις συνθέσεις που μετά τις αποφάσεις για το θέμα των συνθέσεων θα προωθηθούν πλέον με ταχύτατο ρυθμό.

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»



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

The first in a series of six new Reefers that have joined the Lavinia Fleet recently

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO.LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914)-5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

**ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΜΕ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΥΣ**
**ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΣ
ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ		
	3.000 έως 20.000	20.001 έως 45.000	45.001 και άνω
Πλοίαρχος	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	1	1
Ανθυποπλοίαρχος	1*	2	2
Δόκιμος Πλοίαρχος	—	—	1
Ναύκληρος	1	1	1
Ναύτες	3	3	4
Ναυτόπαιδες	—	—	—
Ραδιοτηλεγραφητής	1**	1	1
Μηχανικός Α'	1	1	1
Μηχανικός Β'	1	1	1
Μηχανικός Γ'	1	1	1
Δόκιμος Μηχ. ή Ήλεκτρ.	—	1	—
Μηχανοδηγός Α'	—	—	—
Μηχανοδηγός Β'	—	—	—
Ήλεκτρολόγος ή Γ' Μηχαν.	—	—	1
Λιπαντής ή Δόκ. Μηχαν.	3	3	3
Καθαριστής	—	—	—
Μάγειρος	1	1	1
Βοηθός Μαγείρου	—	—	—
Θαλαμηπόλος	—	1	1
Βοηθός Θαλαμηπόλου	1	—	—
Σύνολο	16/17	18	20

* Σέ πλοία από 10.001 έως 20.000 κοχ. προστίθεται ένας (1) ανθυποπλοίαρχος. *Αν από Σημείωμα του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι δεν προσφέρεται προσοντούχος 'Ανθ/ρχος τότε ή ειδικότητα του δευτέρου 'Ανθ/ρχου μετατρέπεται σέ Δόκ. Πλοίαρχου.

** Για πλοία μέχρι 7.000 κοχ. Β' Ραδ/της.

1. Στά δεξαμενόπλοια προστίθεται ένας (1) 'Αντλιορός.
2. Στίς κατηγορίες 20.001 — 45.000 κοχ. και 45.001 τον. και άνω αν δεν προσφέρεται από τό ΓΕΝΕ προσοντούχος 'Ανθ/ρχος στή θέση του δευτέρου 'Ανθ/ρχου ναυτολογείται Δόκ. Πλοίαρχος.
3. *Αν από ΓΕΝΕ δεν προσφέρεται προσοντούχος θαλαμηπόλος ναυτολογείται Β. Θαλαμηπόλος.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ		
	3.000 έως 20.000	20.001 έως 45.000	45.001 και άνω
Πλοίαρχος	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	1	1
Ανθυποπλοίαρχος	1*	2	2
Δόκιμος Πλοίαρχος	—	—	1
Ναύκληρος	1	1	1
Ναύτες	3	3	4
Ναυτόπαιδες	—	—	—
Ραδιοτηλεγραφητής	1**	1	1
Μηχανικός Α'	1	1	1
Μηχανικός Β'	1	1	1
Μηχανικός Γ'	—	1	1
Δόκιμος Μηχανικός	—	—	—
Μηχανοδηγός Α'	—	—	—
Μηχανοδηγός Β'	—	—	—
Ήλεκτρολόγος ή Δόκιμ. Μηχανικός	—	1	1
Λιπαντής	—	—	—
Καθαριστής	—	—	1
Μάγειρος	1	1	1
Βοηθός Μαγείρου	—	—	—
Θαλαμηπόλος	—	—	1
Βοηθός Θαλαμηπόλου	1	1	—
Σύνολο	12/13	15	18

* Σέ πλοία από 10.001 έως 20.000 κοχ προστίθεται ένας (1) 'Ανθυποπλοίαρχος. *Αν από Σημείωμα του ΓΕΝΕ προκύπτει ότι δεν προσφέρεται προσοντούχος 'Ανθ/ρχος τότε ή ειδικότητα του δευτέρου 'Ανθ/ρχου μετατρέπεται σέ Δόκ. Πλοίαρχου.

** Για πλοία μέχρι 7.000 κοχ. Β' Ραδιοτηλεγραφητής.

1. Στά δεξαμενόπλοια προστίθεται ένας (1) 'Αντλιορός. Δεν είναι υποχρεωτική ή πρόσληψη του όταν τό πλοίο έχει Κεντρικό Σταθμό Φορτοεκφορτώσεως (Centralized Cargo Control room).

2. Στήν κατηγορία 20.001 - 45.000 τον. γκρός και 45.001 τον. γκρός και άνω αν δεν προσφέρεται προσοντούχος 'Ανθ/ρχος στή θέση του δευτέρου 'Ανθ/ρχου ναυτολογείται Δόκ. Πλοίαρχος.

3. *Αν από τό ΓΕΝΕ δεν προσφέρεται προσοντούχος Θαλαμηπόλος ναυτολογείται Β. Θαλαμηπόλος.

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
25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS


SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946
**IF YOU ARE
IN FAR EAST**
THINK... SASEBO!

The most competitive and reliable shipyard in Japan at privileged geographical position.
 With six drydocks ranging from 20,000 to 400,000 D.W.T. able to accomodate vessels of any size.

HEAD OFFICE
SASEBO TOKYO
 TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD
SASEBO JAPAN
 TLX: 748219 SSK J.

GREECE: T. J. GIAVRIDIS
PHONE: 4516195
TLX: 213025 SSK GR.

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία τό υπόμνημα τό όποίο ή "Ένωση τών Βιομηχανικών καί 'Εργοδοτικών 'Ομοσπονδιών τής Εύρώπης (Union of Industrial and Employers Confederations of Europe) γνωστή συνήθως μέ τά άρχικά UNICE, δημοσίευσε πρόσφατα γιά νά εκφράσει τίς άπόψεις τής επί τών γραμμών δράσεων πού πρέπει νά ακολουθήσει ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα καί οί έθνικές κυβερνήσεις στό νομοθετικά, οικονομικά καί τεχνικά πλαίσια γιά τήν ποσοτική καί ποιοτική βελτίωση τής προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών. Τό υπόμνημα αυτό περιλαμβάνει ένα εισαγωγικό κεφάλαιο περί τών στόχων τής πολιτικής τών ευρωπαϊκών μεταφορών έμπορεύματων καί στή συνέχεια αναφέρεται ειδικά στους διάφορους τρόπους μεταφοράς (όδική, σιδηροδρομική, ποτάμια, μικτή, θαλάσσια, αεροπορική).

Αποτελεί βασική διαπίστωση πώς ή μεταφορά έμπορευμάτων παίζει ένα συνεχώς κρίσιμότερο ρόλο στή ζωή τών επιχειρήσεων καί τής κοινωνίας.

Η μεταφορά έμπορευμάτων είναι ουσιώδης γιά τή δραστηριότητα τών βιομηχανικών καί έμπορικών επιχειρήσεων, τών όποιών εξασφαλίζει τόν άνεφοδιασμό, τίς ένδιάμεσες μεταφορές καί τίς παραδόσεις στους πελάτες. Από τήν καλή λειτουργία τών μεταφορών εξαρτάται ή δυνατότητα έφαρμογής ολοκληρωμένων λογιστικών συστημάτων έπιπρεπόντων τή μείωση του κόστους παραγωγής καί διανομής. Συγχρόνως ή μεταφορά είναι ζωτικής σημασίας γιά τό σύνολο τής κοινωνίας στήν όποία εξασφαλίζει τήν άπαραίτητη διάθεση αγαθών πάσης φύσεως μέ τήν άναγκαία τακτικότητα καί άκρίβεια. Γιά τούς λόγους αυτούς ή έπιθυμία τών βιομηχανικών καί έμπορικών επιχειρήσεων όπως διαθέτουν τό κατάλληλο σύστημα μεταφοράς, αποτελεί κατ' άνάγκη καί τή γενική καί βασική έπιθυμία τής κοινωνίας. Οί επιχειρήσεις πού είναι έγκατεστη-

μένες στήν Εύρώπη έχουν δραστηριότητες άνοιχτές σέ όλον τόν κόσμο. Τό σύστημα έπομένως τής μεταφοράς πού έχουν άνάγκη πρέπει νά εκτείνεται στό σύνολο του πλανήτη καί νά τούς έπιτρέπει νά άντιμετωπίσουν έπιτυχώς τόν ανταγωνισμό άλλων οικονομικών περιοχών. Τό γεγονός ότι τά έξοδα μεταφοράς άντιπροσωπεύουν κατά μέσο όρο τό 5% τής τιμής του έμπορεύματος (στή περίπτωση παραγωγικών μονάδων κειμένων στήν περιφέρεια τής Εύρώπης, ό αριθμός αυτός φθάνει τό 10% ή καί περισσότερο γιά όρισμένες κατηγορίες προϊόντων) δείχνει καθαρά τή σημασία πού έχει ένα σύστημα μεταφοράς ικανό νά έπιφέρει μείωση τών έξόδων αυτών καί τών επί μέρους διαφορών τους μεταξύ τών κρατών - μελών.

Στή διάρκεια τών τελευταίων έτών, οί πολιτικές συζητήσεις έδωσαν περισσότερο σημασία στίς ποιοτικές παρά στίς ποσοτικές άπόψεις τής προβληματικής τών μεταφορών. Αυτό αποτέλεσε άναμφίβολα έναν από τούς λόγους γιά τούς όποιους οί επιχειρήσεις βλέπουν σήμερα σαφείς ένδείξεις μιάς αύξουσας άδυναμίας στό σύστημα τών ευρωπαϊκών μεταφορών (όρατών στό φαινόμενο τής συμφορήσεως, τών καθυστερήσεων κλπ.), τώρα μάλιστα πού βρισκόμαστε στό πρόθυρα τεσσάρων βασικών οικονομικών μεταρρυθμίσεων οί όποιες θά προκαλέσουν προφανή αύξηση τών άναγκών μεταφοράς, ήτοι: τής ένοποίησης τής μεγάλης κοινοτικής αγοράς τής εύκταίας έντατικοποίησης τών συναλλαγών μεταξύ τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας καί τής ΑΕΛΕ, τής μεταβολής τών οικονομικών τών χωρών τής Άνατολής καί τής επίκαιρης διασποράς τών τεχνικών μεθόδων.

Σύμφωνα με μια μελέτη του Γραφείου Μελετών PROGNOS, ή αύξηση τών διακρατικών μεταφορών έμπορευμάτων, θά είναι τής τάξεως του 40% μεταξύ τών έτών 1984-2000. "Ένα από τά συμπε-

δ) έλευθερία διαπραγματεύσεως τών

τιμών καί τών όρων μεταφοράς μεταξύ κάθε μεταφορέα καί κάθε φορτωτού. ράσματα τής μελέτης, έπιβεβαιούμενο κι από άλλες αναλύσεις, είναι ότι ή αύξηση αυτή θά είναι σχετικά μεγαλύτερη στίς όδικές μεταφορές, τών όποιών ό ρόλος θά παραμείνει κυρίαρχος παρά τίς μαζικές επενδύσεις σέ σιδηροδρομικές καί συνδυασμένες μεταφορές.

"Ένα άλλο συμπέρασμα είναι ότι τά ρυθμιστικά μέτρα πού έχουν ως τώρα ληφθεί έν όψει πραγματοποίησης τής Κοινής αγοράς του 1993, δέν πρόκειται νά παράσχουν τίς άναγκαίες οικονομικές ένισχύσεις εάν δέν ληφθούν έγκαίρως οί τολμηρές αποφάσεις πού είναι άπαραίτητες γιά νά αύξηθεί ή άποδοτικότητα καί ή εύλυγισία όλων τών τρόπων μεταφοράς. Κατά τήν UNICE, ή ύπαρξη ενός άποτελεσματικού συστήματος μεταφορών προϋποθέτει:

— Δίκτυο ύποδομής καί στόκ τών μέσων μεταφοράς προσαρμοσμένα στίς σύγχρονες άνάγκες.

— Κανόνες καθορίζοντες ξεκάθαρα τίς σχέσεις μεταξύ κρατικών υπηρεσιών, έπαγγελματιών καί χρηστών.

— Έπαγγελματίες μεταφοράς ικανούς καί οικονομικά εύρωστους.

Η πρώτη προσπάθεια πού πρέπει νά αναλάβουν τά Κοινοτικά όργανα γιά τόν εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφοράς είναι νά εξασφαλίσουν τίς άκόλουθες τέσσερις βασικές έλευθερίες γιά κάθε τρόπο μεταφοράς:

α) έλευθερία τών επαγγελματιών μεταφοράς νά προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους στους χρήστες του συνόλου τής Κοινότητας.

β) έλευθερία τών χρηστών όπως επιλέγουν στό σύνολο τής Κοινότητας μεταξύ τής μεταφοράς γιά ίδιο λογιτισμό (ιδιοκτησία ή μίσθωση) καί τής μεταφοράς γιά λογιτισμό άλλου.

γ) έλευθερία τών χρηστών όπως επιλέγουν τόν δικό τους τρόπο μεταφοράς καί μέσα σέ κάθε τρόπο, τόν δικό του μεταφορέα.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Η εφαρμογή των τεσσάρων αυτών ελευθεριών, που είναι σύμφωνα με το πνεύμα της Συνθήκης της Ρώμης, πρέπει κατά την UNICE να πραγματοποιηθεί το βραδύτερο μέχρι τέλους του 1992. Προϋποθέτει δε τη λήψη Κοινοτικών και εθνικών νομοθετικών μέτρων που θα εξασφαλίζουν τις παραπάνω ελευθερίες τόσο στις διεθνείς όσο και στις εθνικές μεταφορές.

Η εφαρμογή των ελευθεριών αυτών στο πλαίσιο της ΕΟΚ προϋποθέτει ότι οι επαγγελματίες μεταφορές της Κοινότητας ασκούν τη δραστηριότητά τους σε κλίμα νόμιμου ανταγωνισμού, τόσο μεταξύ τους όσο και με τους συναδέλφους τους των τρίτων χωρών. Αυτό απαιτεί: α) την εξάλειψη των διαταραχών του ανταγωνισμού που οφείλονται σε κανονισμούς οι οποίοι διαφέρουν από κράτος σε κράτος, β) τη λήψη Κοινοτικών κανονισμών βασιζόμενων επί ποιοτικών (και όχι πιά ποσοτικών) κριτηρίων για την είσοδο στο επάγγελμα, και γ) την απουσία προστατευτισμού εκ μέρους της ΕΟΚ και των κρατών - μελών σε σχέση προς τρίτες χώρες αλλά αντίστοιχα και τόν εκ μέρους των τρίτων αυτών χωρών σεβασμό των Κοινοτικών κανόνων, συμπεριλαμβανομένων και των κανόνων ανταγωνισμού που η Κοινότητα θέτει στους υπηκόους της.

Ένα γεγονός που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι οι διαφορετικές καταστάσεις στις οποίες τελούν τα κράτη μέλη έναντι του βασικού στόχου του ανοίγματος και της απελευθέρωσης των μεταφορικών αγορών. Όστόσο οι διαφορές αυτές δεν πρέπει να αποτελούν πρόφαση για τη μη πραγματοποίηση ενός συστήματος μεταφορών ανταποκρινόμενου στους όρους που προδιαγράφει η UNICE. Γι' αυτό, μολονότι σε όρισμένες περιπτώσεις είναι κατανοητή η ανάγκη προοδευτικώς λαμβανομένων μέτρων, η UNICE εύχεται όπως τα αναγκαία μέτρα ληφθούν το ταχύτερο δυνατό ώστε ο αντικειμενικός στόχος να επιτευχθεί απαραίτητως το 1992. Καί ζητά επιμόνως να μη χρησιμεύσει η προοδευτική λήψη όρισμένων μέτρων ως πρόφαση σε όρισμένα κράτη-μέλη για την έπιμονή τους σε εθνικές προστατευτικές διατάξεις που αποσκοπούν στη διατήρηση τεχνητών ανταγωνιστι-

κών πλεονεκτημάτων σε σχέση με άλλα κράτη - μέλη ή στην ευνόηση μεταφορικών μεθόδων ανεπαρκώς ανταγωνιστικών ή τέλος στην άρνηση της αναγκαίας τροποποίησης των εθνικών κανονισμών τους. Έξάλλου η ευθυγράμμιση των εθνικών μεταφορικών κανόνων σε Κοινοτικό επίπεδο δεν πρέπει να έχει ως συνέπεια τη θυσία του προχωρημένου βαθμού ελευθερίας που έχει ήδη επιτευχθεί σε όρισμένα κράτη - μέλη.

Μία δεύτερη σημαντική ευθύνη της ΕΟΚ είναι η αναφερόμενη στην ενίσχυση της υψηλότερης δυνατής ανάπτυξης των υποδομών και στην ένταξη των περιφερειακών περιοχών στα πλαίσια της οικονομικής και κοινωνικής ενότητας. Σχετικά με αυτό η UNICE: α) είναι ικανοποιημένη από το πρόγραμμα δράσεων που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την ανάπτυξη πραγματικών διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς, β) είναι επίσης ικανοποιημένη για την προώθηση που έδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον καθορισμό ενός ευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και γ) ζητά τη χρησιμοποίηση όλων των δυνατοτήτων των βασικών κεφαλαίων της Κοινότητας αφενός μεν για να διευκολυνθεί η διακίνηση του διαμετακομιστικού εμπορίου προς τους μεγάλους ευρωπαϊκούς άξονες και αφετέρου για να απαλυνθούν τα ειδικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι περιφερειακές χώρες της Κοινότητας στο θέμα των μεταφορών.

Με την προβλεπόμενη ανάπτυξη των μεταφορικών συστημάτων, προβάλλουν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια και το περιβάλλον, οι οποίες απαιτούν τη λήψη άμεσων μέτρων ικανών να μετριάσουν τις περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις των διαφόρων τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων. Τα μέτρα αυτά πρέπει να αναζητηθούν:

— Στις τεχνικές βελτιώσεις του υλικού,

— στην προσαρμογή της υποδομής στην προβλεπόμενη μεγάλη εμπορευματική κίνηση,

— σε πρωτοβουλίες σκοπούσες να ενισχύσουν το εμπορικό πνεύμα και τη ποιότητα των υπηρεσιών μεταφοράς που έχουν τη μικρότερη δυνατή επίδραση επί του περιβάλλοντος.

Πιθανά εμπόδια στη κανονική εξέλι-

ξη των μεταφορικών υπηρεσιών, όπως είναι η εισαγωγή αποθαρρυντικών οικονομικών βαρών ή ο περιορισμός της ελεύθερης επιλογής των χρηστών, δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να εκμεταλλεύονται τις ιδέες της ασφάλειας και του περιβάλλοντος για να ενισχύσουν στην ουσία μεθόδους μεταφοράς που αυτές καθεαυτές δεν είναι αρκετά συναγωνιστικές ώστε να προσελκύσουν πελατεία.

Όσον αφορά τις μεταφορές μεταξύ ΕΟΚ και τρίτων χωρών, είναι απαραίτητο όπως οι Κοινοτικές Αρχές λάβουν θετικά μέτρα επιτρέποντα στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να αναπτύξουν τα ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα και να αποκαταστήσουν με τις τρίτες χώρες τις αναγκαίες συμφωνίες για την εφαρμογή μεταξύ αυτών και της ΕΟΚ ενός κατάλληλου μεταφορικού συστήματος εμπνευσμένου κατά το δυνατό από τις αρχές που διέπουν το έντο της ΕΟΚ μεταφορικό σύστημα. Ίδιαίτερη σημασία αποδίδει η UNICE στους ακόλουθους τομείς δράσεων:

— είναι αναγκαίο να εξερευνηθεί μία συμφέρουσα λύση στο πρόβλημα της Κοινοτικής μεταφορικής κινήσεως διά μέσου Έλβετίας, Αυστρίας και Γιουγκοσλαβίας, που θα εξασφαλίζει τη μέγιστη δυνατή ελευθερία επιλογής στους χρήστες, χωρίς την οποία η Κοινή Αγορά που προβλέπεται για το 1992 θα είναι ατελής, κυρίως σε βάρος των περιφερειακών κρατών - μελών και σε βάρος της αρχής της ισότητας ευκαιριών για όλα τα μέλη της Κοινότητας.

— Ίδιαίτερου ενδιαφέροντος είναι το θέμα της δημιουργίας μιας έκτεταμένης κοινής αγοράς ευρωπαϊκών μεταφορών στο πλαίσιο της συμφωνίας Esprase Economique Europeen που διεξάγεται μεταξύ ΕΟΚ και ΑΕΛΕ.

— Οι προοπτικές εμπορικών συναλλαγών που διανοίχθηκαν από τις πολιτικές μεταβολές στην Ανατ. Ευρώπη, επιβάλλουν όπως η Κοινότητα προβεί με τις ενδιαφερόμενες χώρες σε συμφωνίες σχετικές με τη μεταφορά και την υποδομή, διευκολύνουσες την ανάπτυξη των συναλλαγών αυτών. Θα πρέπει πάντως να δοθεί η δέουσα προσοχή προς αποφυγή πιθανού παράνομου ανταγωνισμού από επιχειρηματίες των ανατολικών χωρών.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

Α. 'Η Θαλάσσια Μεταφορά

Η επίδραση των συνολικών εξόδων διανομής στη συναγωνιστικότητα των επιχειρήσεων σε διεθνές επίπεδο, τις οδηγεί να αξιολογήσουν προσεκτικά κάθε τομέα δραστηριότητας στην πλήρη λογιστική αλυσίδα. Τό στοιχείο αυτό παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία στο ναυτιλιακό τομέα. Εάν οι θαλάσσιες μεταφορές θέλουν να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους, είναι απαραίτητο να προσφέρουν μία εύρυθμη ποιότητα υπηρεσιών σε διάφορα επίπεδα ποιότητας και μέσα σε κλίμα ελεύθερου συναγωνισμού από άποψη τιμών. Παράλληλα οι φορτωτές πρέπει να μπορούν να διαπραγματεύονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες με τους μεταφορείς πάνω σε ατομική βάση και κατά τρόπο ελεύθερο και εμπιστευτικό. Οι βασικές αυτές απαιτήσεις ικανοποιούνται σήμερα στις μεταφορές των χύδην φορτίων, όπου οι άρχες και οι κανόνες της οικονομίας της αγοράς εφαρμόζονται χωρίς περιορισμούς. Στόν τομέα αυτόν επομένως η κύρια φροντίδα μας πρέπει να είναι η διατήρηση αυτών των αρχών και των κανόνων.

Έντελως διαφορετική είναι η κατάσταση στις μεταφορές των τακτικών γραμμών, όπου η δομή των ναυτικών Κόνφερανς αφενός και οι μονομερείς πρωτοβουλίες ορισμένων χωρών αφετέρου, συνιστούν σοβαρά εμπόδια στις όμαλές εμπορικές σχέσεις. Η κατάσταση αυτή χειροτέρευσε τα τελευταία πέντε χρόνια εξαιτίας της αύξουσας τάσης των Κόνφερανς όπως επεκτείνουν την επιρροή τους μέσω συμφωνιών με ανεξάρτητους έφοπλιστές και όπως διευρύνουν το πεδίο δράσέως τους και στις συνδυασμένες χερσαίες μεταφορικές υπηρεσίες.

Πρέπει να ληφθεί εξάλλου ότι οι φορτωτές της Ευρώπης προτιμούν να εργάζονται με τις ευρωπαϊκές τακτικές γραμμές με τις οποίες συνδέονται τα συμφέροντά τους, εφόσον οι εμπορικές αγορές των πρώτων αποτελούν τις μεταφορικές αγορές των δευτέρων. Για

τό λόγο αυτό τους Ευρωπαίους φορτωτές απασχολεί πολύ η ανεπαρκής ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών εφοπλιστών στη διεθνή αγορά των τακτικών γραμμών. Επί του θέματος αυτού οι απαιτήσεις των φορτωτών της UNICE είναι οι ακόλουθες:

— Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Ευρωπαϊκού εφοπλισμού.

Στό πλαίσιο μιας ναυτιλιακής πολιτικής σκοπούσης να εγκαταστήσει παγκόσμια ελεύθερη αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές, η UNICE υποστηρίζει μία Κοινοτική πολιτική θετικών μέτρων που αποβλέπουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας. Για την UNICE ο στόχος των μέτρων αυτών πρέπει να είναι η ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών εκμεταλλεύσεως της Κοινοτικής ναυτιλίας διά της ελαφρύνσεως των βαρών και δη των φορολογικών με τα οποία τα Κράτη-μέλη την επιβαρύνουν.

— Ζητήματα δικαιολογήσεως των ναυτιλιακών Κόνφερανς

Οι ναυτιλιακές Κόνφερανς αποτελούν συμφωνίες επιτρεπόμενες από τον Κανονισμό 4056/86 της ΕΟΚ εφόσον εισφέρουν στην οικονομία των μεταφορών τα πλεονεκτήματα της μεταφορικής τακτικότητας και της τιμολογιακής σταθερότητας και εφόσον διατηρείται ένας επαρκής συναγωνισμός στις γραμμές που εξυπηρετούν. Οι φορτωτές βρίσκουν ότι τους είναι συνεχώς δυσκολότερο να πιστέψουν ότι τα πλεονεκτήματα αυτά προσφέρονται πράγματι κατά τρόπο ικανοποιητικό και ότι οι όροι αυτοί εφαρμόζονται από όλες τις Κόνφερανς.

Διερωτώνται εξάλλου για τη χρησιμότητα των Κόνφερανς στις γραμμές της μεγάλης κινήσεως όπου η προσφορά και η ζήτηση είναι σημαντικά ύψηλες.

Οι φορτωτές της UNICE επιθυμούν ζωηρά όπως η Κομισσιόν της ΕΟΚ πα-

ρακολουθεί και ελέγχει πολύ στενότερα τις δραστηριότητες των Κόνφερανς που παίζουν σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό εμπόριο, σε εφαρμογή των άρθρων 4,5 και 7 του Κανονισμού 4056/86.

Οι φορτωτές της UNICE είναι αντίθετοι προς κάθε εξαίρεση των συμφωνιών μεταξύ μιας Κόνφερανς και μιας ή περισσότερων ανεξαρτήτων γραμμών. Οι συμφωνίες αυτές δεν συμβιβάζονται με τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στο μέτρο που οι βλάβεις τους περί ελέγχου των τιμών και της προσφοράς υπηρεσιών προσκρούουν στα συμφέροντα των φορτωτών.

Εάν, υπό το φως μιας έμπεριστατωμένης μελέτης, αποδειχθεί ότι είναι αναγκαία κάποια τεχνική οργάνωση της θαλάσσιας μεταφοράς, τουλάχιστον σε ορισμένες γραμμές, τότε οι κοινοπραξίες (consortia) των τακτικών γραμμών θα μπορούσαν να παίξουν το ρόλο τους στη μορφή αυτής της οργάνωσης, υπό την απαραίτητη προϋπόθεση ότι η έννοια της κοινοπραξίας θα είναι σαφώς προσδιορισμένη. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι φορτωτές της UNICE είναι βασικά αντίθετοι στη συνολική εξαίρεση των εφοπλιστικών κοινοπραξιών.

Τέλος οι φορτωτές της UNICE πιστεύουν ότι η προσφορά χερσαίων μεταφορικών υπηρεσιών στους λιμένες προσεγγίσεως είναι υπερεπαρκής και αρκετά διαφοροποιημένη. Γι' αυτό είναι αντίθετοι στη συνολική εξαίρεση των ναυτιλιακών Κόνφερανς ως προς τις χερσαίες υπηρεσίες τους.

— Όρθη εφαρμογή του Κανονισμού 4057/86 στις παράνομες μεθόδους τιμολογήσεως στον ναυτιλιακό τομέα.

Οι φορτωτές αμφισβητούν τον τρόπο κατά τον οποίο έγινε η πρώτη εφαρμογή του ως άνω Κανονισμού. Για την αποφυγή περαιτέρω αμφισβητήσεων, η UNICE ζητά την τροποποίηση του εν λόγω Κανονισμού ώστε η εφαρμογή του να βασίζεται σε έρμηνευτικά κριτήρια όμοια με τα χρησιμοποιούμενα στους άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας. Επιθυμεί επιπλέον να μη χρη-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

σιμοποιούνται «άνακατασκευασμένες» τιμές για τη σύγκριση των ναύλων της υπαίτιας και της ενάγουσας έφοπλιστικής γραμμής.

— Άπελευθέρωση των διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Από πολλά χρόνια απασχολεί την UNICE ή κατάσταση των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ της Κοινότητας και της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής. Έλπίζει ότι η Κομισσιόν θα συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις της με τους ακόλουθους στόχους, διαφυλάσσοντας πάντως το γενικό ενδιαφέρον της ΕΟΚ για την εν λόγω περιοχή του κόσμου:

— Η κατανομή των φορτίων από τις Αφρικανικές χώρες να μη γίνεται με αустηρούς κανόνες.

— Οι κανόνες κατανομής φορτίων που υφίστανται για τις Κόνφερανς δεν θα πρέπει να επεκταθούν ούτε στους ανεξάρτητους έφοπλιστές τακτικών γραμμών ούτε στις μεταφορές χύμα φορτίων.

— Οι φορτωτές πρέπει να διατηρήσουν το δικαίωμα ελεύθερης επιλογής γραμμών και πλοίων εντός και εκτός Κόνφερανς.

— Οι Αφρικανικές αρχές δεν θα πρέπει να παρεμβαίνουν στις συνεννοήσεις μεταξύ των ευρωπαϊκών οργανώσεων φορτωτών, των ναυτιλιακών Κόνφερανς και των άλλων ενδιαφερομένων μερών για τις μεταφορές Ευρώπης - Αφρικής.

Σέ ότι άφορά τον καθορισμό του πλαισίου διαπραγματεύσεων περί των υπηρεσιών εντός της Διασκέψεως Ουρουγουάης του GATT, η UNICE ζητά από την Κομισσιόν να εξασφαλίσει ότι θα παρασχεθούν όλες οι έγγραφοι εν όψει προστασίας και βελτιστώσεως των ελευθεριών των θαλασσίων μεταφορών.

— Έκσυγχρονισμός του καθεστώτος ευθύνης στις θαλάσσιες μεταφορές.

Έν όψει της επικείμενης θέσεως σέ ισχύ των κανόνων Αμβούργου και της σύγχρονης εφαρμογής των δύο νομικών καθεστώτων (κανόνες Χάγης και κανόνες Χάγης-Βίμπου) θα υπάρξουν

αύξημένες διακρίσεις μεταξύ των φορτωτών ανάλογα με τον λιμένα φορτώσεως της Κοινότητας που χρησιμοποιούν. Έπειδή αυτό βρίσκεται σέ αντίθεση με τη συνθήκη της Ρώμης, η Κομισσιόν θα πρέπει να επιδιώξει την ένοποίηση του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς σέ όλα τα κράτη-μέλη. Δεδομένου ότι οι κανόνες της Χάγης ανατρέχουν στί 1924 και οι κανόνες Χάγης - Βίμπου δέν λαμβάνουν υπόψη είτε τις σύγχρονες τεχνικές της συνδυασμένης μεταφοράς ούτε τις μελλοντικές ανάγκες των φορτωτών, η UNICE δέν βλέπει άλλη δυνατότητα για την Κομισσιόν από την επιδίωξη μιās ένοποιήσεως του ναυτικού δικαίου με βάση τους κανόνες Αμβούργου.

— Άπελευθέρωση της Κοινοτικής άκτοπλοίας (καμποτάζ).

Η θαλάσσια άκτοπλοία και ιδίως η μι-

κή ποτάμια-θαλάσσια μεταφορά μπορεί σέ πολλές περιπτώσεις να αποτελέσει μιā ένδεχόμενη έναλλακτική λύση στήν όδική μεταφορά πλήρους διαδρομής (de bout en bout). Η UNICE θεωρεί την άπελευθέρωση της θαλάσσιας άκτοπλοίας ως θέμα ουσιαστικό και ύψλης προτεραιότητας. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Όμοσπονδία των Έλληνικών Βιομηχανιών δέν προσυπογράφει την παρούσα σύσταση.

— Κοινοτική λιμενική πολιτική.

Η λιμενική πολιτική της Κοινότητας θα έπρεπε ν' αντιμετώπισει τον έναρμονισμό των κριτηρίων παρεμβάσεως των κρατών-μελών στή διαχείριση των λιμένων και ιδιαιτέρως σέ ότι άφορά τις επιχορηγήσεις και μάλιστα εκείνες που άναφέρονται στούς τιμολογιακούς όρους που ρυθμίζουν τις σχέσεις με την ένδοχώρα.

B. Η Συνδυασμένη Μεταφορά

Σέ ότι άφορά την εύκταία ανάπτυξη των τεχνικών μεθόδων συνδυασμένων ή μικτών μεταφορών, οι χρήστες των μεταφορικών υπηρεσιών επιθυμούν διακαώς να προσφερθούν τέτοιες δυνατότητες στούς μελλοντικούς πελάτες, συμπεριλαμβανομένης μάλιστα και της δι' ίδιον λογαριασμόν μεταφοράς σάν μιās έμπορικης έναλλακτικής λύσεως στήν καθ' όλοκληρία (de bout en bout) όδική μεταφορά σέ νόμιμο και ελεύθερο συναγωνισμό με τους παραδοσιακούς τρόπους μεταφοράς.

Γιά τό σκοπό αυτό είναι ουσιώδες να κατοχυρωθεί η ελεύθερη προσφορά υπηρεσιών συνδυασμένης ή μικτής μεταφοράς και να τεθούν αύστηρά κριτήρια για τη χορήγηση οικονομικής βοήθειας. Η UNICE είναι έντελώς αντίθετη πρός τις επιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως και λειτουργίας οι όποιες ένδέχεται να διαταράξουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Η έπιφύλαξη αυτή ισχύει έξίσου και για τις έπενδυτικές επιχορηγήσεις όπως π.χ. οι επιχορηγήσεις λανσαρίσματος ό-

ταν είναι δυσαναλόγως ύψηλές και χρησιμεύουν ως πρόφαση για να κατευθύνουν τη μεταφορική ροή πρός αυτόν τον τρόπο μεταφοράς. Γιά τό λόγο αυτό η UNICE έκφράζει τη λύπη της που η Κοινότητα έκρινε καλό να προτείνει μέχρι τέλους 1992 τά μέτρα που άφορούν τις επιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως συνδυασμένων μεταφορών.

Όσον άφορά την ασφάλιση των έμπορευμάτων, η Κομισσιόν θα πρέπει να είναι εύνοϊκή πρός την ένοποίηση των υποχρεώσεων άστικής ευθύνης που βαρύνουν τους διαφόρους επιχειρηματίες που μετέχουν στή συνδυασμένη μεταφορά.

Τέλος η UNICE έπιμένει ότι οι άναγκαίες εξελίξεις των προσαρμοσμένων στή μικτή μεταφορά φορτωτικών μονάδων δέν πρέπει να παρακωλύσουν την ανάπτυξη του όγκου και των διαστάσεων των όχημάτων και των φορτωτικών μονάδων στούς έπί μέρους χωριστούς τρόπους μεταφοράς.

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

Οί ναυτότοποι της 'Ελλάδος καί οί ναυτικές τους μνήμες

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, επιτίμου άρχηγού Λ.Σ.

Χωρίς άμφιβολία στην διαχρονική πορεία του "Ελληνα υπάρχει ένας κοινός παρανομαστής, ένα κοινό χαρακτηριστικό μία πορεία συνεχής προς την δημιουργία προς την διάκριση την παραδοχή και την αναγνώριση. Είναι η έπίδοση των 'Ελλήνων στην θάλασσα, στα θαλάσσια έργα, ή ταύτισή τους με την θάλασσα. Είναι ή άλλη 'Ελλάδα, ή Ναυτική 'Ελλάδα.

Στην άπεραντοςύνη της θάλασσας και την έλευθερία της ό "Ελληνας βρίσκει τό κύτταρο της δημιουργίας του.

Κυνηγημένος από τά ίδια του τά χώματα στην Θάλασσα βρίσκει την φυσική του έλευθερία αλλά και την έλευθερία της δημιουργίας. 'Αλλά και σ' άλλους τόπους, ξένος ανάμεσα σε ξένους την θάλασσα νοιώθει πάλι για δικό του χώρο να παλαίψει έλεύθερος και να δημιουργήσει. Σε πολλές από τις χαμένες πατρίδες αλλά και άλλου θά βρούμε ούσιαστικά τις ρίζες της μετεπαναστατικής έλληνικής ναυτιλίας.

Σε μέρη όπως την Κωσταντινούπολη, την Σμύρνη, την Βράϊλα, τό Γαλάτσι, τό Σουλινά, τό Ταϊγάνιο και την 'Οδησσό και άλλα είχαν μεταναστεύσει μικρά παιδιά από τά νησιά τους πρώτοι βαπορίσσιοι έφοπιστές όπως Θεοφιλάτοι, Σταθάτοι, 'Εμπειρίκοι, Κούπα, Σβορώνοι, Θεοφάνη, Γιαννουλάτοι, Παντελή, Ζαρίφη, 'Αρβανιτίδη, Σιδερίδη, Χρυσοβελώνη, Βαλλιάνοι, Πνευματικοί, Δρακούληδες, Βλασσόπουλοι, και άλλοι άκόμη στους όποιους έθήτευσαν πολλοί από τά σημερινά γνωστά όνόματα.

Κάθε νησί και κάθε ναυτότοπος — σωστή ναυτομάνα — έχει τά δικά της παιδιά της θάλασσας, έχει τους δικούς της δημιουργούς της θάλασσας, έχει τά δικά της καράβια και τά δικά της βαπόρια.

"Όλα, άνθρωποι και βαπόρια, στο νοῦ τους πάντα την δική τους 'Ιθάκη, τό μικρό νησί τους.

'Εκεί ή μήτρα της φάμιλίας τους, έκεί οί ταφοί των προγόνων τους, έκεί και τό δικό τους χῶμα.

'Ονόματα βαπορίων πού θυμίζουν τοῦ νησιού τους τά τοπωνύμια, τους δικούς τους ανθρώπους.

Κάθε σπίτι και ένα ταξιδεμένο, πολλά σπίτια χαροκαμένα από τη θάλασσα, κι εκκλησιές γεμάτες τάματα θαλασσινά, κινδύνους θαλασσινούς θυμίζουν.

Σπίτια με παλιές ζωγραφίες καραβιών και κιτρινασμένες παλιές φωτογραφίες προγόνων ναυτικών πού στολίζουν τις "κάμαρες", παλιά στολίδια από

έλεφαντόδοντο και κεχριμπάρι ανάμνηση κι αυτά από μακριά ανατολίτικα λιμάνια.

Κάθε σπίτι μία ιστορία ναυτική, ξεχωριστή, δική της, και κάθε καπηλειό μία ζωντανή ναυτική ιστορία με τους άπόμαχους να θυμούνται τά παλιά, να τά ξαναζωντανεύουν.

Πόσα αλήθεια μαθαίνεις για τό δέσιμο αυτού του τόπου με την θάλασσα, πόσο ή άλμυρα ποτισμένο τόχει.

"Όμως τί θλιβερό να χάνεται αυτή ή χειροπιαστή ιστορία σάν φεύγει από τη ζωή ή κάθε άπόμαχος της θάλασσας, αυτός πού τόσα και τόσα έλεγε καθημερινά στη γειτονιά, στο καφενείο.

'Αλλά αλήθεια πώς θά τά διασώσουμε όλα αυτά, όλες αυτές τις μικρές ιστορικές μνήμες της κάθε ναυτικής φάμιλίας, του κάθε νησιού πού είναι όλες μαζί ή ναυτική ιστορία της δικής μας χώρας;

"Όμως όλα αυτά μούρθαν στο νοῦ, σάν σκέψεις φευγαλέες, αλλά πολύ παλιές, όταν κάποιο βράδυ ή τηλεόραση πρόβαλε εικόνες από κάποιο όδοιπορικό στην Σαντορίνη κι ανάμεσά τους ένας παλιός πλοίαρχος στην Οία με τό όνομα Δακορώνιας, τό μικρό του δέν τό συγκράτησα, μά γνωστός για βαπορίσσιο καπετάνιος, προφανώς άπόμαχος έδειχνε και έπεξηγοῦσε στον ρεπόρτερ με μεγάλη ύπερηφάνεια τό δικό του ναυτικό Μουσείο. Φωτογραφίες παλιών βαπορίων μά και νεώτερων. Ζωγραφικοί πίνακες ιστιοφόρων και καϊκιών, παλιές φωτογραφίες ναυτικών διπλωμάτων και ναυτικών φυλλαδίων και άκόμη παλιών ναυτικών όργάνων και εργαλείων. Μία συλλογή φτιαγμένη κομμάτι κομμάτι από τον ίδιο τό συλλέκτη με φροντίδα και πάθος, μία συλλογή χωρίς περιττές φιλοδοξίες μά μόνο και μόνο

από αγάπη για τό νησί του, τό βαπόρι, τη θάλασσα, τη ναυτική ζωή.

Αυτό τό πλάνο πού έδειχνε τον Σαντορινιό πλοίαρχο με σεμνότητα αλλά και με ύπερηφάνεια να έπεξηγει τά έκθέματά του ειλικρινά με συγκίνηση.

Με συγκλόνισε ειλικρινά ή ευαισθησία του για τον έμπρακτο σεβασμό για την προσωπική του ναυτική σταδιοδρομία, την ύποχρέωσή του σάν ναυτικός να διατηρήσει ζωντανές τις ναυτικές μνήμες του χώρου του, αλλά άκόμη και τό γεγονός ότι θέλησε να βάλει και αυτός ένας πετραδάκι στην προσπάθεια να δείξει στους "Ελληνες και τους ξένους πού επισκέπτονται τό νησί του την Σαντορίνη ότι αυτός ό τόπος έχει και την ναυτική του ιστορία, έχει την δική του ναυτική ταυτότητα και ναυτική κληρονομιά.

Και θά πρέπει να πούμε ότι μέσα από αυτήν την έκπομπή της τηλεόρασης ό πλοίαρχος Δακορώνιας έξέπεμπε τό δικό του μήνυμα προς όλες τις ναυτικές γωνιές της 'Ελλάδας πού έχουν κι αυτές την δική τους ναυτική ιστορία άλλες λιγότερο άλλες περισσότερο:

Σώστε τις ναυτικές μας μνήμες, είναι ό ιδρώτας, τό δάκρυ και τό αίμα των προγόνων μας αλλά και των σημερινών ανθρώπων της θάλασσας, τό ίδιο τό ψωμί τους.

Δημιούργημα της θάλασσας και του θαλασσινού άγώνα τά ίδια τά βαπόρια τους "δεμένα" με τον κάθε ναυτότοπο είναι, κι αν τάφος έγιναν για τους δικούς τους ανθρώπους, τότε δυό φορές "δεμένα" είναι.

Μακάρι να πάρουμε όλοι τό μήνυμά του και άς εύχηθούμε τό παράδειγμα του Σαντορινιού πλοίαρχου Δακορώνια να τό ακολουθήσουν κι άλλοι ώστε ό κάθε ναυτότοπος να διατηρήσει ζωντανές τις ναυτικές του μνήμες.

FOR SALE

PROPULSION ENGINES

2X3750 BHP NOHAB WARTSILA 12V25 900 RPM

2X3000 BHP PIELSTICK PA6-280

CONT: PAKIRIKOU NIKOLAOS

TEL: 46 31 5165

FAX: 46 31 192834

TLX: 21536 NPIS S.

N.P. IMPORT - EXPORT

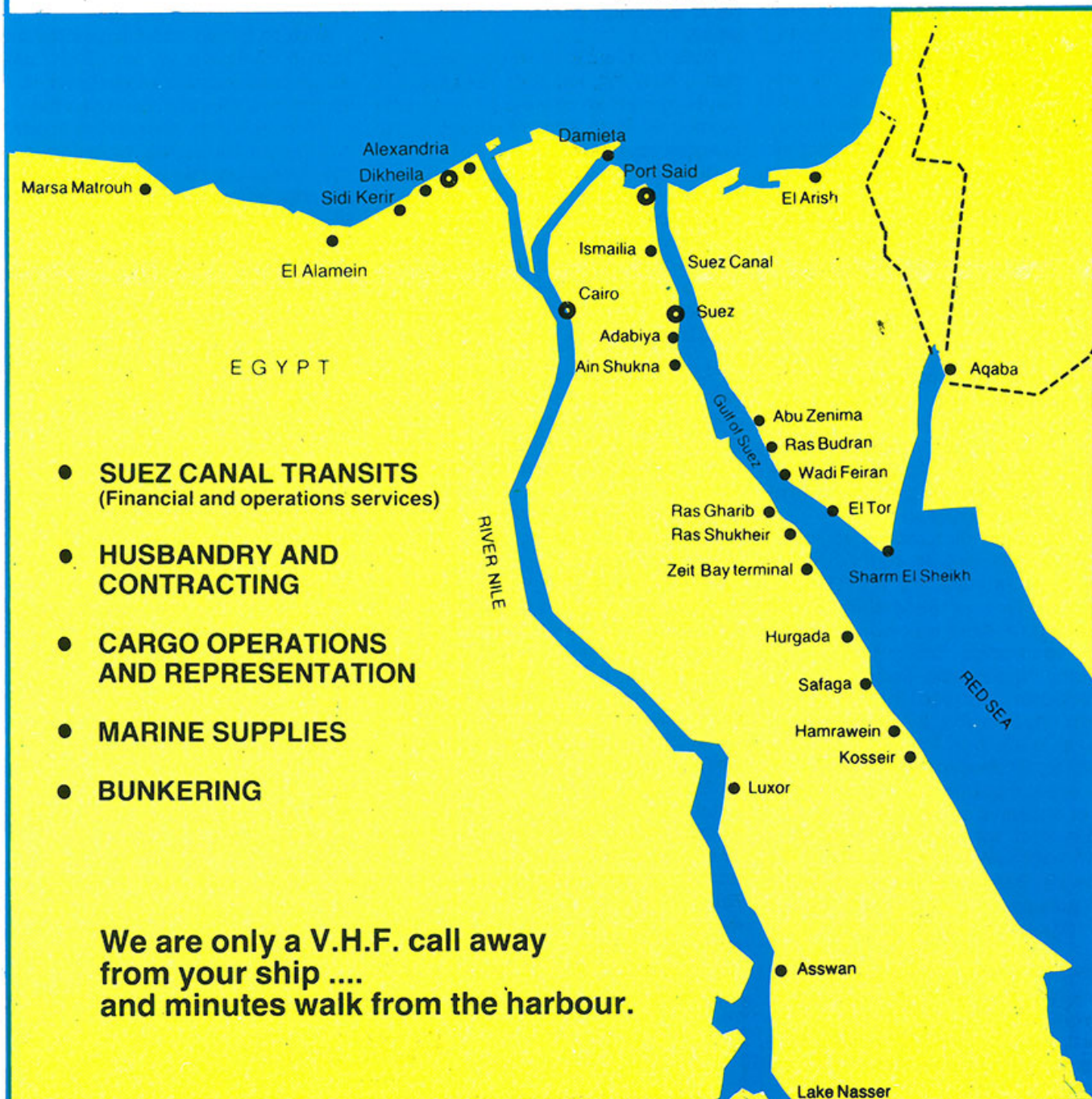
VIRGINSATAN 11 B

416 54 GOTHENBURG

SWEDEN

World Marine

Services in Egypt



- **SUEZ CANAL TRANSITS**
(Financial and operations services)
- **HUSBANDRY AND CONTRACTING**
- **CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION**
- **MARINE SUPPLIES**
- **BUNKERING**

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

Please route your enquiries, to the nearest World Marine office:

Piraeus (Head - office)	Tel : (1) 4135.025/47	Tlx : 241600	WMAR GR	Fax : (1) 411.1118
Port Said	Tel : (66) 234.186	Tlx : 63134	WMAR UN	Fax : (66) 226.114
Suez	Tel : (62) 226.114	Tlx : 66094	WOMAR UN	Fax : —
Alexandria	Tel : (3) 482.1966	Tlx : 55419	WORLD UN	Fax : —
New York	Tel : (212) 480.4582	Tlx : 4974715	WMAR UR	Fax : (212) 480.4814
Hong Kong	Tel : 782.6963	Tlx : 46592	WMAR HX	Fax : 782.6956

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Αριθ. 5025/1990

Πρόεδρος: Νικόλαος Βάρδας
Δικαστές: Γεώργιος Άρβανίτης, έφέ-
της, Άντώνης Τωμαδάκης έφέτης - εί-
σηγητής
Δικηγόροι: Νικ. Σκορίνης, Άρ. Οικονο-
μίδης, Στέλ. Παπαδημητρίου, Άντ. Πα-
παδημητρίου.

Έφαρμογή των διατάξεων του άρ-
θρου 919 του Άστικού Κώδικος στίς
σχέσεις δανειστού, δανειζομένου και
έγγυητών ναυτιλιακού δανείου.

ΜΕΡΟΣ Α'

Έπειδή, κατά τή διάταξη του άρθρου 919 του Α.Κ., όποιος μέ πρόθεση, έζη-
μίωσε άλλον κατά τρόπο αντίθετο πρός
τά χρηστά ήθη έχει υποχρέωση νά τόν
άποζημιώσει. Από τή διάταξη αυτή,
πού είναι ειδική και συμπληρώνει εκεί-
νη του άρθρου 914 ΑΚ, άφου έπεκτείνει
τήν άδικοπρακτική ευθύνη και στίς πε-
ριπτώσεις πού ευθέως δέν προσεβλήθη
όρισμένο δικαίωμα ή προστατευόμενο
συμφέρον, μέ σαφήνεια προκύπτει ότι
προϋποθέσεις έφαρμογής της είναι: α)
συμπεριφορά του δράστη (πράξη ή πα-
ράλειψη, άναγόμενη είτε σέ άσκηση δι-
καιώματος είτε όχι) πού αντίκειται στά
χρηστά ήθη. β) ή συμπεριφορά αυτή νά
συνδεύεται από πρόθεση έπαγωγής
ζημίας, έστω και μέ τή μορφή του ένδε-
χόμενου δόλου. γ) νά προκλήθηκε
πράγματι ζημία σέ άλλο και δ) νά υπάρ-
χει αίτιώδης συνάφεια μεταξύ τής συμ-
περιφοράς του δράστη και τής ζημίας
(βλ. Σταθόπουλος — Γεωργιάδης στό
άρθρο 919 σελ. 722, Α.Π. 598/86 ΝοΒ.
35.370, Α.Π. 211/80 ΝοΒ. 28.1483). Συνε-
πώς, ή ειδική μορφή άδικοπραξίας του
άρθρου 919ΑΚ, είναι εύρύτερη και δέν
καλύπτεται, έννοιολογικώς, από τή διά-
ταξη του άρθρου 281 ΑΚ, πού αναφέρε-
ται μόνο σέ άσκηση, όχι και σέ παράλει-
ψη, δικαιώματος, νομίμου ή συμβατικού
(βλ. Α.Π. 214/72 ΝοΒ. 20.901, Α.Π. 211/80
ΝοΒ. 28.1483). Άλλά από τή διάταξη αυ-
τή (919ΑΚ) δέν προσαπαιτείται, ό δρά-
στης νά προέβη στή ζημιόγόνον πράξη ή
παράλειψη, μέ μόνο σκοπό τή ζημία του
άλλου, αλλά άρκει ή γνώση του, ότι μέ

τή συμπεριφορά του αυτή, ήταν δυνατή
ή επέλευση ζημίας στον άλλο και, παρά
ταύτα, αυτός δέν θέλησε νά άποστεί άπ'
αυτή (βλ. σχετ. Α.Π. 297/59 ΝοΒ. 7.
1015). Έξ άλλου, αντίθεση πρός τά χρη-
στά ήθη υπάρχει, όταν, κατά αντικειμε-
νική κρίση, σύμφωνα μέ τίς αντίληψεις
του «χρηστώς και έμφρόνως σκεπτομέ-
νου κοινωνικού ανθρώπου» ή συμπερι-
φορά του δράστου, αντίκειται στή κοι-
νωνική ήθική και στίς θεμελιώδεις δι-
καικές άρχές, πάνω στίς όποιες στηρί-
ζεται τό θετικό δίκαιο (βλ. Γεωργιάδης-
Σταθόπουλος, στό άρθρο 919 Α.Κ., Γ.
Μπαλής: Γεν. Άρχ. παρ. 64 και 173,
Καυκάς: Ένοχ. στό άρθρο 919 σελ. 775,
Ζέπος: Ένοχ. σελ. 403 επ., Α.Π. 598/86,
Α.Π. 211/80 οπ. παρ.). Για τή διαπίστωση
τής αντιθέσεως στά χρηστά ήθη, ή συμ-
περιφορά του δράστη πρέπει νά έξετά-
ζεται συνολικά και δή όχι μεμονωμένα,
μόνο τά αίτια πού τόν όδήγησαν στή
συγκεκριμένη ένέργειά του, αλλά τό σύν-
ολο των περιστάσεων, κάτω από τίς ό-
ποιες έκδηλώθηκε ή όλη συμπεριφορά
του και πού σχετίζονται μέ τούς σκο-
πούς, τά μέσα και τίς μεθόδους πού
χρησιμοποίησε, άνεξάρτητα από τίς δι-
κές του ίδεες, αναφορικά μέ τά χρηστά
ήθη (βλ. Μπαλής, Γεν. Άρχ. παρ. 173,
Α.Π. 211/80 οπ. παρ.). Τέλος, από τόν
συνδυασμό των διατάξεων των άρθρ.
330, 361, 297, 298, 914 και 919 του Α.Κ.
προκύπτει ότι, όταν υπάρχει συμβατι-
κός δεσμός, άνάμεσα σέ δυό ή περισσό-
τερα πρόσωπα, μπορεί, στά πλαίσια των
συμβατικών υποχρεώσεων και δικαιω-
μάτων των, από μία ή περισσότερες
πράξεις ή παραλείψεις ένός από τούς
συμβαλλομένους, νά γεννηθεί, έκτός ά-
πό τήν ένδοσυμβατική ευθύνη και έξω-
δικαιοπρακτική ευθύνη του, για άποκα-
τάσταση τής ζημίας πού προκλήθηκε
στον άλλο, κατά τούς όρισμούς των άρ-
θρων 914 ή και 919 Α.Κ.

Συνακολούθως, αυτός πού ζημιώθηκε
μέ τήν συνδρομή των ως άνω προϋπο-
θέσεων του άρθρ. 919 Α.Κ., μπορεί νά ά-
σκήσει αυτότελή άγωγή, κατά τίς διατά-
ξεις του άρθρου τούτου (βλ. σχ. Α.Π.
598/86 οπ. παρ.), ζητώντας τήν άποκα-
τάσταση τής ζημίας του. Αυτή ή ζημία
του μπορεί νά είναι είτε υλική, υπό τήν
μόρφή θετικής ζημίας, ίσουμένης μέ

τήν μείωση τής περιουσίας του ή άποθε-
τικής έκ τής μη έπαυξήσεως αυτής, είτε
ήθική, πρός άποκατάσταση τής όποίας
άπαιτείται άνάλογη χρηματική ίκανο-
ποίηση. Η τελευταία (ήθική βλάβη) μπο-
ρεί νά συμβεί και στά νομικά πρόσωπα
(Α.Π. 1043/87 ΝοΒ. 36.1432). Τήν ίδια ύ-
ποχρέωση πρός άποζημίωση του βλα-
βέντος έχουν και τά διάφορα πιστωτικά
ιδρύματα (Τράπεζες κλπ.) όταν, μέ μία
αντίθεση πρός τά χρηστά ήθη συμπερι-
φορά τους, (των άρμοδίων όργάνων
τους) προκάλεσαν ζημία στον άντισυμ-
βαλλόμενο πελάτη τους. Μία τέτοια άν-
τίθεση πρός τά χρηστά ήθη, συμπεριφο-
ρά υπάρχει, όταν: α) τό πιστωτικό ίδρυ-
μα, έκμεταλλευόμενο τή μονοπωλιακή ή
έξουσιαστική θέση του άπέναντι στον
άντισυμβαλλόμενο του, προβαίνει, ί-
διαίτερα σέ κρίσιμη, οίκονομικά, έποχή,
σέ μέτρα άνηνούς διώξεως τούτου, αντί
νά παράσχει σ' αυτόν τίς, συνηθισμένες
στίς Τραπεζικές συναλλαγές, σέ μία τέ-
τοια έποχή, οίκονομικές διευκολύνσεις
(βλ. Γνωμοδότηση Μιχ. Σταθόπουλου
σελ. 7 και τούς σ' αυτήν άναφερομέ-
νους ήμετέρους και Γερμανούς συγ-
γραφείς, πού έρμηνεύουν τήν αντίστοι-
χη πρός τό άρθρο 919 ΑΚ διάταξη του
άρθρου 826 του Γερμ. Α.Κ. από τήν ό-
ποία και έχει ληφθεί τούτο). β) τό πιστω-
τικό ίδρυμα μέ επανειλημμένες, παρα-
πλανητικές ύποσχέσεις και χειρισμούς
πρός τόν όφειλέτη, περί άναμορφώσε-
ως, λόγω μάλιστα τής κρατούσης Οίκο-
νομικής κρίσεως, τής όφειλής, κατά
τρόπο εύνοϊκό γι' αυτόν, άθετήσσει, τελι-
κά και δέν πραγματοποιήσει τήν ύπό-
σχεσή του αυτή, στήν όποία (ύπόσχεση)
μέ τή γενική συμπεριφορά του και τίς έ-
πί μέρους ένέργειές του, έκανε τόν ό-
φειλέτη του νά πιστέψει, και γ) τό πι-
στωτικό ίδρυμα δέν τηρεί, έναντι όλων
των δανειοληπτών του τήν άρχή τής ί-
σης μεταχείρισης (άρνούμενο στους
μέν όποιαδήποτε διευκόλυνση και προ-
σφέροντας στους δέ, μεγάλης έκτάσε-
ως Οίκονομικές διευκολύνσεις) ή τήν
άρχή τής άναλογικότητας, παίρνοντας
σκληρά μέτρα για τούς μέν και εύνοϊκά
για τούς άλλους ή λαμβάνοντας εις βά-
ρος του ένός μέτρα, πού ξεπερνούσαν
τά άναγκαία μέσα για τήν ίκανοποίηση
των νομίμων συμφερόντων του, και μή
λαμβάνοντας εις βάρος του άλλου τέ-
τοια μέτρα, για τήν ίκανοποίηση των ί-
διων συμφερόντων του, πού ήταν έκτε-
θειμένα στον ίδιο κίνδυνο. Η τελευταία
αυτή άρχή τής άναλογικότητας διέπει
τόσο τό ιδιωτικό και δημόσιο δίκαιο, ό-
σο και τό δικονομικό, ως λ.χ. 951 παρ. 2
Κ.Πολ. Δ. (βλ. για τήν άρχή αυτή: Γνω-
μοδότηση Μιχ. Σταθόπουλου σελ. 4-7,
και τούς εις αυτή συγγραφείς βλ. Α.Π.
282/68 ΝοΒ. 16.816, ΕΑ 1712/58 ΝοΒ
7.499, Ε. Θεσ. 689/58 ΝοΒ. 7.444).

Στήν ύπόθεση αυτή, άπεδείχθησαν τά
έπόμενα, ουσιώδη για τήν έκβαση τής
δίκης, πραγματικά περιστατικά: Στίς 6

Ιουνίου 1977 καταρτίστηκε, στον Πειραιά, σύμβαση εντόκου δανείου, μεταξύ της έφεσίβλητης-έναγομένης άλλοδα-πής Τράπεζας, μέσω του εις Πειραιά Υποκαταστήματός της και των εις τη δανειακή αυτή σύμβαση αντισυμβαλλομένων 14 φυσικών και νομικών προσώπων, μεταξύ των οποίων και οι έκκαλοι-σες - έναγουσες εταιρίες και ο Α, κάτοικος Αμερικής και ο Β, κάτοικος Αθηνών. Με τη σύμβαση αυτή η έφεσίβλητη Τράπεζα ανέλαβε την υποχρέωση, να χορηγήσει στην αντισυμβαλλομένη ναυτιλιακή εταιρία με την επωνυμία Γ, που έδρεύει στην Μονροβία Λιβερίας (τρίτη, μη διάδικο) τό ποσό των 14.872.000 δολλαρίων ΗΠΑ, τό οποίο θα της κατεβάλλετο μέχρι της 10.6.1977. Την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της όφειλέτριας εταιρίας από τη δανειακή αυτή σύμβαση, έναντι της δανείστριας, έγγυηθηκαν, εις όλόκληρο και από κοινού, ως αυτοφειλέτες, οι συμβληθείσες στη σύμβαση, άλλοδαπές εταιρίες μεταξύ των οποίων και οι έκκαλοι-σες - έναγουσες που έδρεύουν στη Μονροβία Λιβερίας: (Σημ.: Εδώ απαριθμούνται 12 εταιρίες).

Όσαύτως, την εύθυνη ότι θα καταβληθεί ή όφειλη ανέλαβαν, έναντι της δανείστριας, ή έδρεύουσα στον Πειραιά εταιρία περιορισμένης εύθυνης με την επωνυμία Δ και οι Α και Β. Όλες οι παρπάνω εταιρίες είναι συγγενείς μεταξύ των και αποτελούσαν Όμιλο.

Από τις έγγυητριες εταιρίες, οι έμφαινόμενες με τους αριθμούς 1-11, ήταν πλοιοκτήτριες των ακόλουθων υπό Έλληνική σημαία πλοίων (κάθε μία είχε από ένα πλοίο, που αποτελούσε και τό μοναδικό της περιουσιακό στοιχείο) ήτοι:...

Τή διαχείριση όλων αυτών των πλοίων άσκούσε ή προδιαληφθείσα στον Πειραιά έδρεύουσα εταιρία, με την επωνυμία Δ. Τό δάνειο, κατά τά αναφερόμενα στη σύμβαση χορηγήθηκε για νά ίκανοποιηθούν οι έξης ανάγκες:...

Τό δάνειο όρίστηκε ότι θα έξοφληθεί κατά δόσεις καί δή:.... "Ετσι, κατά τά συμφωνηθέντα, διαμορφώθηκαν είκοσι (20) τριμηνιαίες έντοκες δόσεις, που άρ-

χισαν από 31 Αυγούστου 1977 και τελείωναν στις 31 Δεκεμβρίου 1981, όποτε ήταν αποδοτέο όλο τό ποσό του δανείου. Κατά τά συμφωνηθέντα, καθεμία από τις τέσσερις πρώτες δόσεις, τις 31.8.77, 30.11.1977, 28.2.1978 και 31.5.78, άνήρχετο στό ποσό των 737.168,42 δολλαρίων ΗΠΑ, πλέον τόκων, ενώ καθεμία από τις λοιπές (από 31-8-1978 μέχρι 30.11.1981) ήταν ύψους 649.668,42 δολλαρίων και ή τελευταία της 31.12.1981 άνήρχετο στό ποσό των 2.178.300 δολλαρίων. Προς έξασφάλιση των απαιτήσεων της έφεσίβλητης Τράπεζας από τό ως άνω δάνειο, συμφωνήθηκε, ειδικώς: 1) ή παροχή έγγυησεως από τά προαναφερθέντα φυσικά και νομικά πρόσωπα 2) ή έγγραφή πρώτης προτιμώμενης ναυτικής ύποθήκης επί των ένδεκα (11) πλοίων των έγγυητριών εταιριών. 3) ή εκχώρηση εις αυτήν των οίωνδήςποτε είσοδημάτων από τά πλοία αυτά. 4) ή εκχώρηση στη δανείστρια Τράπεζα των αξιώσεων των έγγυητριών εταιριών, από τις άσφαλιστικές συμβάσεις καλύψεως των κινδύνων των πλοίων. 5) ή εκχώρηση στην ίδια, των απαιτήσεων από τά χρονοναυλοσύμφωνα των πλοίων «ΑΑ» και «ΒΒ».

6) ή ένεχυράση στη Τράπεζα των μετοχών της δανειζόμενης εταιρίας και των έγγυητριών. 7) ή δανείστρια Τράπεζα θα διατηρούσε, υπό τόν έλεγχο της, δύο λογαριασμούς ήτοι «Λογαριασμό συλλογής Ναύλων» και «Αποκεχωρισμένο Λογαριασμό» (άρθρ. 3.01 της συμβάσεως), και 8) ή δανειζόμενη εταιρία και όλοι οι έγγυητές θα διετήρουν στη δανείστρια Τράπεζα υπόλοιπα λογαριασμών, κατά μέσον όρο 750.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

Περαιτέρω, στην ίδια σύμβαση (όρος 8.01) όρίστηκαν διάφορα γεγονότα, τά όποια θα επέφεραν ύπερμερία της δανειζόμενης εταιρίας και των έγγυητριών εταιριών, μεταξύ δέ αυτών συμφωνήθηκε ή ύπερμερία αυτή νά επέρχεται και α) όταν ή όφειλέτρια δέν καταβάλλει όφειλόμενη δόση του δανείου β) όταν ή δανειζόμενη δέν πληρώσει τόν όφειλόμενο τόκο γ) όταν ή δανειζόμενη ή οι έγγυητές δέν τηρήσουν όποιοδήποτε όρο της συμβάσεως, και δ) όταν ως

τόν Αυγούστο 1978 τό πλοίο «ΓΓ» δέν άποδεσμευθεί από όλα τά βάρη του, εκτός από τη προτιμώμενη ύποθήκη προς έξασφάλιση της έφεσίβλητης Τράπεζας.

Κατά τόν όρο 3.02 της σύμβασης αύτης (δανείου), τά χρήματα που θα εισέπραττε ή έφεσίβλητη Τράπεζα «συμφώνως προς τις εκχωρήσεις, θα πιστώνονται εις τόν Λογαριασμόν Συλλογής Ναύλου και άρχίζοντας από την 30 Ιουνίου 1977, ή Τράπεζα θα χρεώνει τόν Λογαριασμό Συλλογής Ναύλου, με ένα ποσόν ίσον προς τό έν τρίτον (1/3) της δόσεως του Κεφαλαίου, πλέον τόκου, όφειλομένης την 31 Αυγούστου 1977 και μετέπειτα, ή Τράπεζα θα χρεώνει μηνιαίως τόν Λογαριασμό Συλλογής Ναύλου με ποσόν ίσον προς τό έν τρίτον (1/3) της δόσεως πλέον τόκου όφειλομένης την έπομένην ήμερομηνία πληρωμής τόκου και θα πιστώνει τό έν λόγω ποσό εις τόν άποχωρισμένο Λογαριασμό και (μετά) θα άπελευθερώνει τό υπόλοιπο εις διαταγήν του δανειζόμενου ή των ναυτικών εταιριών...».

Από τη σύμβαση αυτή άποδεικνύεται τό και συνομολογούμενο γεγονός, ότι ή έφεσίβλητη Τράπεζα και οι ως άνω έγγυητριες ναυτιλιακές εταιρίες, είχαν δοσοληψίες και πριν από τό επίμαχο δάνειο της 6.6.1977 και δέ από τό 1974, άφοϋ, όπως στη σύμβαση του δανείου άναφέρεται, τούτο έλήφθη για την πλήρη έξόφληση του από 12.11.1974 προγενέστερου δανείου, ληφθέντος από την άδελφή εταιρία Ε από την έφεσίβλητη και πάλι Τράπεζα.

Ακολουθως, βάσει της δανειακής συμβάσεως, ή όφειλέτρια εταιρία και οι έγγυητές, παρέσχον τις συμφωνηθείσες άσφάλειες και, έτσι, βάσει των από 7 Ιουνίου 1977 (δηλαδή την έπομένη της δανειακής συμβάσεως) ίσαρίθμων συμβάσεων, ένεγράφησαν στά προαναφερθέντα ένδεκα (11) πλοία των έγγυητριών εταιριών (δηλαδή και στα 6 πλοία των έκκαλουσών) πρώτες προτιμώμενες ναυτικές ύποθήκες, μέχρι του ποσού των 18.500.000 δολλαρίων ΗΠΑ, για καθένα άπ' αυτά.

Στι συμβάσεις περιπαροχή ύποθήκης, όρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι: α) οι

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 7810611

SHIP AGENTS
BUNKER SUPPLIER
SHIPBROKERAGE
CREW & SPARES

περίπτωση υπερημερίας της οφειλόμενης και των εγγυητών ή ενυπόθηκος δανειστριά Τράπεζα, δύναται να αναλάβει την κατοχή των πλοίων και να τα διαχειρίζεται ή να τα πωλεί άνευ δικαστικής επέμβασης (δρος 4.01, 3.4) ως και να διορίζει διαχειριστή (δρος 4.04) υπό την προϋπόθεση όμως ότι «δεν ήθελαν θεραπευθεί τα μεσολαβήσαντα γεγονότα υπερημερίας». β) «Ο δανειζόμενος δικαιούται να προπληρώνει προς την Τράπεζα, εν όλω ή εν μέρει, τό άνεξόφλητο κεφάλαιο του δανείου μετά των δεδουλευμένων τόκων, πάσα δέ τοιαύτη πληρωμή θα άγεται εις εξόφληση των δόσεων του δανείου κατ' αντίστροφον φοράν της λήξεως των δόσεων» (δρος 1.06) ή διάταξη, όμως, αυτή προϋποθέτει εκούσια, εκ μέρους του όφειλέτου, προπληρωμή δόσεως του δανείου και συνδρομή, σωρευτικά και άλλων γεγονότων (έγγραφης προειδοποίησης εκ μέρους του όφειλέτου, προπληρωμή σέ συγκεκριμένες ήμερομηνίες κλπ.) και γ) ή Τράπεζα θα δικαιούται να κηρύττει ληξιπρόθεσμο και άπαιτητό όλόκληρο τό δάνειο «κατά τό μη εισέτι άποπληρωθέν ποσόν (δρος 1.10), ό δρος δέ αυτός συμπορεύεται μέ τόν όρο 4.03 της δανειστικής σύμβασης.

Μετά την ύπογραφή των συμβάσεων αυτών (δανειστικής και ύποθηκικών) τό δάνειο καταβλήθηκε στη δανειζόμενη εταιρία και διατέθηκε για τόν σκοπό πού συνήφθη. Κατά τή λήψη του δανείου ή Οικονομική κατάσταση του Όμίλου (δανειολήπτριας και έγγυητριών) ναί μέν δέν ήταν άνθηρά, δέν ήταν, όμως και κακή. Ήταν τέτοια, πού ένέπνεε στην έφεσίβλητη Τράπεζα, έμπιστοσύνη και ασφάλεια για τή χορήγηση του δανείου και μάλιστα μεγαλύτερης εκτάσεως από εκείνο του 1974. Αυτή έπεζήτησε να συνεχίσει τίς δοσοληψίες της μέ τόν Όμιλο Z (όφειλέτρια και έγγυητές) τόν όποιο ήθελε ως αποκλειστικό της πελάτη, για τόν λόγο δ' αυτό, ένα μέρος του δανείου (ήτοι 4.800.000 δολλάρια) διατέθηκε, κατά τή δανειστική σύμβαση, για τήν πληρωμή χρέους του Όμίλου προς Η από δάνειο της 29.7.1974, προς αποδέσμευσή του άπ'

αυτή. Άλλωστε, ή ίδια ή έφεσίβλητη Τράπεζα γνώριζε ότι μέ την παραχώρηση ύποθήκης επί των ένδεκα (11) πλοίων του Όμίλου, τά συμφέροντά της ήταν πλήρως εξασφαλισμένα, άφού οί ιδικοί της έκτιμητές είχαν ύπολογίσει τότε την αξία των πλοίων (Ιούνιος 1977) στο ποσό των 23.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, πέραν δ' από αυτό, είχε λάβει και πρόσθετες εξασφαλίσεις, μέ την εκχώρηση ναύλων, ασφαλίσματος κλπ.

Έτσι, άρχισε να λειτουργεί ή δανειστική σύμβαση. Λίγο όμως, μετά την ύπογραφή της και δή κατά τό θέρος του 1977, έμφανίσθηκε, επί διεθνούς επιπέδου, ναυτιλιακή κρίση, ή όποία όφειλόταν σέ άπρόβλεπτα Οικονομικά αίτια (πετρελαϊκή κρίση κλπ.) πού επηρέασαν αποφασιστικά τίς επιχειρησιακές δραστηριότητες και τά έσοδα από ναύλους, όλων των ναυτιλιακών εταιριών και του Όμίλου Z, στόν όποιο ανήκαν οί έκκαλούσες.

Γιά τό λόγο αυτό, ή πρώτη δόση του δανείου πού ήταν άπαιτητή την 31.8.1977, ποσού δέ 737.168,42 δολλαρίων, καταβλήθηκε στις 17.9.1977, δηλαδή εκπρόθεσμα κατά 17 ήμέρες. Ή κρίση, όμως, εξακολούθησε να δύνεται στο ναυτιλιακό τομέα, έγινε διεθνής και προσέλαβε τήν μορφή άνωτέρας βίας. Ήταν ή σοβαρότερη ναυτιλιακή κρίση από του 1930.

Ή κρίση αυτή επηρέασε τήν έμπροσθεν πληρωμή των δόσεων του δανείου. Τό γεγονός ότι ή κρίση ήταν όξεία και επηρέασε τό δάνειο, παραδέχθηκε και ό εκ των έφεσιβλητών - έναγομένων Θ, ό όποιος στο από 11 Φεβρουαρίου 1982 Ύπόμνημα του, επ' εύκαιρία της διενεργουμένης τότε, εις βάρος αυτού και των άλλων έναγομένων-έφεσιβλητών, προανακρίσεως, όμολογούσε ότι υπήρχε κρίση σημαντική και ότι εξ αίτίας της, τά καθαρά εισοδήματα όλων των πλοίων του Όμίλου, δέν έπαρκοϋσαν ούτε για τήν πληρωμή μιās δόσεως του δανείου. Τό ίδιο δέχονται στο Ύπόμνημά τους και οί λοιποί συνεναγόμενοι, προσθέτοντες και τήν όχι καλή διαχείριση του Όμίλου.

Έν τώ μεταξύ, πάνω στην κρίση συνέ-

πесе και ή ανάγκη, τά πλοία του Όμίλου, (πού παρά τήν έν λόγω κρίση έξηκολούθουν να εργάζονται) να ύποβληθούν στο άναγκαίο σέρβις, προκειμένου να γίνει άνανέωση των διεθνών πιστοποιητικών πλοϊμότητας, πράγμα πού έγινε για τέσσερα χρόνια, αλλά πού επέφερε τήν εξανέμιση του κεφαλαίου κινήσεως, άφού γιαυτό άπαιτήθηκε ή καταβολή όλου του, για τήν κίνηση των πλοίων, διατιθεμένου ποσού. Έτσι, ή κρίση από τό ένα μέρος πού δέν ήταν δυνατόν να προβλεφτεί και μάλιστα στην έκταση πού προσέλαβε και ή εξανέμιση του κεφαλαίου κινήσεως, πού δέν άφηνε καθαρά έσοδα, κατέστησαν άδύνατη τήν εξόφληση της δεύτερης δόσεως του δανείου, της 30.11.1977, ποσού 737.168,42 δολλαρίων. Καταβλήθηκαν μόνο οί τόκοι της δόσεως αυτής. Τό δεδικαιολογημένο της μη καταβολής της δόσεως, παραδέχθηκε και ή έφεσίβλητη Τράπεζα, ή όποία, ένω μπορούσε, δέν κήρυξε ληξιπρόθεσμο και άπαιτητό όλόκληρο τό δάνειο, λόγω καθυστερήσεως καταβολής της δόσεως. Άκολουθώντας, μάλιστα τή ναυτιλιακή πρακτική, χορήγησε, σέ πολύ περιορισμένη κλίμακα, μικρή οικονομική διευκόλυνση στόν Όμιλο Z και πάλι μέ τήν έγγύηση των αρχικών έγγυητών (μεταξύ των όποιων και οί έκκαλούσες) προκειμένου να καλύψει τρέχουσες άνάγκες του. Πράγματι, στις Τραπεζικές συναλλαγές συνήθίζεται, σέ περίοδο κρίσιμη, οί Τράπεζες να παρέχουν διάφορες διευκολύνσεις στους δανειολήπτες των, και να μην προβαίνουν σέ άπηνεις διώξεις εναντίον τους, ασκώντας νόμιμα έστω, δικαιώματά τους.

Αυτός είναι κανόνας άπαράβατος, στη ναυτική πρακτική.

Οί συνθήκες διευκολύνσεις είναι είτε ή αναμόρφωση του δανείου (μέ περιορισμό του ποσού των δόσεων, ή μέ επιμήκυνση του χρόνου καταβολής των) είτε ή παροχή μιās περιόδου χάριτος (μορατόριουμ) κατά τήν όποία δέν καταβάλλεται κανένα ποσό είτε χορήγηση μιās Οικονομικής διευκολύνσεως, ή όποία, όμως, πρέπει να είναι ουσιαστική και να μη άναλαμβάνεται όσο χρόνο διαρκεί ή



全球貿易(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.

185 36 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

ναυτιλιακή κρίση.

Στή προκειμένη περίπτωση, η έφεσιβλητη Τράπεζα, με τις υπ' αριθ. 906/4.11.1977 και 922/21.12.1977 συμβάσεις ανοικτού λογαριασμού χορήγησης στην δανειολήπτρια εταιρία, με την έγγυση, των εταιριών του Όμιλου Z (και των εκκαλουσών) πιστώσεις 500.000 και 1.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ, αντιστοίχως, (πράγμα που έκαναν και οι άλλες Τράπεζες, διεθνώς) προς αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσεως, η διευκόλυνση, όμως, αυτή δεν ήταν ουσιαστική και στην πραγματικότητα δεν προσέφερε καμιά βοήθεια στον Όμιλο, γιατί η ίδια ζήτησε και ανέλαβε τα σχετικά ποσά στις 17.3.1978, δηλαδή περίπου μετά τρίμηνο και ενώ ακόμη διαρκούσε η κρίση. Στο ίδιο πνεύμα εξυπηρετήσεως των πελατών της εντάσσεται και η αποδοχή από την έφεσιβλητη Τράπεζα μεταχρονολογημένων επιταγών της οφειλέτριας εταιρίας και των έγγραφων της, για την πληρωμή υποχρεώσεων, με μετέπειτα διακανονισμό από τα αναμενόμενα εισοδήματα των πλοίων.

Κατά τα τέλη Νοεμβρίου 1977 πωλήθηκε λόγω άβαρίας (κατ' ανάγκη) το ενυπόθηκο πλοίο «ΔΔ» της έγγυστριας εταιρίας Ι αντί τιμήματος 450.000 δολλαρίων, το οποίο ολόκληρο ανέλαβε τότε η έφεσιβλητη Τράπεζα προς κάλυψη μέρους του επιμάρχου δανείου.

Επίσης, στις 8.2.1978 (πριν καταστεί απαιτητή η τρίτη δόση του δανείου) βυθίστηκε το ενυπόθηκο πλοίο «ΕΕ» της έγγυστριας εταιρίας Κ, που ήταν ασφαλισμένο αντί 4.800.000 δολλαρίων. Η βύθισή του χαρακτηρίστηκε ως ασφαλιστική περίπτωση ολικής απώλειας του ασφαλισμένου πράγματος και, σύμφωνα με τη σύμβαση δανείου και έγγυσης, η έφεσιβλητη Τράπεζα, ως εκδοχέας, έδικαιούτο να εισπράξει και θα εισέπραττε, μετά βεβαίωτος, ολόκληρο το ασφάλισμα.

Εν τώ μεταξύ, στις 28.2.1978 κατέστη απαιτητή και η τρίτη δόση του δανείου, ποσού 737.168,42 δολλαρίων, η οποία, για τους ίδιους λόγους, δεν καταβλήθηκε.

Η έφεσιβλητη Τράπεζα, ενόψει της εισπράξεως του ποσού των 450.000 δολλαρίων ΗΠΑ από την έκδοση του πλοίου «ΔΔ» και της βεβαίας εισπράξε-

ως του ποσού του ασφάλισματος, από το οποίο, μέχρι των αρχών Ιουνίου 1978, είχε εισπράξει ποσό 3.000.000, μέχρι τέλους δέ του 1978, το τελικό ποσό των 4.841.642 δολλαρίων ΗΠΑ, ωφείλε, τηρούσα όσα ακριβώς είχαν συμφωνηθεί με τη σύμβαση δανείου και την ενυπόθηκη σύμβαση και, φερομένη καλοπίστως, λόγω και της συνεχιζόμενης εξουτάτης ναυτιλιακής κρίσεως, να προβεί στις αναγκαίες εκείνες ενέργειες, ώστε από τα ως άνω ποσά, αφού παρακρατήσει τα ποσά των ληξιπροθέσμων και μόνον δόσεων του δανείου, δηλαδή της δεύτερης δόσεως Νοεμβρίου 1977 και της τρίτης δόσεως Φεβρουαρίου 1978, εξ 1.474.336 δολλαρίων (737.168,42X2), το υπόλοιπο ποσό των 1.975.664 (3.000.000 δολλάρια ασφάλισμα, συν 450.000 δολλάρια τό τίμημα του «ΔΔ» = 3.450.000 μείον 1.474.336) είτε να παρακρατήσει, εν όλω ή εν μέρει, για να το συμψηφίσει με το ποσό των αμέσως επόμενων δόσεων του δανείου, δηλαδή εκείνης της 31.5.1978 (τετάρτης) εξ 737.168,42 δολλαρίων και της 31.8.78 (πέμπτης) εξ 649.668,42 δολλαρίων, οι οποίες τότε δεν ήταν απαιτητές (το ασφάλισμα άρχισε να εισπράττει στις 9.5.78 και μέχρι τις 5.6.78 εισέπραξε 3.000.000 δολλάρια), είτε να το θέσει στη διάθεση της οφειλέτριας και των έγγραφων, για να το διαθέσουν, ως έξοδα κινήσεως του στόλου, εν όλω ή εν μέρει, αφού, την εποχή εκείνη, για τους πιο πάνω λόγους (ναυτιλιακή κρίση και εξανέμιση του κεφαλαίου κινήσεως στο αναγκαίο Σέρβις των πλοίων), το πρόβλημα του Όμιλου ήταν, κυρίως, πρόβλημα εξευρέσεως των εξόδων διακινήσεως του στόλου, ποσού ενός έως δύο εκατομμυρίων δολλαρίων.

Η έφεσιβλητη Τράπεζα, ωφείλε ακόμη, σύμφωνα και με τα κρατούμενα στις διεθνείς συναλλαγές σε περίοδο ναυτιλιακής κρίσεως, να προβεί στην παροχή των αναγκαίων διευκολύνσεων προς την οφειλέτρια και τις έγγυστριες, (όπως άλλωστε έπραξαν και οι άλλες Τράπεζες που είχαν δανείσει κεφάλαια σε ναυτιλιακές εταιρίες) είτε διά της αναμορφώσεως της βασικής δανειακής σύμβασης, έτσι ώστε να μειωθεί το ποσό καθεμιάς δόσεως του δανείου ή να έ-

πιμηκυνθεί ο χρόνος εξοφλήσεως των δόσεων, είτε διά της παροχής ολιγόμηνης περιόδου χάριτος (moratorium) μέχρι της εξόδου των ναυτιλιακών εταιριών από την επικρατούσα κρίση, η οποία, από την εποχή εκείνη (Μάιος 1978) είχε αρχίσει να εμφανίζει σημεία ανακάμψεως. Πρέπει να σημειωθεί ότι, με τις διευκολύνσεις αυτές, που όχι μόνο οι άλλες Τράπεζες χορήγησαν στους δανειολήπτες των, αλλά και η ίδια η έφεσιβλητη παρέσχε σε άλλους πελάτες της ως λ.χ. στον Λ, Μ και άλλους, κανένας απολύτως κίνδυνος δεν δημιουργείτο, για τα συμφέροντά της, αν τις χορηγούσε, μερικά ή στο σύνολό τους, στη οφειλέτρια εταιρία, γιατί, όπως θα έκτεθει, η οικονομική κατάσταση του Όμιλου, δεν ήταν παθητική.

Παρά ταύτα, η έφεσιβλητη Τράπεζα, ενεργούσα διά του, στον Πειραιά Υποκαταστήματός της και των όμορων, εκπροσώπων της (απ' αυτούς ο Θ ήταν Διευθυντής του Υποκαταστήματος και Αντιπρόεδρος αυτής, οι δε λοιποί Υποδιευθυντές) προέβη στις ακόλουθες ενέργειες, κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσεως, οι οποίες δεν ήταν σύμφωνα με τη σύμβαση, άντεκιντο δέ, ευθέως και σαφώς, προς την καλή πίστη και τα κρατούμενα χρηστά ήθη, με την πιο πάνω έννοιά τους, την αρχή της ίσης μεταχείρισης και, σε κάθε περίπτωση, την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή πιο πάνω αναφέρθηκε.

Πιο συγκεκριμένα, η έφεσιβλητη Τράπεζα και οι εκπρόσωποί της:

1) Από τον Ιανουάριο 1978, δηλαδή στην εξύτερη φάση της κρίσεως, αξίωσε ρητά και απερίφραστα, από την οφειλέτρια και τις έγγυστριες την έκδοση των πλοίων «ΑΑ» και «ΒΒ» που ανήκαν στις αδελφές-εγγυήτριες (όχι διδάκες) Ν και Ε, οι μετοχές των οποίων, κατά τη σύμβαση δανείου και έγγυσεως, είχαν ενεχυρασθεί σ' αυτή, προκειμένου με το τίμημα να καλύψει τις αξιώσεις της από το δάνειο, ενώ τότε δεν είχε εξοφληθεί η δεύτερη δόση Νοεμβρίου 1977. Η συγκεκριμένη απειλή συνίστατο στο «ή πωλείτε τα δύο αυτά πλοία ή θα κηρύξωμε όλο το δάνειο ληξιπρόθεσμο και απαιτητό».

Η πιο πάνω απειλή συνοδεύτηκε και από την παραπλανητική διαβεβαίωση ότι ευθύς μετά την έκδοση των πλοίων αυτών, θα λάβει χώραν η ζητούμενη αναμόρφωση του δανείου.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες δεν συμφωνούσαν στην έκδοση αυτή, γιατί τα δύο πιο πάνω πλοία τους, ήταν τα καλύτερα του Όμιλου και τα μόνα σταθερώς προσοδοφόρα, γιατί ήταν, για μακρό διάστημα χρονοναυλωμένα (αντί ημερησίου ναύλου 5.082 και 3.218,25 δολ. ΗΠΑ) και ασφαλισμένα αντί 12.000.000 δολ. ΗΠΑ, καθένα δέ στην πραγματικότητα αξίζει 6.000.000 με 7.000.000 δολλάρια.

(συνεχίζεται)

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΙΝΔΙΑ

Οι μισθοί των ναυτικών

Πρός μεγάλη ικανοποίηση των Ινδών ναυτικών, το Έθνικό ναυτεργατικό σωματείο της χώρας (NUSI) κατάφερε να πετύχει αύξηση του μισθού των πληρωμάτων κατά 51% καθώς και την καθιέρωση ενός ελαχίστου όριου επιδόματος για τους άνεργους ναυτικούς.

Η συμφωνία έγινε με την Έθνική Ναυτική Ένωση Υπηρεσία και περιλαμβάνει αύξηση κατά 27% του βασικού μισθού και ανάλογη αύξηση των επιδομάτων και των δώρων. Με τις αυξήσεις αυτές το μισθολόγιο των Ινδών ναυτικών θα είναι πολύ ανώτερο από τα μισθολογικά επίπεδα του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας. Εξάλλου οι ναυτικοί που είναι γραμμένοι στους καταλόγους των ναυτιλιακών εταιριών θα λαμβάνουν κατ'ελάχιστο 77 ρουπίες την ημέρα (περίπου 4,40 δολάρια) για όσο χρονικό διάστημα δεν είναι ναυτολογημένοι.

Κατά τον Γεν. Γραμματέα του NUSI η συμφωνία αυτή θεωρείται ιστορικής σημασίας διότι αντιπροσωπεύει μία θεαματική στροφή στις συνθήκες εργασίας που επικρατούν στον Ινδικό εμπορικό ναυτικό και έρχεται σαν συνέπεια της οικονομικής ανακάμψης του εμπορικού στόλου ύστερα από πολλά χρόνια ύφεσης. Το σωματείο NUSI είναι μέλος της ΔΟΜ.

ΙΤΑΛΙΑ

Ναυπήγηση όχηματγωγού της Grimaldi

Μετά την επιτυχία των προηγούμενων μεγάλων όχηματγωγών πολλαπλών καταστρώματων, το Ιταλικό συγκρότημα Grimaldi ανέθεσε τη ναυπήγηση ενός πέμπτου παρόμοιου σκάφους στα ναυπηγεία Fincantieri της Νάπολης. Το νέο σκάφος θα έχει μεταφορική ικανότητα 890 TEU και 1.708 όχημάτων ή 864 TEU και 2.225 όχημάτων, ενώ θα παρέχει έντυπωση ευελιξία στην αποθήκευση των φορτίων καθώς θα διαθέτει 12 καταστρώματα στα οποία θα περιλαμβάνονται τέσσερα ανυψούμενα καταστρώματα όχημάτων.

Η εταιρία MacGregor-Navire έχει αναλάβει την προμήθεια του συστήματος χειρισμού φορτίου του πλοίου που αποτελείται από τη ράμπα όχημάτων, ανυψούμενες πλατφόρμες και καταστρώματα αυτοκινήτων, έσωτερικές και έξωτερικές ράμπες. Το σκάφος θα παραδοθεί στην πλοιοκτήτρια τό 1992, ενώ συνεχίζεται η συνεισφορά της

MacGregor-Navire στις εργασίες επέκτασης των υπολοίπων όχηματγωγών της ίδιας σειράς που μετασκευάζονται στα ναυπηγεία του Παλέρμω. Στα σκάφη αυτά θα προστεθεί μεσαίο τμήμα μήκους 32 μ. που θα αυξήσει την χωρητικότητά τους κατά 30%.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Παραγγελία φέρρου

Η βρεταννική εταιρία της Μάγχης «P and O European Ferries» ανακοίνωσε νέα παραγγελία της για τέσσερα φέρρου προοριζόμενα για μεταφορές φορτίων σε γραμμές μεταξύ των λιμένων Ντόβερ, Καλαί και Ζημπράγκε.

Τα νέα σκάφη θα ναυπηγηθούν στα γερμανικά ναυπηγεία του Μπρεμερχάβεν από τα οποία έχουν εξέλθει τα επιμηκυθέντα φέρρου «Pride of Calais» και «Pride of Dover». Θα έχουν δυνατότητα μεταφοράς 120 μεγάλων

λων καμιονιών (μέχρι μήκους 15 μ.), ενώ οι χώροι ένδαιιτήσεως θα μπορούν να εξυπηρετήσουν μέχρι 200 οδηγούς αυτοκινήτων. Το μήκος τους θα είναι 180 μ. και η μέγιστη ταχύτητά τους 21 κόμβοι. Η παράδοσή τους προβλέπεται εντός του 1991.

Η αναγγελία της παραγγελίας αυτής, έρχεται σε μία περίοδο όπου η εμπορευματική κίνηση της Μάγχης υπερέβη κατά 10% την αντίστοιχη του 1989. Η αύξηση αυτή αποδίδεται κατά πολύ στην εγκατάσταση του νέου συστήματος ταχύτατου εκτελωνισμού στο λιμάνι του Ντόβερ. Παρατηρείται εξάλλου ότι η απόφαση της βρεταννικής εταιρίας αποτελεί και μία σαφή έκφραση της θελήσεως των έφοπλιστών της Μάγχης όχι μόνο να αντιμετωπίσουν την πρόκληση της υποβρύχιας σήραγγας (Eurotunnel) αλλά και να της κάνουν τη ζωή δύσκολη.

Ναύλωση πλοίων για τον Περσικό

Η κυβέρνηση της Βρεταννίας προχώρησε στη ναύλωση 15 εμπορικών πλοίων μέσω του Μπώλτικ για τη μεταφορά της 7ης τεθωρακισμένης ταξιαρχίας της από τη Δυτική Γερμανία στη Σαουδική Αραβία, όπου θα ένωθεί με τις δυνάμεις της πολυεθνικής επιχείρησης «Ασπίδα της Ερήμου». Μεταξύ των πλοίων περιλαμβάνονται οκτώ μεγάλα όχηματγωγά, κοντεϊνερπλοία και φορτηγά, τα οποία φέρουν το μέν ένα αγγλική σημαία, τέσσερα την ολλανδική, τρία τη δανική δύο τη νορβηγική και από ένα σημαίες Ιταλίας, Αγ. Βικεντίου, Κύπρου, Παναμά και Σουηδίας. Όλα τα πλοία έχουν ναυλωθεί για ένα ταξίδι, ενώ παράλληλα το Υπουργείο Άμυνας θα διαθέσει και τέσσερα πλοία Υποστήριξης Αποβάσεων (LLS).

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
MALAYSIA
THAILAND

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

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

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Η ναυπηγική κατάσταση

Τό πρώτο εξάμηνο του έτους οι παραγγελίες που δέχτηκαν τα ναυπηγεία της Νότι. Κορέας έφθασαν τις 68 μονάδες συνολικής μεταφορικής ικανότητας 4.395.000 τον. d.w., σύμφωνα πάντα με στοιχεία που ανακοίνωσε η Ένωση Ναυπηγών της χώρας.

Οι παραπάνω αριθμοί δείχνουν αύξηση της τάξεως του 160% σε σχέση με τό προηγούμενο έτος, δεδομένου ότι τό συνολικό τοννάζ του πρώτου εξαμήνου του 1989 δέν υπερέβαινε τούς 1.693.000 τον. d.w.

Από τό σύνολο των 68 ναυπηγουμένων πλοίων τά 10 προορίζονται γιά τόν έθνικό έφοπλισμό τά δέ υπόλοιπα 58, συνολικού τοννάζ 4.380.000 τον. d.w., προορίζονται γιά εξαγωγή στό έξωτερικό.

Παράλληλα τό πρώτο εξάμηνο του 1990, παραδόθηκαν στους παραγγελείς τούς 41 πλοία συνολικού τοννάζ 1.360.000 τον. γκρός που σε σύγκριση με τό 1989 σημαίνει καί έδω αύξηση της τάξεως του 90%. Από τις 41 αυτές μονάδες οι 12 παραδόθηκαν σε ντόπιους παραγγελείς καί οι υπόλοιπες 29 σε έφοπιστές του έξωτερικού.

Στό τέλος του Ιουνίου τό συνολικό καρνέ των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων αριθμούσε 207 πλοία συνολικής χωρητικότητας 8.922.000 τον. γκρός, από τά όποια 169 προορίζονται γιά τό έξωτερικό καί 38 γιά τό έσωτερικό.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δυναμικές αλλαγές στό νηολόγιο

Μέ τη προαγωγή του Δρ. Γκουϊλλέρμο Μαρκέζ από τη θέση του διευθυντή του Πα-

ναμαϊκού νηολογίου στην Προεδρία του Έκλογικού Δικαστηρίου της χώρας καί τη τοποθέτηση ως νέου διευθυντή του νηολογίου του δικηγόρου Δρ. Ουμπέρτο Ζιρόν, η κυβέρνηση του Παναμά προχωρεί μία σειρά αλλαγών στό νηολόγιο που πλήττεται από σειρά προβλημάτων. Οι δυσκολίες του παναμαϊκού νηολογίου επικεντρώνονται στην απώλεια περί των 900-1.000 πλοίων κατά τό 1990 μετά από έρευνα που αποκάλυψε ότι δέν είχαν καταβάλει τέλη γιά την τελευταία πενταετία, ενώ τό τελευταίο οκτάμηνο 302 σκάφη μετανηολογήθηκαν σε άλλα νηολόγια. Όμως ό συνολικός αριθμός των πλοίων που είναι έγγεγραμμένα στό νηολόγιο του Παναμά αύξηθηκε κατά 252 μονάδες.

Τό νηολόγιο του Παναμά προσπαθεί επίσης νά εκμεταλλευθεί την στροφή της Σοβιετικής ναυτιλίας πρός τρίτες σημαίες καί τά προβλήματα που πλήττουν τό νηολόγιο της Λιβερίας, ενώ αναμένεται νά συνεχισθεί ό σκληρός ανταγωνισμός με τό νηολόγιο της Κύπρου.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Μεγάλα έργα στην Κίνα

Η εταιρία Far East Livingston Shipbuilding της Σιγκαπούρης, μέσω των θυγατρικών της εταιριών Fels China καί Norms Engineering ανέλαβε τη κατασκευή ενός μεγάλου εργοστασίου κατασκευής αυτοκινήτων στην έπαρχία Γκουαντόγκ της Κίνας. Τό εργοστάσιο που αναμένεται νά παραδοθεί τόν Νοέμβριο στην άμερικανική εταιρία Panda Motors, θά καταλαμβάνει έκταση 160.000 τετρ. μέτρων καλυπτόμενου χώρου καί θά είναι από τις μεγαλύτερες εργοστασιακές

μονάδες της χώρας.

Παράλληλα η Fels ανέλαβε τη ναυπήγηση ενός τρίτου πλοίου ποντίσεως καλωδίων γιά λογαριασμό της άμερικανικής εταιρίας Teleglobe Marine. Τό σκάφος θά έχει χωρητικότητα 7.600 μετρικούς τόνους, θά είναι σχεδιασμένο με ναυτική αρχιτεκτονική ύψηλης τεχνολογίας καί θά έχει τη δυνατότητα λήψης δορυφορικών σημάτων έντοπισμού θέσεως που είναι άναγκαία γιά τις εργασίες χάραξης νέων γραμμών έναπόθεσης καλωδίων.

ΤΑΪΒΑΝ

Άκυρώσεις παραγγελιών κοντεϊνερπολοίων

Η κρίση στον Κόλπο έπληξε καί δύο μεγάλες εταιρίες τακτικών γραμμών της Ταϊβάν, την Evergreen, καί την Yangming, οι όποιες ανέβαλαν τά σχέδιά τους γιά τη ναυπήγηση 31 νέων κοντεϊνερπολοίων. Πέρα από την ύφεση που παρατηρείται στην οικονομία της χώρας, κύριοι παράγοντες γιά την απόφαση των δύο εταιριών είναι οι ύπερογκες αύξήσεις στό κόστος των νέων ναυπηγήσεων καί η άπροθυμία των Ιαπωνικών ναυπηγείων νά αναλάβουν ύποχρεώσεις γιά μακροχρόνια συμβόλαια. Η εταιρία Yangming έχει αναθέσει τη ναυπήγηση τριών κοντεϊνερπολοίων των 3.500 TEU σε ιννεζικά ναυπηγεία αλλά λόγω της αύξησης κατά 30% των τιμών ανέβαλε την ναυπήγηση 11 ακόμα παρομοίων πλοίων, ενώ η Evergreen στρέφεται αντί της ναυπήγησης 20 κοντεϊνερπολοίων των 4.000 TEU στην άνάπτυξη της κατασκευής κοντεϊνερς, τις τουριστικές δραστηριότητες καί τη δημιουργία θυγατρικής άεροπορικής εταιρίας.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 071-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 071-621 9755.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ανακριβές δημοσίευμα του περιοδικού «Σπίγγελ»

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης χαρακτήρισε ανακριβές δημοσίευμα του γερμανικού περιοδικού «Der Spiegel» για σπάσιμο του εμπόργκο στον Περσικό Κόλπο από πλοία Έλληνικής ιδιοκτησίας. Ο Υπουργός, υπογράμμισε ότι, «αντίθετα, οι Έλληνες εφοπλιστές προσηλωμένοι στην ιδέα της διεθνούς τάξεως όπως την εξέφρασαν οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. και της Commission συνεργάζονται στενότερα με εκείνες τις κυβερνήσεις οι οποίες ζήτησαν να ναυλώσουν πλοία για την μεταφορά προσφύγων από την Ακαμπα προς τις χώρες προελεύσεώς των και με την αμερικανική Κυβέρνηση για μεταφορές ενισχύουσες το εμπόργκο.

Τό Έλληνικό Υπουργείο όχι μόνο κατέστησε γνωστές προς τους Έλληνες εφοπλιστές τις αποφάσεις των Διεθνών Οργανισμών για την τήρηση του εμπόργκο και τις συνέπειες της παραβιάσεώς του αλλά και συνέστησε την πλήρη συμμόρφωση προς τις αποφάσεις της διεθνούς κοινότητας. Τουτό δέ με ιδιαίτερη προσοχή τηρείται από τους Έλληνες Εφοπλιστές».

Οι κυρώσεις κατά Ιράκ και Κουβέϊτ

Σύμφωνα με τό ύπ' αριθ. 041340/10-90 τέλεξ του ΥΕΝ που εστάλη στις Έφοπλιστικές ενώσεις, δημοσιεύθηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 1990 τό αριθ. 300 Προεδρικό Διάταγμα «περί εφαρμογής της απόφασης 661 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Έθνών της 6ης Αυγούστου 1990 για την επιβολή οικονομικών κυρώσεων στό Ιράκ».

Στή παράγραφο 3 του άρθρου 1 του παραπάνω Π.Δ. σύμφωνα με την οποία, οι δραστηριότητες που αναφέρονται στις υπόλοιπες παραγράφους του άρθρου αυτού απαγορεύονται έστω και αν προβλέπονται από συμβόλαιο που έχει καταρτισθεί ή από άδεια που έχει χορηγηθεί πριν από την 6 Αυγούστου 1990.

Αλλαγές στις συχνότητες των πλοίων

Τό Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο ανακοίνωσε τις λεπτομέρειες για τις σπουδαιότερες αλλαγές στις άνοχες των συχνοτήτων των πομπών των πλοίων, που θά ισχύσουν από 1/7/91 και 1/4/92. Οι αλλαγές αφορούν την μπάνα συχνοτήτων HF που καλύπτει τις τηλεγραφικές, ραδιοτηλεφωνικές, και ραδιοτηλετυπικές επικοινωνίες καθώς και την μπάνα συχνοτήτων MF μεταξύ 415 και 526,5 ΚΗΣ. Επίσης από την 1η Απριλίου 1992 θά εφαρμοσθεί νέο σχέδιο ραδιοφάρων στην Εύρωπαϊκή Ναυτιλιακή Περιοχή, τό οποίο θά αντικαταστήσει τό Σχέδιο των Παρισίων του 1951.

Η ναυσιπλοία στό Σουέζ

Οι Αρχές της Διώρυγας του Σουέζ ανακοίνωσαν ότι δικαίωμα επιβίβασης στα πλοία που διαπλέουν την Διώρυγα του Σουέζ με σκοπό την καθοδήγηση του πλοίου, έχουν μόνον εκπρόσωποι των Αρχών που είναι κάτοχοι ειδικής όπισθογραφημένης «Boarding Cards».

Η ναυσιπλοία στόν Καναδά

Από τις αρχές της διώρυγας του Αγίου Λαυρεντίου ανακοινώθηκε ότι η χειμερινή περίοδος κλεισίματος της διώρυγας αρχίζει από την 1 Δεκεμβρίου 1990 και συνεχίζεται μέχρι να ολοκληρωθούν οι διελεύσεις των πλοίων που διαπλέουν την διώρυγα. Οι διελεύσεις αυτές πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τις 19 Δεκεμβρίου 1990, ώρα 24.00.

Η ναυσιπλοία στη Σιγκαπούρη

Λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας στα στενά της Σιγκαπούρης και τόν λιμένα της Σιγκαπούρης, οι Αρχές του Λιμένος της Σιγκαπούρης (PSA) εγκατέστησαν ειδικό σύστημα Παροχής Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων (VTIS).

Τό σύστημα βασίζεται σε δίκτυο ραντάρ και κομπιούτερς και θά βελτιώσει σημαντικά

τόν έλεγχο της κυκλοφορίας πλοίων και την ασφάλεια της ναυσιπλοίας στην περιοχή.

Τό ναυτικό μετάλλιο στήν Ε.Ε.Ε. και την ΠΝΟ

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης επέδωσε στή 2 Οκτωβρίου τό ναυτικό μετάλλιο Α' τάξεως έμπορικού ναυτικού, στις διοικήσεις της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της ΠΝΟ.

Τά μετάλλια, που άπονεμήθηκαν σε καθεμία από τις παραπάνω οργανώσεις μέ Π.Δ. από τό 1988, επιδόθηκαν.

• Στήν ΠΝΟ για τη συμβολή των μελών της στή δημιουργία και ανάπτυξη της έμπορικής ναυτιλίας, την προσφορά τους στή έθνική οικονομία καθώς και τόν άλτρουισμό και άνθρωπισμό που επέδειξαν σε περιπτώσεις κινδυνευόντων ανθρώπων στή θάλασσα.

• Στήν Ε.Ε.Ε. για την ένεργό συμμετοχή στή δημιουργία της μεγάλης έμπορικής ναυτιλίας και τη συμβολή της στή έθνική οικονομία και για τά έργα εύποιίας που πραγματοποίησαν.

Διευρύνεται τό Δ.Σ. του GENE

Διευρύνεται, σύμφωνα με κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας, από ένα σε δύο αντίστοιχα ό αριθμός των εκπροσώπων των έφοπλιστών και των ναυτικών που μετέχουν στό διοικητικό συμβούλιο του Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας.

Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε άναγκαία για την ικανοποίηση πάγιου αίτηματος της ΠΝΟ για ούσιαστικότερη συμμετοχή στή διοίκηση του GENE.

Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου υποβλήθηκαν στό Υπουργείο Ναυτιλίας αίτησεις για την έγγραφή στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Ορλάντο», μάλκερ, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 37.784 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που άνήκει στήν εταιρία «Aqua Shipping Corporation» (κ. Απόστ. Φραντζής).

— «Γέρος», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 30.067 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που άνήκει στήν εταιρία «Athenian Victory S.A.» (κ. Άναστ. Κάντζος).

— «Φαίαρ Μιλού», φορτηγό, πρώην «Κονκαδ» 2.910 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1959, που άνήκει στήν εταιρία «Κοκάντ Ναυτική Έταιρία» (κ. Κων. Παπαντώνης).

— «Φλαμίνια», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την λιβεριανή σημαία, 38.626 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που άνήκει στήν εταιρία «Remington Shipping Limited» (κ. Δημ. Ρίζος).

— «Μπουκαδούρα», μικτό σκάφος, που υπέστειλε την λιβεριανή σημαία, 52.830 τόν.

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από ριζική ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αναλαμβάνουν κάθε είδους εκδοτική και τυπογραφική εργασία offset.
Πληροφορίες - προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 - 417 6658 - Fax: 417 2268

γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Boukadoura Maritime Corporation» (κ. Αλέξ. Παλαιοκρασσάς).

Άγοραπωλησίες

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό έλληνικό πρόντακτ κάρριερ «Χίος» 39.830 τόν. d.w., 22.333 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί τών 25 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό σημαία Παναμά δεξαμενόπλοιο «Σιμπέλιους» 117.900 τόν. d.w., 55.878 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 10 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του βρετανικού φορτηγού - ψυγείου «Arctic C» 8.965 τόν. d.w., 6.678 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Ever Harmony» 34.438 τόν. d.w., 19.700 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 6 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδαπούς έπωλήθη τό έλληνικό πρόντακτ κάρριερ «Λέων» 10.187 τόν. d.w., 7.286 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί τών 4 εκατομ. δολλαρίων.

Κατεβλήθη τό οικογενειακό επίδομα γιά τό 1989

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε ότι ή άποστολή τών οικογενειακών επιδομάτων 1989 έληξε καί στους δικαιούχους οί όποιοι έφθασαν τούς 20.200 κατεβλήθη τό ποσό του 1.290.000.000 δραχμών.

Ο Υπουργός διευκρίνισε ότι οί δικαιούχοι που παρέλειψαν νά υποβάλουν αίτησεις γιά τήν καταβολή του οικογενειακού επιδόματος από τό ΕΛΟΕΝ, μπορούν νά τό κάνουν καί τώρα.

Ο Πρόεδρος του ΤΑΝΠΥ

Μέ απόφαση της Υπουργού Υγείας Πρόνοιας καί Κοινωνικών Ασφαλίσεων Μαρίας Γιαννάκου — Κουτσίκου διορίστηκε νέο διοικητικό συμβούλιο του Ταμείου Ασφαλίσεως Ναυτικών Πρακτόρων καί Υπαλλήλων. Πρόεδρος του Ταμείου τοποθετήθηκε ο κ. Ίωάννης Κοντολιάς.

Άντιδράσεις γιά τήν κατάργηση ΑΔΣΕΝ

Άντίθετοι μέ τήν απόφαση του Υπουργείου γιά τήν κατάργηση της ΑΔΣΕΝ Κύμης, είναι οί άπόφοιτοι πλοίαρχοι της έν λόγω σχολής, ο Σύλλογος τών όποιων, σέ έπιστολή του προς τόν Πρωθυπουργό καί τόν Υπουργό Ναυτιλίας υποστηρίζει ότι ή διακοπή λειτουργίας μιάς εκ τών άρχαιοτέρων σχολών πλοίαρχων, μέ σωστή ύποδομή (κτίρια, έξοπλισμός καί έγκαταστάσεις), ή όποία βρίσκεται σέ γεωγραφική περιοχή μέ μεγάλη ναυτική παράδοση, θά δημιουργήσει προβλήματα στη ναυτική οίκογένεια, αλλά καί γενικότερα στη ναυτιλία.

Οί άπόφοιτοι πλοίαρχοι της Σχολής κατανοούν τήν ανάγκη περιορισμού τών σχολών, που, όπως υποστηρίζουν, άβασάνιστα ιδρύονταν στο παρελθόν, σέ διάφορα μέρη της Ελλάδας, μέ κριτήρια διάφορα από τό σκοπό της ναυτικής εκπαίδευσης. Άλλά σάν Σύλλογος καί σάν άτομα ειδικότερα, μέλη της μεγάλης ναυτικής οίκογένειας, έπιζητώντας τήν αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης ώστε νά ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες, συμφωνούν στόν περιορισμό του άριθμού τών Σχολών, αλλά δηλώνουν κατηγορηματικά, ότι διαφωνούν στην απόφαση του ΥΕΝ γιά τήν κατάργηση της ΑΔΣΕΝ/Κύμης καθ' όσον ούτε ή γεωγραφική της θέση, ούτε ή ιστορία της ούτε καί τό έπίπεδο τών άποφοίτων της δικαιολογεί τέτοια απόφαση.

Άνάλογες αντίδράσεις έχουν έκδηλωθεί καί γιά τήν κατάργηση της ΑΔΣΕΝ Γαλαξειδίου.

Συμπόσιο γιά τόν Θαλάσσιο Τουρισμό

Υπό τήν αιγίδα τών Υπουργών Ναυτιλίας καί Τουρισμού θά πραγματοποιηθεί στις 23 καί 24 Οκτωβρίου στο ξενοδοχείο Χανδρή Άθηνών τό συμπόσιο που διοργανώνει τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος μέ θέμα: «Προβλήματα, διεθνείς εξελίξεις καί στρατηγική περί τών Τουριστικών Θαλαμηγών».

Η συμμετοχή στο σύστημα AMVER

Τό ΥΕΝ, θεωρώντας πάντοτε χρήσιμη τή συμμετοχή τών έλληνικών πλοίων στο σύστημα AMVER καί ανταποκρινόμενο σέ σχετική πρόσκληση του IMO, ένθαρρύνει καί συνησιτά στους πλοίαρχους τών έλληνικών εμπορικών πλοίων νά έπωφελούνται από τήν άνθρωπιστική προσφορά της Άμερικανικής Άκτοφυλακής.

Αυτό έπισημαίνεται σέ έγγραφο του ΥΕΝ προς τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος, τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία καί τήν Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού από τίς όποιες καί ζητεί νά έφαρμόσουν τήν έγκύκλιο MSC/Circ 538 του IMO μέ σκοπό τήν αύξηση της συμμετοχής τών έλληνικών πλοίων στο σύστημα AMVER.

Αυξήθηκαν τά ρυμουλικά στη Χαλκίδα

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 5848B/10.9.90) ο ύπ' άριθ. 31 Ειδικός Κανονισμός Λιμένα Χαλκίδας μέ τόν όποιο αυξήθηκαν από τίς 10 Σεπτεμβρίου τά βασικά ρυμουλικά δικαιώματα γιά κάθε ρυμουλκό που χρησιμοποιείται γιά τήν πλευρίση καί άποπλευρίση πλοίων άνω τών 1.000 τόν. γκρός στο λιμένα της Χαλκίδας καί καθορίστηκαν ο άνώτατος άριθμός ρυμουλκών γιά τήν κάλυψη τών άναγκών του λιμένα σέ ρυμουλκικές έργασίες καθώς καί οί προϋποθέσεις χορηγήσεως νέων άδειών λειτουργίας ρυμουλκών στο έν λόγω λιμάνι.

Περίσυλλογή ναυαγών

Έννέα ναυαγούς περισυνέλεξε στις 10 Οκτωβρίου από σχεδία τό πλήρωμα του μέ σημαία Μάλτας φορτηγού «Free Power» ενώ έπλεε στην θάλασσα περιοχή μεταξύ Βόρνεο καί Ίνδονησίας.

Σχετική άναφορά έκανε στο Υπουργείο ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Έμμαν. Χριστοδούλου διευκρινίζοντας ότι οί ναυαγοί είναι όλοι καλά στην ύγεία τους καί ότι έγκατέλειψαν τό σκάφος τους «Laksana Makmur», όταν αυτό βυθίστηκε στην προαναφερθείσα θαλάσσια περιοχή. Οί έννέα ναυαγοί έπρόκειται νά άποβιβάστούν στο λιμάνι Κεταράνγκ της Ίνδονησίας.

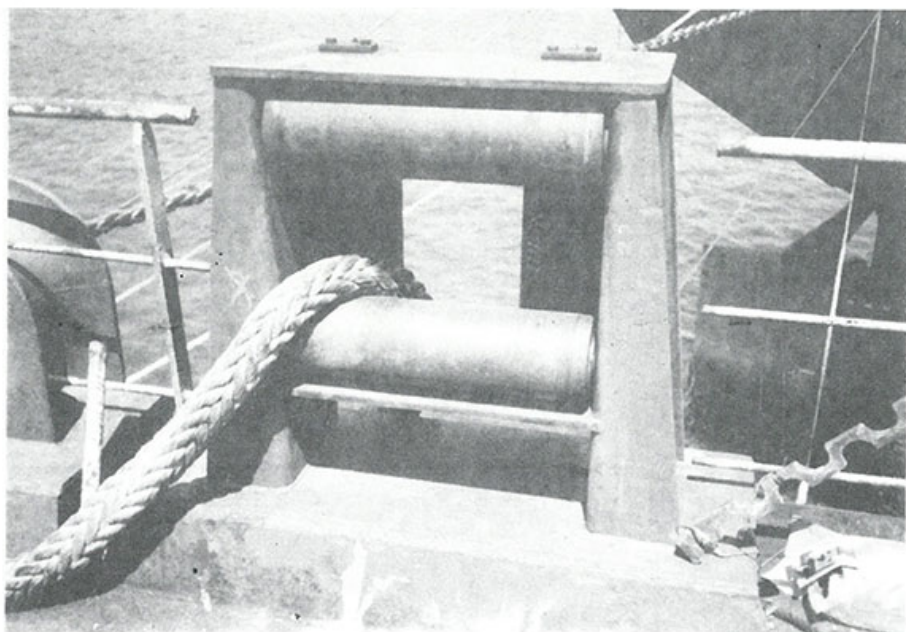
Στή Σχολή Σωστικών

Τόν περασμένο Σεπτέμβριο άποφοίτησαν από τή δημοσία Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων Άσπροπύργου 345 ναυτικοί.

Διάσωση προσφύγων

Έξήντα έξι Βιετναμέζους πρόσφυγες περισυνέλεξε στις 16 Σεπτεμβρίου, υπό λίαν

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ FAIRLEADS



Όλοκαίνουργα γιά πλοία μέχρι 35.000 TDW.
Thl. 411611, Telex: 213023

δυσμενείς καιρικές συνθήκες στη θαλάσσια περιοχή της Κίνας, τό πλήρωμα του Παναμαϊκού φορτηγού «Goodpal».

Δυναμική ανάπτυξη της Ναυτιλιακής Έταιρίας Λέσβου

Η Ναυτιλιακή εταιρία της Λέσβου (NEΛ Λαίνς) μετά την αγορά και μετασκευή του Ε/Γ - Ο/Γ «Άγιος Ραφαήλ» τό οποίο καλύπτει βασικά μεταφορικές ανάγκες όχημάτων, προχωρεί δυναμικά σέ έκσυγχρονισμό και ανανέωση του στόλου της.

Ηδη ή εταιρία αγόρασε τό μεγάλο Ιαπωνικό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Vega» 7.000 κόρων, τό οποίο θά ύποστει εύρείας έκτασης μετασκευή στην Έλλάδα βάσει σχεδίων, μελετών και έπίβλεψης του γνωστού και έμπειρου ναυπηγικού γραφείου «Ι. Κουϊμάνης - Δ. Πετρόγκονας και Συνεργάτες». Τό νέο έπιβατηγό - όχηματαγωγό της ΝΕΛ Λαίνς θά έχει μεταφορική ικανότητα 2.500 έπιβατών και 500 έπιβατηγών αυτοκινήτων ή 80 έως 100 φορτηγών. Επίσης ή εταιρία αποφάσισε την αντικατάσταση των κυρίων μηχανών του πλοίου της «Σαπφώ» μέ μηχανές της Wärtsilä Φινλανδίας, γεγονός πού έπιτρέπει στην ΝΕΛ νά άτενίζει εύοίωνα τή νέα περίοδο 1991-92, έχοντας στη διάθεσή της δύο ύψηλου επιπέδου άνέσεως Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ταχύτητας περί των 24 και 19 κόμβων αντίστοιχα, τά οποία θά συντείνουν στη καλύτερη έξυπνέτηση των νησιών Χίου και Λέσβου.

Προχωρούν τά συστήματα έξοικονομήσεως καυσίμων

Ο μηχανολόγος κ. Γιώργος Μπούγιας ό όποιος εκπροσωπεί στην Έλλάδα τό γερμανικό σύστημα έξοικονομήσεως καυσίμων Wake Equalising Duct, μάς γνωστοποίησε ότι ή γνωστή εταιρία Stolt Nielsen ή οποία έδρεύει στις Ήνωμένες Πολιτείες υπέγραψε συμβόλαιο μέ τούς κατασκευαστές του άνωτέρω συστήματος γιά τήν τοποθέτησή του και στά ύπόλοιπα 13 πλοία του στόλου της. Η Stolt Nielsen έχει ήδη τοποθετήσει τό σύστημα Wake Equalising Duct σέ δέκα πλοία της, μέ τήν άνοδο δέ τής τιμής του πετρελαίου προβλέπεται ότι ή έφαρμογή του έν λόγω συστήματος θά έπεκταθεί ραγδαίως.

500 σπουδαστές στίς ΑΣΔΕΝ

Στίς Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού εισηχθήσαν γιά τό εκπαιδευτικό έτος 1990-91 500 σπουδαστές (284 στίς

Το Συνέδριο τής WISTA στην Άθήνα



Στίς 27 και 28 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στην Άθήνα τό διεθνές συνέδριο WISTA (Women's International Shipping and Trading Association) μέσα σέ ένα ιδιαίτερα ένθουσιώδες κλίμα σχετικά μέ τήν πορεία και τίς δυνατότητες τής WISTA και τό σημαντικό ρόλο πού καλούνται νά έπωμισθούν τά μέλη της στό δύσκολο γιά τή διεθνή ναυτιλία άμεσο μέλλον.

Η WISTA είναι σύνδεσμος γυναικών ιδιοκτητών και άνωτάτων στελεχών τής Ναυτιλίας και του Έμπορίου και διοργανώνει κάθε χρόνο συνάντηση των μελών της σέ μία έπιλεγμένη χώρα. Σκοποί της είναι ή σύσφιξη και ή προώθηση των έπαγγελματικών σχέσεων των μελών της, ή γνωριμία τους μέ τόν ναυτιλιακό και έμπορικό χώρο τής έκάστοτε διοργανώτριας χώρας, καθώς και ή ένίσχυση τής ιδέας τής άνόδου των γυναικών στά ύψηλότερα κλιμάκια τής ιεραρχίας των έπιχειρήσεων.

Η φετεινή συνάντηση φιλοξενήθηκε γιά πρώτη φορά στην Άθήνα, υπό τήν αιγίδα του Ναυτικού Έπιμελητηρίου τής Έλλάδος. Χορηγοί του συνεδρίου ήταν ή Banque Indosuez και ή Vernicos Maritime Co. S.A. και μετείχαν 150 γυναίκες - συνέδριοι άπό 15 χώρες όλου του κόσμου. Έκπροσωπήθηκαν έταιρίες του μεγέθους τής Sea Land Services, Shell, Statoil και άλλες.

Τήν έναρξη των εργασιών του συνεδρίου κήρυξε ή Έφυπουργός Πολιτισμού, κ. Φάν-

νη Πάλλη-Πετραλιά και άπήυθυναν χαιρετισμούς ό πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Γιώργος Λαναράς, ή γενική διευθύντρια τής Banque Indosuez κ. Σαρλότ Στράτου και ό κ. Νίκος Βερνίκος, πρόεδρος τής Vernicos Maritime.

Μίλησαν άκόμη οί κ.κ. Βασίλης Μεταξάς, άντιπρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιώς και πρόεδρος του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, μέ θέμα «Θαλάσσιες Μεταφορές και Περιβάλλον», Βασίλης Κούτσης, οικονομολόγος, μέ θέμα «Ναυτιλιακή Διαχείριση και τρόποι ανάπτυξης έν όψει του 1992» και τέλος ή κ. Ζωή Ρίγγα, κοινωνιολόγος, μέλος του Δ.Σ. τής ΕΛΜΕΣ, μέ θέμα «Κοινωνική Εύθνη των Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων».

Στό πλαίσιο των εργασιών του συνεδρίου, οί γυναίκες - συνέδριοι ψήφισαν γιά τίς έπόμενες διοργανώτριες χώρες και εκλέγσαν γιά τό 1991 ή Γαλλία και γιά τό 1992 ή Δανία, καθώς έπίσης έπισκέφθηκαν τά Έλληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, πού θεωρούνται ή μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα τής Άνατολικής Μεσογείου και μία άπό τίς σημαντικότερες όλου του κόσμου.

Στήν φωτογραφία στιγμιότυπο του πάνελ του Συνεδρίου, άπό άριστερά πρós τά δεξιά οί κ.κ. Σαρλότ Στράτου, Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, Στέλλα Βασιλάκη (έλληνική αντιπροσωπεία τής WISTA), Πόπη Γιαννοπούλου (έλληνική αντιπροσωπεία τής WISTA), Γιώργος Λαναράς και Νίκος Βερνίκος.

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

σχολες πλοιαρχων και 216 στις σχολές μηχανικών.

Από τους εισαχθέντες στη σχολή πλοιαρχων 25 είναι γυναίκες. Τέσσερις επίσης γυναίκες εισήχθησαν στις σχολές μηχανικών.

Οι εισαχθέντες στις ΑΣΔΕΝ κατά τό εκπαιδευτικό έτος 1989-90 ανέρχονται σε 440.

10 χρηματικά βραβεία της ΕΕΕ εις μνήμη 'Αντωνίου Χανδρή

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, θά απονεμίσει και φέτος εις μνήμη 'Αντωνίου Χανδρή, δέκα (10) χρηματικά βραβεία 200.000 δρχ. τό καθένα σε ισάριθμα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις του 'Ιουλίου 1990 στα άνωτάτα και άνώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Γιά την επιλογή θά ληφθούν υπ' όψη τά εξής:

— Πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία του πατέρα τουλάχιστον 15 χρόνια.

— Βαθμός απολυτηρίου τουλάχιστον 17.

— Σειρά επιτυχίας καθώς και σύνολο μορίων στις γενικές εξετάσεις κατά δέσμη.

— Οικονομική κατάσταση της οικογένειας.

Αιτήσεις θά γίνονται δεκτές έως και την παρασκευή 23 Νοεμβρίου στην Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών από όπου δίνονται και περισσότερες πληροφορίες για τά απαιτούμενα δικαιολογητικά.

Τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA

Μεθαύριο Τετάρτη 17 'Οκτωβρίου αρχίζει τό νέο — δγδοο στή σειρά — εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA για τή περίοδο 1990 — 1991 πού στοχεύει στην άσφαλή και περιβαλλοντικώς αποδεκτή λειτουργία των πλοίων.

Στή διάρκεια του νέου εκπαιδευτικού προγράμματος πού θά διαρκέσει μέχρι τις 6 'Ιουνίου 1991, θά πραγματοποιηθούν 15 διήμερα σεμινάρια για αξιωματικούς (θά είναι κοινά για τους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής) και πέντε μονοήμερα για τά κατώτερα πληρώματα.

Στους ναυτικούς πού θά παρακολουθήσουν τά σεμινάρια αυτά ή HELMEPA θά διανέμει κωδικοποιημένες σημειώσεις πού θά μπορούν να χρησιμοποιούνται σαν βοήθημα στα πλοία.

Στό νέο εκπαιδευτικό ένθερμωτικό πρόγραμμα 1990/91 περιλαμβάνεται ή παρουσίαση, χρήση και εξάσκηση των αξιωματικών σε πρόγραμμα Η/Υ πού ή HELMEPA έτοιμάσε και πού περιέχει τους Κανονισμούς των Διεθνών Συμβάσεων MARPOL 73/78 3μέ τά Παράρτημά της, και SOLAS. Η καινοτομία του προγράμματος όφειλεται στο ότι ό αξιωματικός έχει τή δυνατότητα να συνεργάζεται με τό πρόγραμμα έλέγχοντας ό ίδιος τις γνώσεις του, αλλά και δέχόμενος έρωτήσεις από τον Η/Υ. Επίσης, τό πρόγραμμα αυτό παρέχει τή δυνατότητα στον Πλοίαρχο να αναλάβει, έφόσον ή εταιρία του επιθυμεί, την

πρωτοβουλία όργάνωσης εκπαιδευτικού κύκλου για τους αξιωματικούς του.

Πρέπει να σημειωθεί ότι από τον 'Οκτώβριο του 1983, όταν άρχισαν τά εκπαιδευτικά / ένθερμωτικά προγράμματα της HELMEPA, 4.807 ναυτικοί παρακολούθησαν 256 σεμινάρια.

'Αδεια λειτουργίας στην «Εύρω-πενδυτική Τράπεζα Α.Ε.»

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 4 'Οκτωβρίου 1990 ή απόφαση του Διοικητή της Τράπεζας Έλλάδος με την όποια δόθηκε άδεια λειτουργίας στην «ΕΥΡΩΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ Α.Ε.» ή όποια άνήκει στον 'Ομιλο Λάτση.

Τό μετοχικό κεφάλαιο της Τράπεζας όρίστηκε σε 4 δισ. δραχμές και θά καταβληθεί έξ ολοκλήρου σε μετρητά με εισαγωγή και δραχμοποίηση συναλλάγματος μή υποχρεωτικά έκχωρητέου.

Όπως αναφέρεται στην απόφαση του κ. Χαλικιά, τό σύνολο των παρεχομένων πάσης φύσεως πιστώσεων, έγγυσης και συμμετοχών της Τράπεζας προς όλες τις εταιρίες του 'Ομίλου Λάτση δέν θά υπερβαίνει υποχρεωτικά τό 30% των ίδιων κεφαλαίων της Τράπεζας.

Αυξάνονται σημαντικά τά κεφάλαια της Έθνικής Τράπεζας και δύο θυγατρικών της εταιριών

Σύμφωνα με πρόσφατη δήλωση του διοικητή της Έθνικής Τράπεζας κ. Δημήτρη Γερμίδα, τό μετοχικό κεφάλαιο της Τράπεζας θά αυξηθεί κατά 40-50 δισεκ. δραχμές κατά τό πρώτο τρίμηνο του 1991.

Παράλληλα επίσης θά αυξηθεί από 4.16 δισεκ. σε 7,5 δισεκ. δραχμές τό κεφάλαιο της Έλληνικής Έταιρίας Έπενδύσεων Χαρτοφυλακίου, καθώς και της εταιρίας Έθνική Χρηματιστηριακή από 1 δισεκ. σε 5 δισεκ. δραχμές με τή συμμετοχή ξένης χρηματιστηριακής εταιρίας.

Τέλος, ό κ. Γερμίδης άνήγγειλε τή σύνδεση της «Έθνικής Χρηματιστηριακής» μέσω του συστήματος On Line με 372 υποκαταστήματα της Έθνικής Τράπεζας.

'Ενδιαφέρουσα έκδήλωση των 'Αποφοίτων του L.S.E.

Ό Σύλλογος άποφοίτων του London School of Economics διοργάνωσε μία επιτυχημένη συγκέντρωση των μελών του στις 10 'Οκτωβρίου, στο θέατρο του Κολλεγίου 'Αθηνών, με βασικό όμιλητή τον ύπουργό Οικονομικών κ. Γιάννη Παλιαοκρασά.

Ό κ. Παλιαοκρασάς μίλησε για τή νέα δημοσιονομική πολιτική στην Έλλάδα και τόνισε ότι θά ύλοποιηθεί με ταχύ ρυθμό τό πρόγραμμα άποκρατικοποίησης πολλών επιχειρήσεων πού άνήκουν στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, με μεταβίβαση μέρους των μετοχών τους σε ιδιώτες.

Άξίζει να σημειωθεί ότι τά έξοδα της έκ-

δήλωσης κάλυψε τό μέλος του Συλλόγου των 'Αποφοίτων του L.S.E. κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου, ένώ την όργάνωση της συντόνισε ό πρόεδρος του Συλλόγου κ. Γιάννης Πλαταιδάκης.

'Η «Defendory International» στον Πειραιά

Στό έκθεσιακό μέγαρο του ΟΛΠ πραγματοποιήθηκε μεταξύ 2-6 'Οκτωβρίου ή 6η Διεθνής Έκθεση Άμυντικής Τεχνολογίας στην όποια παρουσιάστηκαν πληθώρα τύπων δ-πλων συμβατικής τεχνολογίας της παγκόσμιας άμυντικής βιομηχανίας. Στην έκθεση όπου συμμετείχαν με 840 περίπτερα 24 χώρες, μεταξύ των όποίων ή Σοβιετική Ένωση και ή 'Ινδία για πρώτη φορά, υπήρξε ιδιαίτερα έντυπωσιακή ή εμφάνιση της Έλληνικής Πολεμικής Βιομηχανίας, με 67 ειδικευμένα εργοστάσια.

Τήν έκθεση επισκέφθηκαν ύπουργοί και κυβερνητικά στελέχη από την Έλλάδα και τό έξωτερικό, αντιπροσωπείες από 70 χώρες καθώς και περί τις 30.000 ειδικοί έμπειρογνώμονες από 83 χώρες της ύδρογειού.

Σεμινάριο για τά Freight Futures

Μία πρακτική αντιμετώπιση για την άποτελεσματική χρήση του BIFFEX Future Contract θά συζητηθεί διεξοδικά στο ειδικό σεμινάριο πού όργανώνεται από την Cambridge Academy of Transport στην 'Αθήνα στις 24/25 'Οκτωβρίου. Μεταξύ των εισηγητών θά είναι ό κ. James Gray, διευθυντής της GNI Freight Futures Ltd, ό κ. Jean Richards, διευθυντής της Fairwind Enterprises Ltd και ό κ. Philippe van den Abeele, διευθυντής της Clarksdon Wolff Ltd.

Τό σεμινάριο για τά Freight Futures θά γίνει στο ξενοδοχείο Intercontinental και θά είναι υπό την αιγίδα της Baltic Futures Exchange και των έκδόσεων Ναυτιλίας / Newsfrost.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από τό 'Υπουργείο ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

• ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ: Άλέξ. Οικονομάκος στή Διεύθυνση Έκπαίδευσης Ναυτικών.

ΠΛΩΤΑΡΧΕΣ: Νικ. Οικονομάκος στή Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, 'Ιωάν. Παπαδομιχελάκης στο λιμεναρχείο Λαυρίου, Α. Έλευθερίου στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς.

• ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Άνάργ. Φακίνος στή Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας, Γεώργ. Μακρογιαννάκης στο λιμεναρχείο Άγ. Νικολάου, Δ. Νεόφυτος στο ύπολιμεναρχείο Πόρου, Σ. Ζεϊμπέκης στή Διεύθυνση Έπιθεώρησης Έμπορικών Πλοίων και Ι. Μαντάς στή Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας και Β. Σουλιμώτης στή Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ.

• ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Νικ. Δρυμούσης στο λιμεναρχείο Άλεξανδρούπολης, 'Ιωάν. Δημητρίου στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Θρ. Σταυριδόπουλος στο λιμεναρχείο Λαυρίου, Ν. Μοσχούτης στή Διεύθυνση Άσφαλείας Ναυσιπλοίας.

Έξάλλου με Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη ό ύποπλοίαρχος Νικ. Χατζόπουλος και στο βαθμό του ύποπλοίαρχου οι άνθυποπλοίαρχοι Πέτρος Κοντόπουλος και Δημ. Μποντιάς.

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677

Διμερείς συμβάσεις μέ Μπαγκλαντές — 'Ινδία

Διμερείς συμβάσεις έργων υπεργράφησαν μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και των ναυτεργατικών σωματείων του Μπαγκλαντές και της 'Ινδίας.

Οι δύο συμβάσεις ισχύουν αναδρομικά από την 1 'Ιουλίου 1990.

Τό Ν.Ε.Ε. γιά τή μεσιτεία

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος, συμφωνεί μέ τήν πρόταση του υπουργείου Ναυτιλίας γιά τή διαμόρφωση αυστηρότερων διατάξεων, σχετικά μέ τό θέμα τής εισπράξεως, παρανόμως, χρηματικών ποσών από πράκτορες γιά τή μεσολάβηση ναυτολογήσεως.

Παράλληλα τό Ν.Ε.Ε. μέ έγγραφό του πρós το Υ.Ε.Ν., ύποστηρίζει πώς θά ήταν σκόπιμο νά ληφθούν, πλὴν τῶν ἄλλων καί πειθαρχικά μέτρα κατά τῶν ναυτικῶν πρακτόρων, πού καταδικάζονται γιά μεσιτεία στίς ναυτολογήσεις.

Τό σεμινάριο ἐπιμορφώσεως ναυτιλιακῶν στελεχῶν

Τήν 1η 'Οκτωβρίου ἄρχισε καί συνεχίζεται τό σεμινάριο ἐπιμορφώσεως στελεχῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πού ὁργανώνεται ἀπό τό ΕΒΕ Πειραιῶς σέ συνεργασία μέ τό Εὐρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμεῖο.

Τό σεμινάριο διαρκείας 130 ὥρῶν διδασκαλίας, θά λήξει στίς 27 Νομβρίου καί εἶναι ἐνταγμένο στό πλαίσιο τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ 'Επιμελητηρίου γιά τήν παροχή ἐξειδικευμένων γνώσεων στό στελεχὺ τοῦ ναυτιλιακοῦ δυναμικοῦ τῆς περιοχῆς τοῦ Πειραιῶς, ὅπου συντελεῖται τό μεγαλύτερο μέρος τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς χώρας μας.

Τό σεμινάριο λειτουργεῖ ἀπό 5-10 μ.μ. κάθε Δευτέρα, Τρίτη καί Πέμπτη καί τό παρακολουθοῦν 50 στελέχη ἐπιχειρήσεων καθώς καί ἀριθμός ἀκροατῶν.

Σέ νέα γραφεῖα μεταφέρθηκε ἡ ἑταιρία Greek Maritime Association Ltd.

Ἡ ἑταιρία Greek Maritime Association τοῦ φίλου κ. Ντένη Βερνάρδου μεταφέρθηκε σέ νέα γραφεῖα, στό μέγαρο τῆς Σκουζέ 4 καί ἰσχύουν τά τηλέφωνα: 418 6801-2, φάξ: 418 6705 καί τέλεξ: 231585.

Ὅπως εἶναι γνωστό ἡ ἑταιρία ἐκπροσωπεῖ στήν 'Ελλάδα τίς ἑταιρίες: GMMOSTECH — Dubai, Major Shiprepair Contractor.

WORLD SEAS SHIPS AGENCIES (EST) - Dubai
ENRICO PERNIS LTD. SRL
Shipping Agency - Cagliari - Italy
EZ COMPLIANCE SYSTEMS INC. USA
Protection against U.S. Coast Guard Violations, ἐνὸς τῆς θυγατρικῆς ἐπιχείρησης Associated Marine Adjusters Ltd. συνεργάζονται μέ τόν κ. Βερνάρδο οἱ κ. Martin Gray, Malcolm Eden, Tom Gallon, Alan Henderson καί ὁ κ. Γιώργος Καστανάς.

Τό συνέδριο «TRANSMED 90»

Στίς 21 καί 22 Νοεμβρίου θά πραγματοποιηθεῖ στό ξενοδοχεῖο «Χίλτον» τό συνέδριο «TRANSMED 90» πού ἀφορᾷ στή μεταφορά καί διακίνηση ἐμπορευματοκιβωτίων, φορ-

Ἡμερίδα μέ θέμα: «Aids καί Ναυτικός»

Τό Εὐρωπαϊκό Ἰνστιτοῦτο Ναυτιλιακῶν Μελετῶν καί Έρευνῶν (INMER), σέ συνεργασία μέ τόν 'Ελληνικό Έρυθρό Σταυρό καί τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας διοργανώνει στίς 24 'Οκτωβρίου, ἡμέρα Τετάρτη καί ὥρα 10.00 στήν αἴθουσα τελετῶν ΥΕΝ, Ἡμερίδα μέ θέμα: «Aids καί Ναυτικός καί ἡ συμβολή τοῦ MAC στή Ναυτιλία».

Τήν ἐναρξη τῆς Ἡμερίδας θά κηρύξει ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδης καί μεταξύ τῶν θεμάτων πού θά παρουσιαστοῦν περιλαμβάνονται τά ἀκόλουθα:

— «Τό Aids καί ὁ Ναυτικός», κ. Γ. Παπαευαγγέλου, καθ. προληπτικῆς ἱατρικῆς Παν. Ἀθηνῶν.

— «Ναυτικός καί Περιβάλλον», κ. Δ. Γιατράς, πλοιοκτῆτης — Γεν. Γραμ. INMER.

— «Ἱστορική ἀναδρομή τοῦ ΕΕΣ καί ἡ δημιουργία τοῦ MAC», κ. Γκ. Πετμεζάς, ναύαρχος Π.Ν. ε.α. — Γεν. Γραμ. ΕΕΣ.

— «Ἡ Συμβολή τοῦ MAC στή Ναυτιλία», κ. Β. Ἰωάννου, διευθ. MAC/ΕΕΣ.

— «Ἐφαρμογές τῆς Τηλειατρικῆς στή Ναυτιλία», κ. Β. Θεοδώρου, πλοίαρχος (Ι) Π.Ν. διευθ. ὀρθοπαιδικῆς κλινικῆς ΝΝΑ.

— STCW 78 καί Ἀνάγκη Ἐκπαίδευσης Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. σέ θέματα Πρώτων Βοηθειῶν, κ. Γ. Λάμπρου, πλοίαρχος Λ.Σ. - διευθυντής ἐκπαίδ. ΥΕΝ.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Μέ τήν συνεργασία τῆς γνωστῆς ἑταιρίας τρελεῦσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 10 'Οκτωβρίου, 1990.	Θέουτα	159.00	345.00
	Μάλτα	158.00	370.00
	Ντῶρμπαν	145.00	298.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO	Κολόμπο	150.00	340.00
Ρότερνταμ	152.00	300.00	Σίδνεϋ	180.00	365.00
Γένοβα	163.00	370.00	Χόγκ Κόγκ	165.00	330.00
Ἀμβούργο	155.00	311.00	Σιγκαπούρη	156.00	330.00
Χάβρη	165.00	361.00	Τόκιο	172.00	333.00
Πειραιᾶς	164.00	350.00			

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	155.00	380.00	Μόντρεαλ	150.00	284.00
Σουέζ	155.00	380.00	Ν. Ὑόρκη	171.00	328.00
Τζέντα	165.51	345.88	Χάμπτονς Ρόουντς	138.00	328.00
Ράς Τανούρα	150.96	333.85	Χιούστον	143.00	277.00
Ἡν. Ἀραβ. Ἐμιρ.	157.00	340.00	Ν. Ὁρλεάνη	143.00	277.00
Νταμμάν	150.96	333.85	Λός Ἀντζελες	148.00	299.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	168.00	390.00	Μόντεβιδέο	213.00	410.00
Ντακάρ	164.00	360.00			
Λάς Πάλμας	152.00	340.00			

(Περὶσσότερες πληροφορίες παρέχονται ἀπό τήν Transmarine Πειραιᾶ, τηλ. 413.8525, τέλεξ: 241478, φάξ: 4138581).

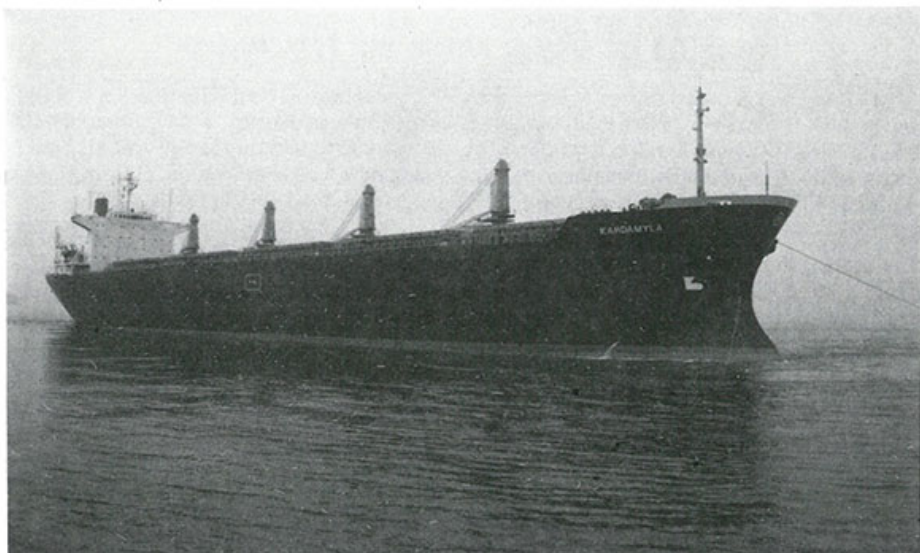
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΩΛΕΙ

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

ΣΥΝΟΔΕΥΕΤΕ ΕΠΙΣΗΣ ΑΠΟ:

- ATTENDANT'S CONSOLE
- BUSY CONTROL PANEL
- DTMF ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ PLESSEY K PHONE
- COMPANION HANDS FREE UNIT ΤΗΣ NORTHERN TELECOM
- ΠΑΚΕΤΟ ΤΗΛΕΧΡΕΩΣΗΣ
- PAGING SYSTEM
- BATTERY BACK UP FLEXIBILITY
- TEN OUTGOING TIE LINES/MISC ROUTES
- NIGHT SERVICE
- GROUPSET TELEPHONES
- MUSIC ON HOLD

ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: κύριον ΤΣΑΡΤΑΚΛΕΑ ΜΑΡΚΟ
Τηλ. 4182111 (09.00-18.00)



Στην Ίαπωνία έγινε πρόσφατα η παραλαβή του εικονιζόμενου πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Καρδάμυλα» 65.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1982 και ύψωσε την κυανόλευκο.

τίων Ρό-Ρό και γενικού φορτίου, στο οποίο θα συμμετάσχουν εκπρόσωποι ευρωπαϊκών και μεσογειακών λιμανιών, ναυτιλιακών - μεταφορικών εταιριών καθώς και κατασκευαστικών εταιριών εξοπλισμού, διακίνησης φορτίου κλπ.

Αναγνώριση της ΕΚΟ για καλή περιβαλλοντική διαχείριση

Η ΕΚΟ συμμετείχε στον διαγωνισμό «Καλύτερο Περιβάλλον και Βιομηχανία 1990», που από το 1987 οργανώνει η Έπιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, διεκδικώντας διάκριση στον τομέα «Βραβείο Καλής Περιβαλλοντικής Διαχείρισης».

Οι υποψηφιότητες από όλες τις χώρες-μέλη ανήλθαν στις 900, και απ' αυτές επελέγησαν οι 48 για την τελική αξιολόγηση και βράβευση από την ΕΟΚ.

Οι τέσσερις τομείς στους οποίους αξιολογήθηκαν οι 48 υποψήφιοι επιχειρήσεις είναι: (α) Καλής Περιβαλλοντικής Διαχείρισης. (β) Καθαρής Τεχνολογίας. (γ) Σχεδιασμού Οικο-προϊόντων και (δ) Έξαγωγής Περιβαλλοντικών Τεχνολογιών προσαρμοσμένων στις ανάγκες του χρήστη.

Η επιλογή των Έλληνικών υποψηφιοτήτων έγινε από ομάδα εμπειρογνομόνων του ΣΕΒ. Σέ Έθνικό επίπεδο επελέγησαν τρεις εταιρίες εκ των οποίων η μία ήταν η ΕΚΟ.

Ειδικά για το Βραβείο «Καλής Περιβαλλοντικής Διαχείρισης» διαγωνίσθηκαν 15 (από τις 48) επιχειρήσεις, μέσα στις οποίες συγκαταλέγεται και η ΕΚΟ. Το βραβείο αυτού του τομέα απέσπασε τελικά Ίρλανδική φαρμακευτική βιομηχανία.

Η συμμετοχή της εταιρίας στην τελική ομάδα των διαγωνιζομένων αποτελεί από μόνη της, αναγνώριση του σοβαρού έργου που επιτελεί η ΕΚΟ για την προστασία του περιβάλλοντος.

Τό σήριαλ

Από ανακοινώσεις του Υπουργείου προκύπτει ότι στη διάρκεια του 15ημέρου 1-15 Οκτωβρίου επιβλήθηκαν τα κατωτέρω πρόστιμα για ρύπανση:

- Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. επέβαλε η λιμενική αρχή Μήλου στον Ίωάννη Δημητρακόπουλο, πλοίαρχο του Μ/Σ «Βασίλης» για ρύπανση με ελαφρά πετρελαιοειδή της θαλάσσιας περιοχής Πράσσα Κιμώλου.

- Πρόστιμο 800.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Σύρου στον Διαμαντή Κουβαρντά, υποπλοίαρχο του λιβερτιανού δεξαμενοπλοίου «Skyron» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής λιμενος Σύρου με σεντινόλαδα.

- Πρόστιμο 1.000.000 δραχμών επέβαλε το λιμεναρχείο Έλεουσινας στον κ. Νικ. Συκά, ανθυποπλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Έλλάς Φώς», γιατί σαν υπεύθυνος αξιωματικός καταστρώματος του πλοίου κατά τη διάρκεια εργασιών μεταφορών βαρελιών με πετρελαιοειδή κατάλοιπα δεξαμενών του πλοίου δεν έλαβε τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας με αποτέλεσμα να προκληθεί ρύπανση της θάλασσας σε συνολική έκταση 30.000 τ.μ. περίπου. Επίσης επέβαλε πρόστιμο 500.000 δρχ. στον Παύλο Κονταξή, Α' μηχανικό του LPG «Πετρογκάζ», για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής όρμου Βασιλικών Λευκάδας λόγω διαρροής από το πλοίο λιπαντικών ουσιών και πετρελαιοειδών. Και πρόστιμο 400.000 δρχ. στον Άνανία Γεροντάκη, κυβερνήτη του ρυμουλκού «Παύλος Μπακογιάννης», για ρύπανση της θάλασσας. Επίσης σε έλεγχο που έγινε βρέθηκε ότι οι δεξαμενές έρματος είχαν χρησιμοποιηθεί για αποθήκευση πετρελαίου και πετρελαιοειδών μιγμάτων του μηχανοστασίου με αποτέλεσμα να απειλείται ρύπανση όταν οι δεξαμενές αυτές χρησιμοποιηθούν για τον κανονικό τους προορισμό.

- Το κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε πρόστιμο 200.000 δρχ. στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Νήσος Κύθνος» γιατί, όπως διαπιστώθηκε από τον έλεγχο του βιβλίου πετρελαίου του πλοίου, στις 14 και 18 Αυγούστου 1990 απέρριψε σε θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου απόβλητα των δεξαμενών. Και πρόστιμο 250.000 δρχ. στον Δημήτριο Άλιφραγκή, πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Κατίνα» γιατί κατελήφθη να προκαλεί ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής της ράδας λιμένος Πειραιώς με απόρριψη ελαφρών πετρελαιοειδών ενώ στον Α' μηχανικό του σκάφους, Στέφανο Κόντρα, πρόστιμο 250.000 δρχ. για μη κανονική τήρηση του βιβλίου πετρελαίου.

- Το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης επέβαλε πρόστιμο 600.000δρχ. στον άλλοδαπό Α' μηχανικό του με σημαία Όνδουρας φορτηγού «Esta» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΛΟΣ NAUTICAL ALMANAC

Στά τέλη Οκτωβρίου κυκλοφορεί το Nautical Nautical Almanac του συγγραφέα κ. Νικ. Κροντήρη, με όλη την ύλη των συνήθων ALMANAC προσαρμοσμένη για το 1991.

Το κόστος της έκδοσης ανέρχεται σε δρχ. 9.000 και για τη προμήθεια αντιτύπων οι ενδιαφερόμενοι να απευθυνθούν στην εταιρία «Έλληνικές Ναυτιλιακές Έκδόσεις», Σκουζέ 14, Πειραιά.

ΜΑΡΙΑΣ Σ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ

TALES AND LEGENDS FROM CHIOS

Δείγματα γραφής της κ. Μαρίας Στάμου Φαφαλιού έχουμε τόσο απ' την πολυώτερη ελληνική έκδοση του βιβλίου αυτού, όσο κι απ' τις βραβευμένες απ' την Ακαδημία «Μαρτυρίες» που μας χάρισε η συνεργασία της με τον κ. Χάριτ Ν. Χατζηπέρα.

Το καινούργιο βιβλίο της κ. Φαφαλιού κυκλοφόρησε πρόσφατα στα αγγλικά με τον τίτλο: «Tales and legends from Chios».

Πρόκειται για μία ιδιαίτερα επιμελημένη έκδοση που στις 110 σελίδες της, η συγγραφέας έχει περιλάβει 50 ιστορίες για τη Χίο, τα πρόσωπα και τα πράγματά της. Καλογραμμένες κι ενδιαφέρουσες οι μικρές αυτές ιστορίες ξεκινούν απ' τα βάθη της προϊστορίας μας για να φτάσουν στο 1912 που η Χίος έλευθερώθηκε απ' τους Τούρκους. Και παράλληλα με τη χάρη και τη σπιρτάδα τους μας παρέχουν χιλιάδες δυο πληροφορίες για την ιστορία, τους μύθους και τις παραδόσεις του όμορφου νησιού.

Η θαυμάσια εικονογράφηση του βιβλίου (σχέδια Σοφίας Ζαμπούκου), ή εύσυνειδητη πρωτοβουλία της συγγραφέως να μας ενημερώνει για τις πηγές της κάθε ιστορίας καθώς και η σχετικά πλουσιώτατη βιβλιογραφία, συμπληρώνουν τα χαρίσματα του ωραίου αυτού βιβλίου.

Ε.Α.Α.

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



- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΙΕΛ	Έλληνική	7.571	1970	Έπιθεωρήθηκε στη Βρέστη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στη κυρία μηχανή στις 1/10.
ΒΡΑΧΟΣ	Όνδουριανή	9.284	1972	Έπιθεωρήθηκε στην Έλευσίνα συνεπεία ζημιών πού υπέστη στη μηχανή καί από πρόσκρουση στις 17/5.
ΚΟΜΕΤ (Πρ. «Λάνκα Ρουάν»)	Έλληνική	14.374	1978	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή πού υπέστη στις 23/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΜΥΣΤΡΑΣ	Κυπριακή	1.480	1972	Έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση πού υπέστη στη Φρητάουν στις 4/9.
ΠΟΠΗ	Έλληνική	11.002	1967	Συγκρούστηκε μέ τό μεταλλευματοφόρο σκάφος «Sudestada» σέ θέση 35.08 Ν, 55.10 Δ στις 30/9 καί υπέστη ρήγμα.
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ	Παναμαϊκή	8.034	1968	Κατά τό ταξίδι Κούβα γιά Ρόττερταμ υπέστη βλάβη στη βοηθητική μηχανή στις 27/9.
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	Έλληνική	8.064	1969	Υπέστη ζημιές στό πηδάλιο από πρόσκρουση στην Αμβέρσα στις 8/10.
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	Έλληνική	5.527	1968	Υπέστη πυρκαϊά άνοικτά τής Όστάνδης στις 12/10.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΤΟΡΙΑ	Κυπριακή	18.829	1972	Υπέστη άπώλεια τής άγκυρας καί μέρους τής άλυσσίδας στό Ρίτσαρντς Μπαϊή στις 14/9.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	Έλληνική	19.451	1973	Συγκρούστηκε στό Μπουσάν στις 12/10 μέ τό μάλκερ «Pacosean».
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ	Κυπριακή	15.952	1986	Συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη, στις 27/9 μέ τό μάλκερ «Kvarner».
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	Κυπριακή	30.639	1980	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στη Φουκουγιάμα, στις 3/9. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΠΟΝΤΟΣ	Λιβεριανή	35.840	1972	Συγκρούστηκε μέ τό μεταλλευματοφόρο «Aviles» στό Μπουένος Αϊρες, στις 7/9.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ	Λιβεριανή	51.501	1974	Κατά τό ταξίδι Σιγκαπούρη γιά Τζαμπόρου Τέρμιναλ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 2/9.
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ	Κυπριακή	15.740	1973	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στη μηχανή τόν Αύγουστο.
ΜΙΚΤΑ:				
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	Έλληνική	45.025	1983	Υπέστη άπώλεια τής άγκυρας καί τής άλυσσίδας στό Άρζιου στις 21/9.
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	Κυπριακή	43.867	1973	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 24/9 καί κατέπλευσε στον Πειραιά γιά έπισκευές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΑΛΚΑΙΟΣ	Έλληνική	3.941	1970	Έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή στις 28/9.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Συγκρατημένη αίσιοδοξία του έφοπλισμού κατά τό διαρρηύσαν πρώτο 150ήμερο του 'Οκτωβρίου, καθώς τά μηνύματα από τίς περισσότερες αγορές ξηρού φορτίου φανερώουν αναζωπύρωση τής ζήτησης πλοίων γιά άμεσες φορτώσεις.

Η βελτίωση τής ζήτησης οδήγησε ήδη στή βελτίωση τών ναύλων στά μπάλκ κάρριερς μεγέθους πάναμαξ στίς κλασσικές διαδρομές μεταφοράς σιτηρών, όπως έπίσης καί στά μεγαλύτερα πλοία πού άπασχολούνται σέ μεταφορές γαιάνθρακα καί έν μέρει καί σ' αυτά πού μεταφέρουν μινεράλια.

Χαρακτηριστικά στά σιτηρά, οι ναύλοι γιά τά συνήθη φορτία τών 50.000 τόν. περίπου από Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία έφθασαν τά έπίπεδα τών δολ. 22, γιά τό Κόντινεντ τά δολ. 12 καί γιά τή διαδρομή από Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ γιά 'Απω 'Ανατολή τά δολ. 11.

Στή κατηγορία τών γαιανθράκων καί του μεταλλεύματος, οι συμφωνίες πού άκολουθούν έμφανίζουν σαφή βελτίωση έναντι τών έπιπέδων τών ναύλων πού πληρώθηκαν πριν δύο εβδομάδες:

- 100.000 τόν. γαιάνθρακες από Χάμπτον Ρόουντς γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 14,95.
- 100.000 τόν. γαιάνθρακες από Χάμπτον Ρόουντς γιά Ρότερνταμ, δολ. 6.
- 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα από Νάρβικ γιά 'Αμβέρσα, δολ. 3.625.
- 90.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπάρο γιά Γκιζόν, δολ. 7,55.

Βεβαίως, οι παραπάνω συμφωνίες λαμβάνουν υπόψη τά πολύ άκριβά πλέον καύσιμα, αλλά δέν πρέπει νά μάς διαφεύγει τό γεγονός ότι από τίς 6 Αυγούστου 1990 ζούμε σέ μία περίοδο ύψηλών τιμών πετρελαίου. Η άναμενόμενη επανεμφάνιση τών Σοβιετικών στήν αγορά τών σιτηρών, ή αναζωπύρωση τής κίνησης πού σημειώνεται ήδη στά λιπάσματα καί ή επιτάχυνση τών φορτώσεων από τή περιοχή τών Μεγ. Λιμνών, πριν τό κλείσιμό τους γιά τή χειμερινή περίοδο, άναμένεται νά επιδράσουν θετικά στήν αγορά ξηρού φορτίου τίς άμέσως προσεχείς έβδομάδες.

Οι παρακάτω ναυλώσεις ύποδεικνύουν τά σημερινά έπίπεδα τών ναύλων στά μικρότερα μπάλκ κάρριερς στίς λοιπές κατηγορίες φορτίων:

- 30.000 τόν. λιπάσματα Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ινδία (δωτ. άκτή) δολ. 35 φίο.
- 30.000 τόν. κριθάρι Βανκούβερ/ Πρίνς Ρούπερτ γιά Κωνσταντζα, δολ. 21,375.
- 19.600 τόν. λιπάσματα 'Ακαμπα γιά 'Ινδία (δωτ. άκτή) δολ. 19,25 φίο.
- 19.000 τόν. ζάχαρη χύδην Φίτζι γιά Λον-

δίνο, δολ. 31 φίο.

— 14.000 τόν. ζάχαρη χύδην Μαυρίσιους γιά Λονδίνο, λίρες 14,50 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Βελτίωση τών συνθηκών καί στόν τομέα τών χρονοναυλώσεων, όπως χαρακτηριστικά ύποδηλώνουν οι ναύλοι γιά μπάλκερς μεγέθους 35.000 τόν. d.w. στά συνήθη κλεισίματα Κόντινεντ/ 'Απω 'Ανατολής συζητούνται στά δολ. 8.000 τήν ήμέρα, έναντι τών δολ. 7-7.300 τών προηγουμένων εβδομάδων.

Η περιοχή του 'Ατλαντικού παρουσίασε τίς τελευταίες ήμέρες σαφή βελτίωση, κυρίως λόγω τής έλλειψης πλοίων μέ άμεση παράδοση, ένω τό αντίθετο συμβαίνει στήν πλευρά του Ειρηνικού, όπου ή συσσώρευση τοννάξ διατηρεί τά μισθώματα στά ήδη διαμορφωμένα χαμηλά έπίπεδα.

Τά ακόλουθα κλεισίματα είναι πιστεύουμε χαρακτηριστικά:

- 72.000 τόν. d.w. από Νοτ. Κορέα κυκλικό ταξίδι Ρωσίας, δολ. 7.100 τήν ήμέρα.
- 64.000 τόν. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 225.000.
- 63.000 τόν. d.w. από 'Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.500 τήν ήμέρα.
- 49.000 τόν. d.w. από Γκέντ γιά Σαίντ Λόρενς μέ έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 4.500 τήν ήμέρα.
- 37.700 τόν. d.w. από Αυστραλία γιά 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 τήν ήμέρα.
- 24.000 τόν. d.w. από 'Ατλαντικό ΗΠΑ κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 8.500 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τίς σημαντικές ποσότητες πετρελαίου πού φορτώθηκαν από τή περιοχή του

'Αραβικού Κόλπου οι ναύλοι τών U/VLCC's παρέμειναν στά έπίπεδα του WS 50-52, σημειώνοντας μείωση τής τάξεως του 20% έναντι τών έπιπέδων του Σεπτεμβρίου.

'Αντίθετα βελτίωση σημειώθηκε στήν αγορά τής Δωτ. 'Αφρικής, ή όποία εμφάνισε κινητικότητα καί οδήγησε τούς ναύλους γιά φορτία τών 130.000 τόνων στά WS 80.

Συσσώρευση άνοικτών πλοίων στή περιοχή τής Μεσογείου, οδήγησε σέ πτώση τών έπιπέδων περί τά WS 115-120 γιά φορτία τών 80.000 τόνων, ένω αντίθετα, ή αγορά τής Καραϊβικής παρουσίασε συνεχή ζήτηση καί οι ναύλοι παράλληλη άνοδική πορεία, όπως χαρακτηριστικά οι 80.000 τόν. στά WS 130 καί οι 50.000 τόν. στά WS 180.

Τέλος, ή αγορά τής Βόρειας Θάλασσας δέν επέδειξε ιδιαίτερη ζωρότητα μέ άποτέλεσμα οι 80.000 τόν. νά πληρώνονται περί τά WS 120.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

- 280.000 τόν. από 'Αραβικό Κόλπο γιά Δύση, WS 50.
- 260.000 τόν. από 'Αραβικό Κόλπο γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5.
- 240.000 τόν. από 'Αραβικό Κόλπο γιά 'Ιαπωνία, WS 57,5.
- 143.000 τόν. από Δωτ. 'Αφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 78.
- 123.000 τόν. από 'Αραβικό Κόλπο γιά Τουρκία, WS 103.
- 80.000 τόν. από 'Αλγερία γιά Μεσόγειο, WS 110.
- 75.000 τόν. από 'Αλγερία γιά 'Ισπανία, WS 125.
- 75.000 τόν. από Βενεζουέλα γιά Βορ. Εύρωπη, WS 130.

Μικρότερης έντασης ή ζήτηση γιά μεταφορές προϊόντων του πετρελαίου, οδήγησε σέ κάποια χαλάρωση τών ναύλων στά πρόντακτ κάρριερς.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: Νουαντχιμπου 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα περίπου Τριέστη, δολ. 6 φίο, 2,5 ήμέρες αντίστοιχα, άμεση.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: Βανκούβερ / Πρίνς Ρούπερτ 30.000 τόν. κριθάρι Κωνσταντζα, δολ. 21,375, 5 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ: Κόλπο ΗΠΑ 12.000 τόν. γεννήματα Καζαμπλάκα, δολ. 19,25 φίο, 3 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-8.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Ντάρμπαν / Μαπούτο 14.000 τόν. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 14,50 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 12-18.

ΠΥΘΙΑ: Κέϊπ Λαμπερτ 100.000 τόν. σιδηρομετά-

λλευμα Δουκέρκη, δολ. 9,25 φίο, 5 ήμέρες φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-5.

ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. περίπου σιτηρά Τυνησία, δολ. 19,50 φίο, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 3-10.

ΒΑ'Ι'Ν: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 5,25, 35.000/35.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-25.

ΤΖΩΡΤΖ Δ.: Ντάρμπαν / Μαπούτο 14.000 τόν. περίπου ζάχαρη Λονδίνο, λίρες 14,50 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΕΤΙΕΝ: Βραζιλία 33.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 26 φίο, 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση,

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Όκτωβρίου 24-30.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 20,50 φίο, 11 ημέρες, 'Όκτωβρίου 20-30.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Ποταμό Μισισσιππί 33.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 346.500 κατ' αποκοπή φίο, πλέον δολ. 4.000 demurrage, 'Όκτωβρίου 8-10.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Πουέρτο Μπολιβάρ 120.000 τον. περίπου Ρότερνταμ, δολ. 6,50 φίο, 50.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση.

ΜΟΥΡΑΝΟ: Τουμπάρδο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 7,55, φίο, 7 ημέρες, 'Όκτωβρίου 20-25.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Ντάρμπαν 18.000 τον. ζάχαρη χύδην 'Ιντσόν, δολ. 26 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Όκτωβρίου 18-28.

ΓΟΥ'ΙΤΛΥ ΜΠΑΙΗ: Καζαμπλάνκα 12.000 τον. φασάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 30,50, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. ελευθερ. εκφόρτωση, 'Όκτωβρίου 21-28.

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. φασάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Όκτωβρίου 24-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΝΑ: 26.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βόρνεο άμεση, επαναπαράδοση Νότ. Κορέα, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΒΙΤΑΛΙ II: 16.200 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΡΟΛΛΟΝ: 67.800 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβούργο 'Όκτωβρίου 8-10, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΙΣΜΗΝΙΟΣ: 50.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βραζιλία 'Όκτωβρίου 10, ταξίδι μέσω 'Αδριατικής με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 4.300 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΑΡΚΕΣΑ: 71.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Μπούνμπουρι με επαναπαράδοση Σαϊντ Λόρενς, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.800 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία, 'Όκτωβρίου 1, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.730 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 6.350 την ημέρα, πλέον δολ. 135.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 54.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Μοντουάρ Σεπτεμβρίου 25, κυκλικό ταξίδι Νοτ.

'Αμερικής με επαναπαράδοση Λισσαβώνα / 'Αμβούργο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.700 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νιουκάστλ/ NSQ 'Όκτωβρίου 7-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σαβάννα 'Όκτωβρίου 10-15, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΒΑΚΗΣ Τ.: 49.000 τον. d.w. του 1971, παράδοση στον πιλότο Γκέντ άμεση, ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 4.500 την ημέρα.

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

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

ΑΙ'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 ακτή '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 'Όκτωβρίου 1-10, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΛΟΡ: 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.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Δυτικές όψεις, WS 52,5, 'Όκτώβριο.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 80, 'Όκτωβρίου 6.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Ντός Μπόκας 72.000 τον. μέρος φορτίου Πλώλμπορο, WS 106,25, 'Όκτωβρίου 3.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 37.000 τον. μέρος φορτίου 'Ανατολ. ακτή Κεντρ. 'Αμερικής WS 325, 'Όκτωβρίου 6.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 105, όψιόν Κόντινεντ WS 100, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 90, 'Όκτωβρίου 3.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Λαβέρα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 375, όψιόν Μεσόγειο WS 370, 'Όκτωβρίου 5.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: 'Ανατολ. Μεσόγειο 45.000 τον. Λαβέρα, WS 200, 'Όκτώβριο.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σιντί Κερίρ 84.000 τον. Σαβόνα, WS 112,5, 'Όκτώβριο.

ΜΟΥΡΑΝΟ: 'Αρζού 100.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 84, Σεπτεμβρίου 28.

ΦΙΝΕΣΣ: Κάργκ 'Αϊλαντ 60.000 τον. Κολόμπο, WS 187,5, 'Όκτωβρίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 238.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 76,5, 'Όκτωβρίου 9.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 60,5, 'Όκτωβρίου 22.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Ρας Τάν 90.000 τον. Σιράχα, WS 127,5, 'Όκτωβρίου 22.

ΟΡΕΜΠΑΕ: 'Οδησσό 57.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 157,5, 'Όκτωβρίου 14.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΑ, WS 70, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 72,5, 'Όκτωβρίου 8.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: 'Αλγερία 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 165, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 160, 'Όκτωβρίου 12.

ΚΑΣΤΩΡ: 'Ελλάδα 30.000 τον. καθαρά Κάρατσι, δολ. 875.000 κατ' αποκοπή, 'Όκτωβρίου 9.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: 'Ιταλία 24.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 373, άμεση.

ΤΣΑΜΠΙΝ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου Σαρρόκ, WS 115, 'Όκτωβρίου 10.

ΦΑΣΣΑ: Πέννινγκτον 120.000 τον. διάφορες όψεις, WS 70, 'Όκτωβρίου 17.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Κόλπο ΗΠΑ 37.000 τον. 'Απώ 'Ανατολή, δολ. 1.800.000 κατ' αποκοπή, 'Όκτωβρίου 20.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία 31.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, διάφορες όψεις, WS 338, 'Όκτωβρίου 21.

ΧΙΟΣ: Πούντα Καρντόν 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Βραζιλία WS 415, 'Όκτωβρίου 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Νίγκ Μπαίη 80.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 95, 'Όκτωβρίου 14.

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



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

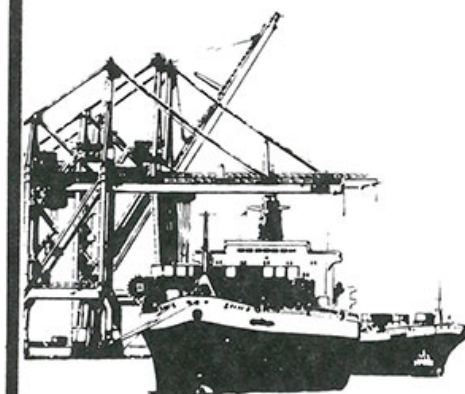
Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) · 4524467

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



SHIPBUILDING BOOM

A shipbuilding boom appears to be shaping up with an increase of 15% in orders placed during the second quarter of 1990 over those made during the first quarter.

The world order book now stands at 40 million grt (about 60 million dwt.) while orders placed during the second quarter of the year amounted to 8.5 million grt.

These orders are for a total of 2,665 ships of which 1,295, totalling 13 million grt. are already under construction and work is about to begin on the remaining 1,370 (17 million grt.).

Japanese yards are in the lead with these orders, accounting for 32.97% followed by South Korea with 24.52%. Among other shipbuilding countries only Spain and Poland marked a slight decline while the highest increases (excepting Japan and South Korea) were marked by Britain, Finland and Italy.

The tonnage under construction which is for export stands at 30 million grt. or 77% of world orders with Liberia accounting for 12 million grt., Panama 6 million, Norway 2.5 million and the USSR for 1.2 million, followed by the Bahamas, Singapore and Sweden. The largest exporter is Japan with 11 million grt. representing 87.1% of its order book, followed by South Korea with 9 million grt. (96.2% of its order book), Yugoslavia with 1.6 million grt. (96.8%), West Germany with 1.1 million grt. (76.3%) and Spain with 1.07 million (82.7%).

EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS

The EC Shipowner's Association (ECSA) has made its position clear on EC shipping policy, pending the European parliament's debate the subject of a Euros register and on the problems arising from road transport through Austria.

Pointing out that sea transport makes up 90% of the Community's international trade and 30% of inter-Community trade, ECSA insists on the need to improve the competitiveness of Community flags by a) reducing manning costs by exempting seamen from paying income tax and reducing shipowners' contribution, b) allowing the more extensive use of foreign crews paid in accordance with the living standards of their own countries and c) adapting the EC financing of shipowners to the levels of

their international competitors.

ECSA further hopes the parliament will accept the Sarlis proposals concerning the improvement in the terms for operating ships under the Euros flag. If this is achieved, it will be a first step towards the "repatriation" of ships to their national flag and for the employment of Community seamen.

Finally, ECSA considers that among the advantages of inter-Community cabotage is the fact that the only investment needed is for harbour improvement. Coastal transport does not need to be subsidised as rail and road transport sometimes need to be, consumes relatively lesser energy, does not pollute the environment as do other means of transport and is less hazardous where dangerous cargoes are concerned.

THE RESERVE FLEET

For the first time, the U.S.'s fleet of reserve cargo ships has been put into use to serve military needs in the Gulf. This fleet was created in 1976. It is staffed by civilian seamen and comes under the Military Sealift Command. It consists of 96 ships on the east and west coasts of the U.S. available to naval bases in those areas.

Fifteen such ships came into operation last August and 13 more have since been added with the prospect of even more being used. They are used to carry heavy military equipment and supplies for the expeditionary force of 35-40,000 men.

In addition to this reserve fleet, the U.S. Navy also has a fleet of fast cargo ships, among them six former container ships bought from Sea-Land in 1980, converted to carry military vehicles at a speed of 30 knots.

Finally, the U.S. Navy also charters foreign ships for its needs, particularly ships able to carry extra-heavy loads. Eight such ships have already been chartered for 3 months with a year's option.

THE EMBARGO ON IRAQ

Although cargo ships heading for Akaba are inspected and subjected to a careful search, there is always the danger that certain Lebanese ports will become the weak link in the naval blockade of Iraq, according to the Bureau Maritime International (BMI).

This office, with headquarters in London, deals exclusively with cases of international maritime fraud, exposing methods and devices used for such

fraud and informing all concerned.

The weakness of the Lebanese state and the existence of many ports held either by Christian or Moslem factions, make it feasible for food and other supplies to be channelled through them to Baghdad. The BMI has asked Western states to bolster their naval presence off the Lebanese coast but admits that naval vessels alone cannot solve the problem. Also, since the Lebanon is a sovereign state, at least on paper, it would be difficult for naval units to operate in its territorial waters without the authority of a U.N. resolution.

Moreover, according to a Reuter report, Cyprus could be used as a "turntable" for goods destined for Iraq by Iraqi, Palestinian and Lebanese traders who are extremely talented in such procedures.

FELS CLINCHES FACTORY PROJECT AND CONTRACT FOR CABLE SHIP

Far East Livingston Shipbuilding Ltd (FELS), through two of its group companies, FELS China Ltd and NORMS Engineering Company Ltd, clinched a contract to construct an automobile factory in Guangdong Province, China.

When completed by November 1990, the American-owned automobile factory, Panda Motor Corporation, will provide 160,000 square metres of covered space. Situated at Dan Sui, a rural but strategic location in Huizhou county, the project will be one of the largest single factory structures.

The project involves the supply, fabrication and erection of more than 11,000 tonnes of structural steel and deckings.

In addition, Far East Livingston Shipbuilding Ltd was awarded a contract for

a cable-laying and repair ship by Tele-globe Marine, the third cable-ship contract to be won by FELS since November 1988.

The 7,600 metric tonne vessel incorporating state-of-the-art naval architecture and technology will also be equipped to gather satellite and land-based positioning data required to conduct surveys for new cable installations and for cable laying, burials and repairs.

MACGREGOR EQUIPMENT FOR FIFTH GRIMALDI CARRIER

The success of an earlier series and healthy freight flow have encouraged Italy's Grimaldi group to order another large multideck RoRo carrier from Fincantieri's Castellammare di Stabia yard near Naples. MacGregor Navire has again been selected to supply an extensive outfit of cargo access and transfer equipment to promote handling efficiency and multi-purpose capability.

The 19,100 dwt newbuilding will be similar in overall design to the «Repubblica di Amalfi» and «Repubblica di Genova» delivered by the same yard in 1988/89 for deployment in Grimaldi's North Europe/West Africa/ Brazil triangular trade. An impressive flexibility for transporting cars and other wheeled freight, containers, general and project cargoes is secured by a 12-deck layout which included four hoistable card decks.

NEW APPOINTMENT AT THE GERMANISCHER LLOYD

The Supervisory Board of Germanischer Lloyd has appointed Rainer Schondube, MBA, Deputy Executive Board Member, with effect from 1 October.

50 YEARS AGO

—The inability of the coastal ship-

ABS announces major reorganization

A major reorganization plan for the American Bureau of Shipping, one of the world's leading ship classification societies, was announced recently by ABS Chairman and President Frank J. Iarossi. The plan approved by the ABS Board of Managers at its regular meeting on September 17th. Key features of the plan, which will be implemented in phases over the next nine months, include:

- Decentralization of day-to-day operational and technical activities of ABS's basic marine business in the interest of improved efficiency and customer service.
- Consolidation of regional leadership of these worldwide activities in three companies, ABS Americas, ABS Europe, and ABS Pacific, to be formed in early 1991 and headquartered respectively in Houston, London and Singapore.
- Relocation by mid-1991 of streamlined corporate office to New York City, where it had been formerly based.

- Creation of a new business unit, ABS Industrial Verification Inc., which will focus upon developing verification services to nonmarine industrial enterprises.

ABS is a not-for-profit, nongovernmental society that serves as a self-regulatory agency for the marine and offshore industries and there are currently some 12,500 vessels in ABS class — about one-fifth of the oceangoing ships of the Western world.

ABS employs approximately 1,500 people and operates in 88 countries through offices in 159 cities, including Houston, London and Singapore. All existing offices will continue. London and Singapore, two of 10 regional offices established in the initial decentralization of 1988, will undergo modest expansion to undertake their new roles as the headquarters for ABS Europe and ABS Pacific.

ping pool to serve the country's coastal communications for financial reasons (high cost of coal and reduced traffic in passengers and goods) has caused the government to proclaim Law 2578 by which it temporarily undertakes the operation of the country's coastal communications.

— Reviewing the war at sea during the first fortnight of October we note further difficulties cropping up in cargo ship operations. The few remaining free areas now in imminent danger of being swallowed up by the war.

— During the first seven months of 1940 1,409 ships totalling 4,742,762 net tons arrived at Plate ports. Of these, 288 were British and 144 were Norwegian. Greece ranked sixth with 122 ships.

— The German High Command has announced the sinking of 45 ships totalling 258,926 grt. between 29th Septem-

ber and 10th October of which 5 were sunk by E-Boats, 11 by air action and the remaining 29 by U-boats.

— During the past fortnight the following Greek cargo ships were lost through war risks:

«Antonios Chandris» 5.866 grt. out of Buenos Aires, was torpedoed and sunk off the Azores. The crew took to three lifeboats. Two of these, containing the master and 21 crew members were found and rescued by a Portuguese ship. The fate of the third lifeboat with 10 crewmembers is unknown.

«Agiros Nicolaos» (Hadjipateras Bros) 3.687 grt. was sunk on October 1, by an unknown submarine in the Atlantic. Its 26 man crew took to two lifeboats and was rescued at Oporto and Leixoes after a few days at sea.

(Naftika Chronika No. 236 15.10.1940)



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Maritime Cooperation between USSR and EEC

On 26, 27 and 28 September 1990 a Symposium took place in Yalta, between representatives of EEC and USSR. In the symposium the subject of the development of the relations between the USSR and the EEC on Maritime Transport was considered and especially the economic and policy framework of today shipping, the main features of the shipping policy of each side, history and future developments of maritime re-

lations between USSR and EEC, liner services, bulk trades and overseas liner trades and the problems and possibilities for the maritime cooperation between the two organisations.

In the Symposium there was also the reading of a speech by Dr. Matheos D. Los, as representative of the Union of Greek Shipowners. Dr Los speech, which follows was titled:

Bulk Trades between USSR and the EEC: Towards a Liberal Future:

It is with great honour and particular pleasure that I address this symposium, as a representative voice of the Shipowners of Greece. The pleasure is deeply rooted considering that Yalta, as all other ports in the Soviet Black Sea, Baltic, Far East and even certain Arctic areas have been familiar grounds to Greek Shipowners for centuries, especially in terms of bulk trades. Not to mention the very substantial centuries-old cultural, religious and commercial ties that have linked the Russian and the Greek people.

Indeed, today's audience may be interested to know that one of the first flags of convenience used by the reek sailing mastes of the 18th century was the flag of Tsarist Russia. A flag of necessity indeed it was, considering that during that period Greece was under Ottoman sovereignty. The Kainardji Treaty in 1994 between Russia and the Ottoman Empire marked the opening of the Aegean ports to Russian Sea trade. Already masters of commerce in their own seas, the enslaved Greeks seized the opportunity of this historic Treaty to hoist the Russian flag and freely sail the seas of

the Russian East to conquer this great market that was considered the granary of Europe.

Since then and after Greece became a free country in the early 19th century, the grand and great grandfathers of today's traditional Greek shpowners frequented every port in Russia (later the Soviet Union), as seamen and/or masters of their own ships. The numerous charterparties signed between owners of greek sailing and steam vessels and the Trade Delegation of the USSR in Piraeus during the period between the two World Wars, bear witness to a long sea-trade partnership and sincere cooperation.

In today's market the traditional ties between the Greek and the Soviet people are still there through the open freight trade, although their scope is limited mostly to massive grain bulk imports by the Soviet Union, about half of which are carried by foreign vessels.

Many of the distinguished delegates present here may wonder what may be the meaning of such a relatively lengthy introduction about the past, when the

future of bulk trades between the USSR the EEC and the rest of the world appears to be the hot issue today.

The explanation is as simple and clear as our shipowners business philosophy: during all these decades, when the term «laissez faire» was unknown to Soviet policy-makers and the possibility of «perestroika» was unimaginable by western analysts, we Greeks and other independent cross-traders already applied perestroika in a highly competitive open market environment — and Sovfracht can assure you about this. While economists and politicians used the term «Iron Curtain» to isolate the Soviet East from the capitalist West, the Greeks used their «Iron Ships» to link these two worlds and to satisfy the needs of the Soviet people. Perestroika is therefore no news to Greek shipowners, though today it really only applies to fraction of the Soviet Sea trade (i.e. the grain imports). Moreover, this unique example of an open market niche in the otherwise restrained Soviet trade pattern may well serve as the blueprint for the gradual liberalization of all import and export sea trades of the USSR with the outside world.

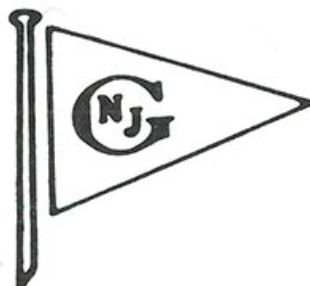
The Greek philosophy is shipping is of course well known among our trading partners and our competitors. By transporting cargoes worldwide as cross-traders, through open competition, we in fact serve the needs of the final consumer by lowering the price of the product he needs. It is our firm belief that low transportation costs can only be achieved in a shipping market that is open to all and through free interaction of supply and demand.

The EEC general trade philosophy as stipulated in the Treaty of Rome is quite in line with our beliefs. So are the four EEC regulations adapted specifically for shipping in 1986 aiming to promote free and fair, competition not only among EEC members but also among their shipping partners worldwide.

In summary, we see that the example of free trading Greeks and other cross-

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

traders in the Soviet grain transport is there, and so is the institutional framework set up by one of the USSR's biggest trading partners, the EEC. It remains to be seen how the Soviet economy, under its new progressive leadership, will be able to gradually adapt to the rules of free and fair competition in sea-trade.

Let us also not forget the great exporting potential of the Soviet Union: today it mainly consists of crude oil and petroleum products and, to a lesser extent, metals and machinery. Through imaginative exploitation of its natural resources the USSR may well become an export giant also in the dry bulk sector by the turn of the century. And besides, why shouldn't we believe in and expect the revival of the old granary of Europe?

In view of such an important trade expansion in the future it is essential that free and fair competition be promoted in bulk sea transport. It is high time that present protectionism enshrined in bilateral agreements, be gradually but irrevocably abolished for the sake of cheaper final product prices at both ends of the trade.

The strategy of overinvesting and oversubsidising national fleets has already taken its toll in the government budgets of many countries. The Soviet Union is certainly one of them. Taking a

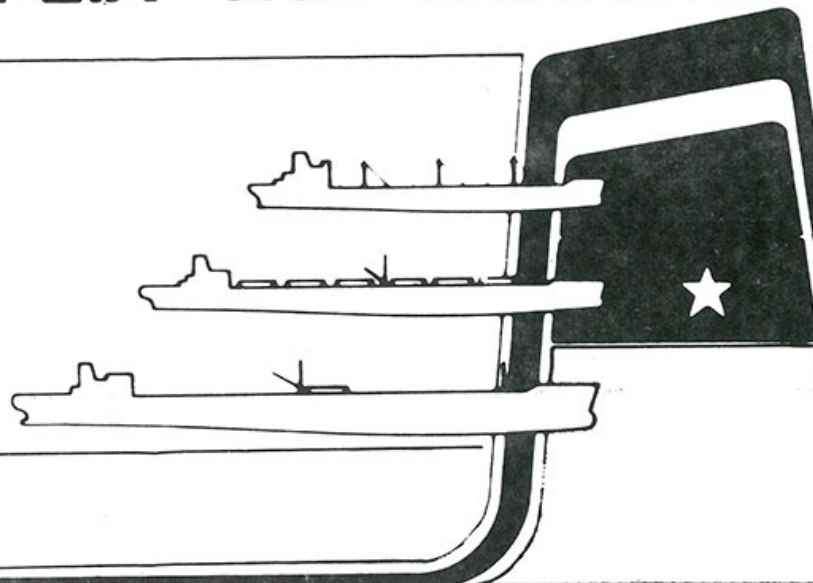
look at Sovcomflot's current orderbook, one can imagine the huge financial burden pressing upon the Soviet Economy: more than fourty liquid and dry cargo bulk ships are to be delivered between now and 1994. Not to mention the negotiations between the Soviet Union and Japanese yards which actually broke down last May due to high newbuilding prices, for an order of up to 50 new bulk carriers.

In such troubled times for the Soviet Economy, the advice of a Greek friend would be to keep away from the luxury of the newbuilding market and even go as far as selling soviet fleet ships to earn hard currency while the S + P market is still in a good mood. Such a strategy would also increase the brokerage activity of Sovfracht through chartering of foreign vessels in the free market, for cargoes which up to now were classified as state orders and restricted to Soviet Shipping companies. It would also stimulate bareboat chartering of foreign ships by the Soviet Union in times when hard currency for the financing of new ships is scarce. This would even lead one step further to the establishment of joint ventures between the Soviets and those who are already familiar with the free market environment. For those who are sceptic about the social problem which could be created by an eventual

contraction of the Soviet fleet, it is important to stress that the know-how and seafaring capabilities of Soviet seamen are well known not only in the Soviet Union but also in the rest of Europe and the shipping world. Such fine seamen will never be out of work. As an example let me mention that the Union of Greek Shipowners, passing from words to deeds, has recently signed an agreement with the Soviet Ministry of Mercantile Marine for the employment of Soviet Nationals on board Greek - owned vessels (this being another example of pioneering work towards a more liberal economic system).

These few sincere thoughts and considerations, arising directly from the day to day shipping scene and based on the mentality of a centuries-old free shipping pragmatism, may gradually lead to the desired goal: a mutually beneficial, free market future in bulk trades between the USSR and its foreign trading partners. Shipping is perhaps the first free trade juncture between the East and the West. The Oceans have the power of bringing markets closer together through sea transportation and of creating free people as Goethe said. We Greeks, for our part, have lived this experience very successfully from time immemorial. Thank you.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άναχωρήσει - δ. = διαβίβει - ε. = ξεφορτώσει)
(β. = δεξαμενοπλοία - μ. = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'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
ΑΕΤΟΣ...	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ...	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ...	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)...	69	2671
Α'ΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084
Α'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800
Α'ΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800

Α'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9136
Α'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝ...	71	78021
Α'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	16080
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ...	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ...	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ...	83	15857
ΑΛΙΝ ΙΙ...	69	10650
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 ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ...	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ...	84	14103
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ...	84	36958
ΑΜΙΛΙΑ...	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ...	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ...	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ...	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ...	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ...	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ...	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ...	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ...	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ...	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ...	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222
ΑΝΑΦΗ...	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634

δ. Σουέζ 18/8	
ε. Βιζακαστανάμ 31/8	
ε. Πειραιά 19/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 25/8	
α. Ροζάριο 27/8	
πρός Χιούστον 18/7	
πρός ΗΠΑ 26/7	
α. Χαίφα 3/8	
α. Πειραιά 28/8	
ε. Πειραιά 17/7	
μεταφορές Πάτρας	
δ. Γιβραλτάρ 19/8	
ε. Πειραιά 22/6	
πρός ΗΠΑ 28/7	
α. Ν. Χάβεν 24/7	
ε. Σανγκάι 14/8	

ε. Ίλιτσέβσκ 26/8	
α. Νόρβικ 28/8	
πρός Βεγγάλη 26/7	
α. Πόντα ντό Ούμπου 9/8	
δ. Γιβραλτάρ 26/8	
α. Πειραιά 30/8	
ε. Σάν Φραντσίσκο 23/8	
ε. Μπόταν Μπαίη 27/8	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Χιούστον 31/8	
α. Γιούροπορτ 30/8	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/8	
ε. Καζαμπλάνκα 29/8	
α. Μπουναβεντούρα 10/8	
δ. Πόρτ Σάιθ 29/8	
ε. Πειραιά 29/4	
ε. Πειραιά 30/8	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
πρός 'Αμβέρσα 19/8	
πρός Δακάρ 13/8	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 25/8	
πρός 'Ιντσόν 10/8	
πρός Βαγκαρτί 27/8	
πρός Μανίλα 20/7	
α. 'Αντοφαγκάστα 20/8	
πρός Ταρτούς 7/8	
πρός Μόντρεαλ 14/8	
ε. 'Οδησσό 25/8	
πρ. «Norman Merchant»	
α. Σιγκαπούρη 15/8	
δ. Παναμά 21/8	
ε. Γκντάνσκ 27/8	

πρός 'Ιράν 25/7	
πρός Κασσιόφυκ 23/8	
ε. Χέυ Πόιντ 24/8	
ε. Βομβάη 4/8	
πρός Νικαράγουα 1/8	
πρός Μπουσάν 22/8	
πρός Αυστραλία 15/8	
πρός 'Ιντσόν 10/8	
πρός Σιγκαπούρη 18/8	
α. Μαντλουότο 30/8	
δ. Παναμά 19/8	
πρός Λάγος 21/8	
πρός Μανίλα 17/8	
πρός Κίνα 21/8	
πρός Μπαγκκόκ 14/8	
πρός Σιγκαπούρη 24/8	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 26/8	
ε. Ντάρμπαν 27/8	
ε. Μανίλα 22/7	
ε. Χόγκ Κ'ογκ 26/8	
πρός Κοπέρ 2/8	
πρός Τοκουγιάνια 8/8	
ε. Μόγκλα 12/8	
πρός ΗΠΑ 6/8	
α. Λεμεσό 22/8	
πρός Τσιταγκόκ 30/8	
ε. Νιούκασλ 16/8	
ε. Ντάρμπαν 22/8	
ε. 'Αλεξανδρέττα 27/8	
ε. 'Αμβέρσα 30/8	
ε. Φρημάντλ 22/8	
ε. Γένοβα 29/8	
πρός Σιγκαπούρη 3/8	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/8	
ε. Σέτε 21/8	
πρός Πιομπίνιο 23/7	
α. Ντάρμπαν 26/7	
α. Λός 'Αντζελος 23/8	
α. Σίνες 18/8	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 29/8	
πρός Ρότερνταμ 29/8	
πρός Όλλανδία 25/8	

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ...	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ...	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)...	69	46389
ΑΝΝΑ Λ...	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ...	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ...	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)...	77	75124
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)...	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ...	78	20328

ΑΡΕΘΗ...	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ...	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134
ΑΡΙΕΛ...	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
ΑΣΦΑΛΑΝΤ 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'ΑΟΡ...	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν...	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ...	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ...	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)...	75	44601
ΑΤΛΑΣ...	77	11804
ΑΥΛΙΣ...	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ...	77	6096
ΑΦΡΟΣ...	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ...	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ...	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)...	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)...	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ...	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)...	72	57527
ΒΙΒΗ Μ...	78	1800
ΒΟΛΟΣ Ι...	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ...	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)...	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ...	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ...	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ...	72	41164

πρός Περσικό 14/8	
πρός Ναγκόγια 12/8	
πρός Κουανγκάγκ 3/7	
πρός Βραζιλία 15/8	
πρός Βραζιλία 4/8	
πρός ΗΠΑ 26/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/8	

ε. 'Ιταζόι 26/8	
πρός Δακάρ 4/8	
πρός Γκούζ Μπαίη 13/7	
πρός Αλγυπία 15/8	
επισκευές Ναγκόγια 30/8	
α. Πειραιά 24/8	
ε. 'Ασάμπ 11/8	
α. Πειραιά 21/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 28/8	
δ. Παναμά 22/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8	
ε. Λός 'Αντζελος 16/8	
πρός 'Ινδονησία 25/7	
ε. Λός 'Αντζελος 16/8	
α. Χιούστον 12/8	

α. Ούμπε 12/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/8	
α. Λίβερπουλ 31/8	
α. Ρίο Γκράντε 17/8	
δ. Ντόβερ 18/8	
ε. Λέ Χάβρη 29/8	
δ. Κων/πολη 26/8	
ε. Τερνέστη 29/8	
α. Σιγκαπούρη 2/8	
α. Κασσιόφυκ 13/8	
πρός Ποχάγκ 26/7	
πρός 'Αμβέρσα 13/7	
πρός Μασάν 18/7	
ε. 'Ασάλμποργκ 29/8	
α. Γιοκοχάμα 25/8	
δ. Πόρτ Σάιθ 30/8	
μεταφορές Ρεθύμνου	
α. Μανζανίλο 13/8	
ε. Γιοκοχάμα 3/8	
α. Γκντάνσκ 25/8	
ε. Λός 'Αντζελος 24/8	
δ. Σουέζ 22/8	
α. Τσίμα 11/8	

α. Δουνκέρκη 1/8	
α. Τομακομά 22/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8	
πρός Θεούτα 28/8	
ε. 'Ανγκρα ντό Ρέις 15/8	
ναυπηγ. 'Αϊδί	
πρός ΗΠΑ 11/8	
πρός Πόρτ Κέμπελ 27/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8	
α. Σαβόνα 18/8	
α. Πειραιά 30/8	
α. Μιλφροντ Χάβεν 21/8	
α. Βαλτιμόρη 16/8	
δ. Σουέζ 20/8	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 24/6	

ε. Φουτζέιρα 31/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/8	
δ. Παναμά 28/8	
α. Πόρτ Λάττα 17/8	
α. Κπέμε 8/8	
α. 'Ιμμινγκχαμ 18/8	
α. Λός 'Αντζελος 9/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/8	
δ. Σουέζ 16/8	
δ. Παναμά 28/8	
πρός Μουδανιά 25/6	
πρός Βραζιλία 5/8	
επισκ. Πειραιά 23/4	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 17/7	
α. Πειραιά 23/8	
α. Πειραιά 29/8	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 27/7	
α. Φουτζέιρα 24/8	
στη Λάρμυνα 25/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
α. Νάπολη 29/7	

μεσογειακές μεταφορές	
δ. Παναμά 14/8	
α. Ταρραγόνα 30/8	

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας	ΖΕΥΣ	71	87667	πρός Σαλντάνα Μπαϊν 22/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Άμβέρσα 15/8	ΖΗΝΩ	81	23100	α. Κουσίρο 21/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	πρός Βόλο 10/8	ZIM BENEZIA	78	13941	α. Χόγκ Κόγκ 21/8
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Δακάρ 30/7	ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Σιγκαπούρη 25/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέιρα (άποθήκη)	ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Χόγκ Κόγκ 29/8
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 1/9	ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Χόγκ Κόγκ 29/8
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 21/8	ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	α. Πειραιά 29/8
				ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Πειραιά 29/8
				ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Πειραιά 29/8
				ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	α. Γιοκοχάμα 18/8
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Ν. Όρλεάνη 17/8	ZINI	76	11348	πρός Πειραιά 29/7
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Μπράνσβικ 22/8	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λός Άντζελες 25/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Πειραιά 29/8	ΗΡΩ	76	17129	υπέστειλε λιβεριανή
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση	ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Λόγος 22/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 28/8	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 10/8	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Πόρτ Τάλμποτ 17/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Μόντρεαλ 16/8	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φάλμουθ Μπαϊν 24/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Σ. Μάικλ 10/8	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρός Γκρεσίλ 29/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	μετ. «Romane» (λ.7	ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	υπέστειλε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	α. Σιγκαπούρη 16/8	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Ντουάλα 16/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάνη 26/8	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Νιούκαστλ 21/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 1/8	ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Μπρέμεν 24/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	α. Ζανζιάρ 14/8	ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 23/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 12/8	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Μεθούλ 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Καζαμπλάνκα 28/8	ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	α. Χάμπτον 12/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	δ. Ντόβερ 28/8	ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	δ. Ντόβερ 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	μετασκευές Κάδιξ 18/9/89	ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	α. Άνγκονα 25/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964	α. Άνγκονα 25/8
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	α. Τεργέστη 4/8	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Σεπετίμπα 23/8
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	α. Τεργέστη 4/8	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	α. Τσιβιτάβετσια 27/8
ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	α. Παναμά 29/8	ΙΟΣ	85	34400	α. Τσουκούμ 14/8
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	α. Ν. Όρλεάνη 26/8	ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500	α. Τσιβιτάβετσια 27/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Κασσιούγκ 31/7	ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 26/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Χιμπί 26/8	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 20/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451	πρός Κωνσταντίνα 28/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρός Άγγλντ 29/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Βανκούβερ 1/8				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Μιζούσιμα 27/7				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Κίνα 26/7	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Ντόβερ 17/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Κουϊνγκτόν 19/8	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Ντουλούθ 15/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Βιτόρια 19/8	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Πειραιά 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Κολούμπα Ρίβερ 25/8	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Κωνσταντίνα 31/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	α. Ρίο Τανέιρο 11/8	ΚΑΘΡΙΝ Λ	70	16285	δ. Σουέζ 7/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Μπουσάν 2/8	ΚΑΛΗ Λ	77	35716	ε. Διαμάντε 24/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Ντόβερ 17/8	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938	α. Λίβερπουλ 28/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ν. Υόρκη 10/8	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Ρότερνταμ 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Ταρραγκόνα 18/8	ΚΑΛΠΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	81	31850	ε. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ρότερνταμ 30/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	δ. Σουέζ 19/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Πειραιά 26/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	πρ. «Esso Caribbean»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	έπισκ. Πειραιά 20/8
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Σάντος 11/8
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Ν. Χάβεν 27/8
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	πρ. «Esso Pacific»
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	πρ. «Esso Mediterranean»
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Τρομπέτας 11/8
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ	82	36284	ε. Καλοντιμπογκ 20/8
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ	82	36341	α. Χόγκ Κόγκ 24/8
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Όδησσό 27/8	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Ρότερνταμ 22/6
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	έπισκ. Πειραιά 26/8/89	ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	πρός Γιοκοχάμα 4/8
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Κόμπε 26/8	ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρός Μαλακία 24/8
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Σιγκαπούρη 13/8	ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. Όρλεάνη 23/8
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	α. Άμβέρσα 29/8	ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Μπόταν Μπαϊν 28/8
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	δ. Δαρδανέλλια 30/7	ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Άλεού 19/8
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Ν. Υόρκη 24/8	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λάρνακα 30/8
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	α. Σάμο 11/7	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Πειραιά 13/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Χιούστον 27/8	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Πειραιά 28/8
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	πρ. «Caucasus Maru»	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Γιούρπορτ 24/8	ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Φουκουγιάμα 17/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	ε. Κακινάτα 13/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532	πρός Πειραιά 26/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Φουτζέιρα 31/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Μπρέμεν 25/8
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Πειραιά 26/8
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	α. Φουκουγιάμα 17/8	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Ρότερνταμ 24/8
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	ε. Πειραιά 29/8				
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Φουτζέιρα 26/8				
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705					
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300					
ΕΒΙΑ	61	10029	α. Βομβόνη 26/8	ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Ρότερνταμ 22/6
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Γκλόμεντ 22/7	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	στο Σαγκανασέκι 23/8	ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Σιγκαπούρη 20/8
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Σιγκαπούρη 5/8	ΚΙΛΗΡΕΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	α. Βρέστη 26/8
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Φιλαδέλφεια 21/8	ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	πρός Ουάσινγκτον 25/7
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Νιούκαστλ 28/8	ΚΟΙΜΗΣ	81	34188	α. Λός Άντζελες 17/8
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Ν. Κορέα 25/7	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547	ε. Κασσιούγκ 22/8
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Πειραιά 28/8	ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	α. Ρός Τανούρα 17/7
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 7/8	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λός Άντζελες 17/8
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	στη Πάχη (άποθήκη)	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Ντόβερ 22/8
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρός Μπ. Άμπας 7/6	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Χάμπτον 6/8
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρός Δακάρ 23/7	ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	α. Κολόμπο 28/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Ν. Όρλεάνη 12/8	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Άκομα 13/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Τσίμπα 27/8	ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Μπαχραϊν 20/8
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 27/8
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Μπαγκδόκ 28/7	ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Νιός Μπόκας 1/8
ΕΛΠΙΣ	84	37472	πρός Ιαπωνία 23/7	ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Χάμπτον 22/8
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Φορταλέζα 10/8	ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	ε. Άμβέρσα 1/9
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Πειραιά 30/8	ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 29/8
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	πρός Θεσσαλονίκη 30/8	ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τίς 1/9
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Λίβερπουλ 14/8	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Ν. Όρλεάνη 26/8
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Ν. Υόρκη 26/8	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Γιβραλτάρ 20/8
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Κίνα 9/8	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Πειραιά 20/8
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Βερρακρούς 4/8	ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 20/8
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	έπισκ. Πειραιά 6/7	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Θεσσαλονίκη 20/8
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	α. Σιγκαπούρη 24/8	ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Φουτζέιρα 4/8
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Τέμα 27/8	ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Γκότενμπεργκ 31/8
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Κωνσταντίνα 1/8	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φώλεϋ 23/8
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Λουάντα 6/7	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Ταρραγκόνα 14/8
ΕΥΘΥΤΗΣ	84	24310	α. Ρίο Τανέιρο 16/8	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	στη Μελλίλη 20/8
ΕΥΡΟΣ (δ.)	81	16379	α. Καένα 23/8	ΚΡΗΤΗ ΤΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Καζαμπλάνκα 29/8
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374	α. Ναυτούκ 28/8	ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΛΟΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Μίλφροντ Χάβεν 29/8
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Άφρική 26/8	ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	δ. Σουέζ 21/8
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Παναμά 28/7	ΚΡΙΟΣ	71	11101	ναυπηγ. Ναυκασάκι
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 14/7	ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρός Άβνά 23/7
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Θέουτα 1/8	ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	δ. Κων/πολη 18/8
				ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Σιγκαπούρη 26/8
				ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Τζέμπελ Άλι 28/8
				ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Νορβηγία 23/8
							πρός Ευρώπη 31/7
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Πειραιά 23/8				
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Σαφάγκα 12/8				

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	73	70931
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	16402
ΛΟΥΪΖΙΑΝΑ ΡΕΪΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

MSC ΛΑΟΥΡΑ	78	12688
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2876
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	89	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30283
ΜΑΝΕΣΙ	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.Α.	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 Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Π.	82	20432

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	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 ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818

α. Πειραιά 30/8		
δ. Πόρτ Σάϊδ 13/8		
δ. Πόρτ Σάϊδ 17/8		
α. Κόμπε 28/8		
ε. Χιούστον 25/8		
πρός Πόρτ Σουδάν 9/8		
α. Όμιαλν 22/8		
πρ. «Norman Hunter»		
α. Άμστερνταμ 28/8		
στή Φορταλέζα (άποθήκη)		
α. Σιγκαπούρη 12/8		
πρός Κό Σιάγκ 4/8		
ε. Καρατάι 17/8		
ε. Σάντος 27/8		
δ. Παναμά 24/8		
πρός Πόρτ Κέμπλα 24/7		
α. Καζαμπλάνκα 29/8		
στή Βαωάρα		
πρός Βανκούβερ 8/8		
πρός Τσιβάν 16/7		
α. Νταμπέρ 14/8		
α. Τόρος Γκούμπρε 22/8		
ε. Χάιφα 24/8		

δ. Σουέζ 24/8		
α. Άμβέρσα 28/8		
ε. Χάιφα 23/8		
δ. Κων/πολη 23/8		
ε. Σάντος 26/8		
ε. Σάντος 24/8		
πρός Παρανάγουα 5/8		
ε. Κάντλα 8/8		
ε. Μπάγια Μπλάνκα 27/8		
δ. Παναμά 25/8		
α. Πειραιά 29/8		
α. Τέξας Σίτυ 16/8		
ε. Άμβούργο 29/8		
α. Σάντος 11/8		
α. Άντεν 12/8		
ε. Ματάντι 13/8		
α. Πειραιά 28/8		
α. Αύγουστα 21/8		
δ. Πόρτ Σάϊδ 29/8		
α. Πόρτ Κέλαγκ 20/8		
πρός Πόρτ Κέλαγκ 2/8		
ε. Πειραιά 17/8		
α. Πράια Μόλε 22/8		
ε. Γκαμπούκοα 26/6		
δ. Σουέζ 26/8		
α. Γιβραλτάρ 20/8		
μεταφορές Έρυθράς		
α. Ραβέννα 28/8		
α. Ρίο Γκράντε 17/8		
α. Νταλιάν 16/8		
πρός Δ. Αφρική 29/7		
α. Σάο Σεμπασιτιό 21/8		
α. Λός Άντζελες 22/8		
ε. Σάν Νικόλας 21/8		
α. Μασσαλία 27/8		
α. Ν. Όρλεάν 26/8		
υπέστειλε λιβεριανή		
δ. Σουέζ 26/8		
α. Φρημάντλ 26/8		
πρός Ίράν 12/6		
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/7		
πρός Γόνδη 22/8		
α. Χοσούμα 14/8		
α. Σιγκαπούρη 20/8		
πρός Ρίο Ίανέιρο 19/7		
ε. Χόγκ Κόγκ 19/8		
ε. Νάπολι 31/8		
ε. Παρανάγουα 26/8		
ε. Ρίο Ίανέιρο 24/8		
έγκαταλειφθηκε 24/7		

πρός Όραν 20/12		
άρχει Ν. Όρλεάν		
ε. Ν. Όρλεάν 25/8		
πρός ΗΠΑ 27/8		
άρχει Ν. Όρλεάν		
α. Ν. Όρλεάν 12/8		
α. Ν. Όρλεάν 9/8		
ε. Δεμεράρα 27/6		
άρχει Ν. Όρλεάν		
α. Ν. Όρλεάν 21/8		
άρχει Ν. Όρλεάν		
άρχει Ν. Όρλεάν		
α. Χιούστον 8/8		
α. Δεμεράρα 18/8		
α. Τόμα 14/8		
ε. Σαβόνα 30/8		
ε. Μομπίλ 26/8		
α. Ταρραγκόνα 28/8		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 20/8		
α. Ν. Όρλεάν 19/8		
πρός ΗΠΑ 17/8		
άρχει Ν. Όρλεάν		
ε. Γκάλβεστον 15/8		
α. Ν. Όρλεάν 20/8		
α. Ν. Όρλεάν 4/8		
δ. Πόρτ Άρθουρ 27/8		
ε. Ν. Όρλεάν 16/8		
α. Ρότερνταμ 22/8		
α. Άμβούργο 1/9		
ε. Ρίο Γκράντε 16/8		
ε. Φιλαδέλφεια 27/8		
α. Μπρέμεν 22/8		
πρός Τζέντα 12/8		
στό Βανκούβερ 27/7		
α. Σάντος 21/8		

ΜΟΥΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ 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 ΣΚΑΪ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (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	16629
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΚ	77	13864
ΟΥΑΪΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΦΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225

α. Πειραιά 25/8		
πρός Έλλάδα 9/8		
πρός Χαλκίδα 16/8		
πρός Κωνσταντίνα 16/8		
μετασκευάζεται Πειραιά		
α. Κότκα 30/8		
δ. Σουέζ 1/9		
α. Άμβέρσα 29/8		
ε. Σάρζα 29/8		

πρός Άλγκεθίρας 16/8
πρός Μιζουράτα 17/8
δ. Γιβραλτάρ 29/8
έπισκ. Πειραιά 17/8
ε. Μάλμπο 21/7
ε. Μπουεναβεντούρα 11/8
α. Σιγκαπούρη 23/8
πρός Ήρακλειο 8/8
α. Πειραιά 29/8
ε. Βομβάη 6/8
πρός Ίνδια 23/8
πρός Άρούμπα 18/8
α. Γκάνδη 24/8
α. Ν. Όρλεάν 27/8
έπισκ. Πειραιά 7/8
α. Γιοκοχάμα 25/8
α. Φός 23/8
στή Δαμπίττα (άποθήκη)
α. Πειραιά 26/8
α. Μελίλη 23/8
ε. Μελίλη 26/8
α. Γιβραλτάρ 26/8
α. Γιούροπορτ 29/8
δ. Κω/ν/πολη 25/8
δ. Παναμά 29/8
α. Λονδίνο 21/8
πρός Λειζόες 27/8
ε. Ν. Ύορκη 28/8
πρός Γιοκοχάμα 11/8
ε. Τάραντα 14/8
ε. Πειραιά 28/8
α. Λός Άντζελος 27/8
ε. Ν. Όρλεάν 20/8
πρός Εύρώπη 22/7
α. Νάρβικ 30/8
πρός Λαττάκια 7/8
α. Τάμπα 7/8
ε. Σετομπάλ 13/8
πρός Εύρώπη 23/6
α. Ν. Όρλεάν 2/8
α. Μπουλών 24/8
δ. Γιβραλτάρ 27/8
α. Ν. Όρλεάν 25/8
πρός Μεροσίνη 27/7

ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....	78	2815
ΠΕΛΦΑΛΓ'ΕΡ.....	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ.....	72	57802
ΠΕΠΠΥ.....	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ.....	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).....	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275
ΠΗΤΕΡ Α.....	84	35808
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976
ΠΟΠΗ.....	67	11002
ΠΟΠΗ.....	73	19584
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΑ.....	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ.....	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.).....	76	40832
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.).....	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ.....	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1596
ΣΑΡΛΑ.....	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ.....	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	77	38514
ΣΗ ΚΕΝ.....	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ.....	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465

ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ.....	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702
ΣΟΠΕΝ (δ.).....	75	20495
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296

πρός Λέικ Τσάρλς 19/8	
πρός Βανκούβερ 8/8	
πρός Κρήτη 19/8	
ε. Τσαρραγκόνα 30/8	
έπισκ. Πειραιά 23/7	
δ. Σουέζ 28/8	
α. Βανκούβερ 18/8	
δ. Σουέζ 1/9	

α. Βιτόρια 18/8	
α. Άμβέρσα 29/8	
πρός Άλεξάνδρεια 17/8	
α. Ραβέννα 21/8	
ε. Ραβέννα 28/8	
ε. Ραβέννα 28/8	
έπισκ. Πειραιά 15/8	
δ. Δαρδανέλλια 22/8	
έπισκ. Πειραιά 23/6	
δ. Γιβραλτάρ 26/8	
προς Λός Άντζελες 18/8	
α. Πόντα ντό Μαδέιρα 25/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 7/8	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Τζουέμα 21/8	
δ. Παναμά 26/8	
πρός Ίρλντ 13/8	
α. Πειραιά 24/8	
πρός Κορέα 7/8	
α. Ρίο Γκράντε 24/8	
α. Σιγκαπούρη 24/8	

στό Λομπίτο	
α. Ντάρμπαν 18/8	
έπωληση	
πρός Μπράς 17/8	
έπωληση αλλοδαπούς	
ε. Σηάτλ 25/8	
α. Καρταγένα 30/8	
δ. Παναμά 26/8	
α. Σιγκαπούρη 21/8	
πρός Μπετζάγια 30/7	
πρός Έλλάδα 23/7	
α. Βόλο 9/8	
στό Σουέζ (άποθήκη)	
ε. Ρότερνταμ 1/9	
α. Λεμεσός 30/8	
α. Λούπ Τέρμιναλ 26/8	
δ. Παναμά 4/8	
πρός Μπαγκκόκ 12/8	

πρός Ίρλντ 4/8	
πρός Άλιβέρι 6/8	
ε. Ριγίεκα 25/8	
α. Καβάλλα 15/8	
α. Πειραιά 29/8	
α. Πειραιά 27/8	
δ. Σουέζ 1/9	
α. Καρντέγιεβο 15/8	
α. Φόρ 20/8	
ε. Πειραιά 28/8	
α. Μαυρίκιο 26/8	
ε. Ουμέα 31/8	
ε. Πουέρτο Καμπέλο 23/7	
ε. Σετομπάλ 22/8	
α. Βομβά 27/8	
ε. Καμπάνα 26/8	
α. Γκντάνσκ 20/8	
ε. Θεσσαλονίκη 17/8	

πρός Τραπεζούντα 30/7	
α. Ντάντη 25/8	
α. Τσάρλεστον 22/8	
πρός Ίαπωνία 16/7	
δ. Παναμά 26/8	
πρός Ίαπωνία 12/8	
α. Σάνταβαλ 23/8	
α. Μοτίλ 20/8	
υπέστειλε κυπριακή	
πρός Μαπούτ 16/8	
α. Ρότερνταμ 25/8	
πρός Άρεζίμπο 29/7	
ε. Πειραιά 27/8	
πρός Καναδά 10/6	
ε. Ραμπίχ 8/8	
α. Σάντος 27/8	
α. Πειραιά 30/8	
πρ. «Αrow Pennant»	
α. Ντάρμπαν 22/8	
δ. Κων/πολη 25/8	
πρό Γιοκοχάμα 7/8	
α. Πειραιά 30/8	
πρός Ν. Κορέα 22/7	

α. Σιμονσέκι 28/8	
α. Κρίνεονταλ 23/8	
ε. Ναγκόνια 29/8	
α. Ναγκόνια 25/8	
πρός Πειραιά 17/8	
δ. Παναμά 24/8	
στόν Πειραιά 28/8	
α. Καζαμπλάνκα 25/8	
δ. Κων/πολη 24/8	
α. Λέ Χάβρη 16/7	

ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).....	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).....	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323

ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	78	12688
ΤΑΝΤΑ.....	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ.....	77	14607
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ.....	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.).....	62	1591
ΤΖΙΝΙ II.....	69	16229
ΤΖΟΥ.....	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖ Α.....	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904

ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211
ΤΟΠΑΣ.....	85	28000
ΤΟΖΚΑΝΑ.....	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1.....	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167

ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟ.....	69	12373
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000
ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ I.....	83	17217
ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ II.....	84	19049
ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ III.....	84	19049
ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ IV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ.....	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ.....	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ.....	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ.....	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).....	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.....	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ.....	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΩ.....	68	5527
ΧΙΟΝ.....	82	36202
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ.....	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΥΣΑ Β. (δ.).....	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.).....	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850

πρός Μανίλα 20/8	
ε. Άμστερνταμ 24/8	
α. Σάν Λορέντζο 27/8	
ε. Άγκινας 24/8	
ε. Παράντιν 21/8	
πρός Άγκόλα 19/8	
α. Σαίντ Τζών 9/6	
πρός Μαράκκιμπο 17/8	
ε. Μόντρεαλ 20/8	
ε. Φουτζέιρα 15/8	
πρός Κόμ-μπάι Τσόνς 17/8	
δ. Κων/πολη 21/8	

α. Σιγκαπούρη 27/8	
υπέστειλε κυπριακή	
α. Τζέμπελ Άλι 27/8	
ε. Κομά Μπαί 20/8	
πρ. «Yanap»	
πρός Κασσιούγκ 7/8	
α. Σιγκαπούρη 26/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τόρρε Άνουσιζιάτα 22/8	
στό Πόρτ Σαίτ 24/8	
α. Σάν Φρανσίσκο 23/7	
ε. Χουάγκου 15/8	
δ. Γιβραλτάρ 30/8	
α. Λός Άντζελες 25/8	

α. Ρας Τανούρα 11/7	
στό Γκιζόν (άποθήκη)	
α. Σιγκαπούρη 26/8	
ε. Γάνδη 28/8	
ε. Μπ. Άιρες 27/8	
α. Καζαμπλάνκα 28/8	
α. Σιγκαπούρη 25/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Μανζανίλο 8/8	
α. Ντάρμπαν 12/8	
δ. Κων/πολη 24/8	
α. Βανκούβερ 24/8	
ε. Κόμπε 27/8	
α. Κάδιξ 22/8	
α. Πειραιά 28/8	

μεσογειακές μεταφορές
πρός Λά Γκουαίρα 25/7
α. Ν. Ύορκη 24/8
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/8
πρός Κουβέιτ 14/7
α. Λός Άντζελες 24/8
α. Σιγκαπούρη 29/8
α. Τσίμπα 24/8

μεσογειακές μεταφορές
α. Παλάου Μπακόμ 24/8
α. Κότα Κινουμπάλου 14/8
στή Τσίμπα 28/8
α. Φουτζέιρα 16/7
πρός Ίαπωνία 17/8
ε. Χαίφα 25/8
πρός Περισκό 3/8
α. Μπαρμπάδος 20/8
α. Μποναίρ 25/8
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊν 16/8
α. Βοστώνη 25/8
α. Σάν Ντιέγκο 22/8
πρός Βενεζουέλα 16/8
α. Ρίο Γράντε 21/8
ε. Άγαστρί 12/8
ε. Λός Άντζελες 27/8
α. Δουνκέρκη 28/8
πρός Ρουέν 11/8
προς Κωσταντίντζα 9/8
ε. Σαβάννα 17/8
δ. Πόρτ Σάιτ 29/8
ε. Ναπολί 27/8
πρός Λά Πλάτα 30/7
προς Ταϊβάν 28/7
δ. Παναμά 27/8
πρός Γκνάνσκ 16/8
προς Πόρτ Άλφρεντ 14/8
προς Περισκό 14/8
α. Ν. Όρλεάνη 6/8
α. Καρατί 29/8
προς Περισκό 26/6
ε. Άμβέρσα 17/8
προς Περισκό 11/8
α. Γουάλλα 21/8
α. Ρεσίφ 22/1
δ. Κωνσπολί 22/8
προς Όιτα 21/8
προς Άργεντινή
α. Λός Πάλας 22/8
ε. Άμβέρσα 14/8
ε. Άμβέρσα 10/7
ε. Άμβέρσα 26/5
προς Παναμά 17/8
προς Πόρτο Ρίκο 18/8
προς Κασίμο 13/8
ε. Σιγκαπούρη 29/7
δ. Παναμά 26/8
μεταφορές Περισκό
ε. Ντιότζε 28/8
... Λενδινό 2/9
... Μπουνί 27/8



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρος
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = δόξα
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο 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 ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ (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
ΑΪΒΟΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΪΛΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (μ.)	69	9066
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΑΝ 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 ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	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 ΚΑΡΕΪΤΖ (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
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Ονδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (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. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597

ε. Μακείο 27/7		
έπωλήθη Έλληνες		
ε. Πειραιά 13/8		
α. Πειραιά 12/8		
έπωλήθη Έλληνες		
α. Κοτονού 5/8		
α. Άμβέρσα 8/8		
α. Ρίο Ίανέιρο 7/8		
α. Πειραιά 11/8		
α. Γκάνδη 14/8		
προς Ραβέννα 1/8		
ε. Ριγιάκα 8/8		
α. Τής 13/8		
έπισκ. Μοντεβιδέο 11/6		
α. Γιβραλτάρ 13/8		
προς Βερακρούζ 18/7		
α. Φουτζέιρα 8/8		
α. Μπιγέλα 10/8		
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/7		
α. Ν. Όρλεάνη 10/7		
δ. Κωνίπολη 11/8		
ε. Μίλφροντ Χάβεν 15/8		
δ. Σουέζ 8/8		
α. Σιγκαπούρη 3/8		
ε. Πόρτ Στανβάκ 2/8		
δ. Σουέζ 18/8		
ε. Μπότσαν Μπαίη 11/8		
δ. Κωνίπολη 3/8		
ε. Μπαχραϊν 16/8		
ε. Ντουμπάι 17/6		
μεταφορές Περισκοῦ		
προς Μπαντάρ Άμπας 27/5		
ε. Γκουαγιακούιλ 4/8		
πρ. «Elton		
ε. Βομβάη 5/8		
α. Ρίο Γκρόντε 3/8		
α. Γιβραλτάρ 16/8		
πρ. «Sea Hawk»		
ε. Γκουαγιακούιλ 25/7		
α. Νταμά 2/8		
έπισκ. Σιγκαπούρη 27/7		
ε. Μπαρ 11/8		
προς Βραζιλία 25/7		
μετ. «Ωκεανός» (ε.)		
ε. Γκιζόν 5/8		
α. Πειραιά 8/8		
α. Μαυρίκιο 15/7		
δ. Γιβραλτάρ 8/7		
ε. Πειραιά 6/8		
α. Σιγκαπούρη 12/7		
στο Χορμούζ		
προς Ντουμπάι 23/7		
προς Άβνα 23/5		
α. Φρήπορτ 25/7		
προς Ουμ Κάρσ 8/3		
προς Ίνδια 29/6		
α. Φάλμουθ Μπαίη 5/8		
ε. Κάντα 6/8		
α. Σάντος 2/8		
προς Σιενφουέγκος 26/7		
πρ. «Άνθα»		
α. Πειραιά 8/8		
α. Σιγκαπούρη 13/8		
α. Σεπετίμα 8/8		
προς Ρίο Ίανέιρο 25/7		
δ. Σουέζ 6/8		
προς Κίνα 8/7		
μετ. «Angelina» (Όνδ.)		
έπισκ. Πειραιά 5/6		
ε. Ρότερνταμ 14/8		
προς Γιβραλτάρ 21/5		
δ. Παναμά 3/8		
α. Πράια Μόλε 3/8		
α. Κολούμπια ρίβερ 5/8		
α. Ρότερνταμ 17/8		
διαγράφεται		
α. Όζάκα 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 Άλγερια 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 ΓΚΡΕΪΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (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
ΑΡΟΞΑ (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
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666
ΑΤΑΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ 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 (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

προς Λομπίτο 29/5		
α. Μαϊάμι 9/8		
ε. Άρνταλστέγκεν 17/8		
α. Γιούροπορτ 16/8		
α. Γιβραλτάρ 16/8		
προς Σιγκαπούρη 1/8		
μετ. «Adella» (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 Ίνδια 27/7		
α. Λάγος 13/8		
πρ. «Plata»		
α. Μάλαγα 8/8		
α. Σήρνες 11/8		
προς Άλγερνι 2/8		
προς Μανίλα 30/6		
α. Πειραιά 28/7		
α. Χόγκ Κόγκ 6/8		
α. Χιούστον 26/7		
α. Παρανέγιο 13/8		
στο Χορμούζ		
προς Ίνδονησία 16/7		
ε. Καρατά 5/8		
α. Λας Πάλμας 12/8		
προς Ίνδια 31/7		
προς Πειραιά 31/7		
α. Σεβίλλη 10/8		
δ. Γιβραλτάρ 16/8		
δ. Νότσερ 8/8		
ε. Ρίο Ίανέιρο 10/8		
ε. Πειραιά 14/8		
προς Κίνα 8/7		
α. Τάραντα 11/8		
ε. Βαλέντσια 13/8		
προς Σιγκαπούρη 20/6		
α. Ήοι Λόντον 12/8		
ε. Βομβάη 1/8		
ε. Ρότερνταμ 16/8		
ε. Ρότερνταμ 15/8		
μεταφορές Περισκοῦ		
α. Τενερίφ 12/8		
προς Μπαντάρ Άμπας 21/5		
δ. Παναμά 2/8		
προς Λισαβόνα 10/6		
μετ. «Ivory K.» (κ.)		
α. Μάντα 25/7		
α. Φλόγκινγκ Ήοι 17/7		
α. Πειραιά 7/8		
ε. Ίταζάι 26/7		
προς Πόρτ Άλφρεντ 3/8		
ε. Μπουσάν 5/8		
α. Βανκούβερ 4/8		
α. Σιγκαπούρη 8/8		
α. Γιβραλτάρ 3/8		
ε. Τζέμπελ Άλι 24/7		
ε. Βομβάη 9/6		
προς Γιβραλτάρ 12/7		
ε. Ρεσίφ 23/7		
άργει Πειραιά		
ε. Πειραιά 13/8		
ε. Λάρνακα 2/8		
ε. Ντάμπαν 15/8		
μεταφορές Πάτρας		
προς Ρίο Ίανέιρο 4/7		
ε. Πόρτ Έσκουιβέλ 15/8		
πρ. «Talsy»		
Α. Άγ. Ευστάθιο 28/7		
προς Κολόμπο 25/7		
ε. Καρατά 9/8		
ε. Ραβέννα 14/8		
προς Κολομβία 21/7		
α. Λάγος 2/8		
α. Άνκονα 6/8		
έπωλήθη αλλοδαπούς		
ε. Άσάμπ 8/8		
δ. Γιβραλτάρ 12/8		
α. Χάιφα 3/8		
α. Σιγκαπούρη 5/8		
α. Ίτακού 7/8		
α. Πόρτ Κελάγκ 18/8		

BIKTORY (κ.)	78	10411	πρός Μπαγκόγκ 18/7
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409	δ. Σουέζ 8/8
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρός Ίμπιτούμα 27/5
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	77	9767	ε. Λάγος 9/6
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Βομβάη 12/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός Μπουεναβεντούρα 11/7
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Βιτόρια 23/7
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	α. Λίβερπουλ 19/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Άγ. Ευσάθιο 6/8
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Ρουέν 2/8
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309	υψωσε 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. (κ.)	70	8868	υπέστειλε λιβεριανή
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 I (π.)	73	58821	δ. Ντόβερ 29/7
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Άκαμα 2/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Πόρτ Σουάδ 16/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Βοστώνη 10/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Υμουίντεν 16/8
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	69	1973	α. Πόρτ ντε Μπούκ 12/8
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ρας Σουκχέρ 26/7
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	δ. Σουέζ 16/8
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Μελίη 4/8
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	δ. Σουέζ 17/8
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Κάντλα 6/8
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Πειραιά 9/8
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΛΑΪ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696	δ. Πόρτ Σαϊν 16/8
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Φουτζέιρα 15/8
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπαντάμ 12/8
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ρας Σουκχέρ 19/7
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	δ. Παναμά 13/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996	πρός Ν. Άτλαντικό 16/6
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. Βιζακαπαντάμ 31/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438	υψωσε σημαία Μάλτας
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	στό Τζέμπελ Άλι 14/8
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Σαβάννα 6/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Ντάρμπαν 8/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Κεμπέκ 10/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρός Χανόμ 11/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ II (δ.π.)	79	3221	ε. Γιοκοχάμα 9/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	δ. Παναμά 7/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 18/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Ταμπό 19/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	δ. Κων/πολη 26/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	πρός Θεσσαλονίκη 31/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Λά Γκουέλ 7/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Πόρτ Έσκουίβελ 13/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	ε. Ν. Υόρκη 14/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	πρός Ρίο Γκράντε 3/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	α. Λός Άντζελες 13/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Σχέζον 6/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	α. Ν. Όρλεάνη 10/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Εϊνγκόν 31/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	δ. Παναμά 13/8
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Μπ. Άϊρες 2/8
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	ε. Φιλαδέλφεια 7/8
ΓΚΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρός Λά Γκουάιρα 31/7
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Βραζιλία 4/7
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Μπαντάρ Άμπας 4/7
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Σάν Λορέντζο 10/8
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (μ.)	70	3384	υπέστειλε κυπριακή
ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	α. Ρίο Ίανέιρο 7/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Οζάκα 9/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρός Μπαγκόγκ 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Τζέμπελ Ντόνα 17/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Σιγκαπούρη 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	πρός Κίγκστον 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΝΤΙΟΥΛΑΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Γιουροπόρτ 15/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933	πρός Σ. Άραβία 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	66	39042	ε. Πειραιά 17/7
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	76	23938	πρός Μπαντάρ Άμπας 22/6
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115	α. Μπαχραϊν 15/8
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	69	16229	α. Καράτσι 31/7
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	74	20712	α. Ν. Υόρκη 8/8
ΔΑΜΩΝ	75	8884	δ. Παναμά 16/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	59	11841	πρός Μπόνου 22/1
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	70	32758	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	74	6514	ε. Ντουόλα 29/7
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΟΥΤΥ (κ.)	69	16619	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	74	6614	πρός Σιγκαπούρη 14/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	68	19644	α. Πειραιά 11/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	77	12590	ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	63	22862	ε. Φουτζέιρα 16/8
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	59	6785	ε. Μαπούτο 3/7
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	75	1599	ε. Τεργέστη 15/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	78	16885	α. Σιγκαπούρη 12/8
ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	69	10625	μετ. «Breeze» (κ.)
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	77	58336	α. Φός 16/8
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	74	19166	πρός Ίντσον 21/7
ΕΚΤΟΡ (κ.)	71	1976	πρ. «Mar Cristina»

ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρός Σαμαρίντα 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. Λισσαβώνα 16/8
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	επωλήθη Έλληνες
ΕΛΙΚΟΝ (Μπχ.)	80	16106	δ. Σουέζ 5/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	α. Χιούστον 13/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	πρός Ρας Σουκχέρ 25/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	ε. Καράτσι 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	έπισκ. Σιγκαπούρη 17/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099	στό Χάρνκ (αποθήκη)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788	στό Σ. Πάς (αποθήκη)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. Όρλεάνη 10/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μπχ.)	76	188634	ε. Φουτζέιρα 15/8
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	ε. Μπωμόνι 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263	α. Τζουέμα 29/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086	ΕΤΑ Ντουμπάι 10/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (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 Ρότερνταμ 27/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Σ. Άννα Μπαίη 12/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (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 III (μ.7.)	77	14274	πρός Συρία 14/7
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Μπάγια Μπλάνκα 21/6
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'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. (Μπχ.)	76	6981	ε. Μπαλμπά 19/7
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	δ. Σουέζ 8/8
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Κούβα 27/6
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	πρός Σαλίνα Κρούζ 6/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	α. Μοντεβιδέο 11/8
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρός Μπουεναβεντούρα 28/6
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Βόλο 24/7
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Λειζόες 10/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Σουέζ 5/8
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	πρός Ίνδονησία 23/6
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978	α. Ντάρμπαν 1/8
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	86	15952	ε. Βαλτιμόρη 12/8
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. Άγ. Βικέντιο 31/7
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	πρός Ρότερνταμ 26/7
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Πειραιά 8/8
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός Ίνχαμπάνε 30/6
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	ε. Τζέμπελ Άλι 22/7
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Ραβέννα 6/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	πρός Λά Νουβέλ 30/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρός Ματάνζας 23/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Μόντρεαλ 7/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Ν. Όρλεάνη 13/8
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824	α. Σπλίτ 9/8
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	ε. Σούσα 10/8
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473	α. Λός Άντζελες 5/8
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	δ. Σουέζ 10/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Άμβέρσα 16/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Ν. Αφρική 30/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	α. Γδύνια 14/8
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7.)	72	30930	α. Ντάρμπαν 4/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Δουνκέρκη 15/8
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Γκουανιάμας 25/7
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	πρός Νιούκασλ 3/7
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	στη Σεμάρια (αποθήκη)
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρ. «Ρενουάρ»
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	στη Σαφάγκια (αποθήκη)
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	ε. Λά Γκουέλ 3/8
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	δ. Κων/πολη 9/8
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Άσταμπούλα 12/7
ΖΩΝ (κ.)	79	16379	α. Κάντλα 8/8
ΗΡΑ *	79	16390	ε. Άσσάμ 10/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρός Μπουσάν 17/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	στη Βασώρα 10/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	πρ. «Sac Santander»
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904	πρός Νοβοροσίσκ 23/7
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	έπισκευές Πειραιά 13/1
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588	α. Γιουροπόρτ 10/8
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	στη Βαλλέττα 21/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Λίβανο 11/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	α. Δουνκέρκη 14/8
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	α. Άμβέρσα 17/8
ΘΕΡΜΑ'Ι'ΚΟΣ II (κ.)	78	15088	πρός Βεγγάζη 4/7
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Ρότερνταμ 19/8
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	δ. Κων/πολη 11/8
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	α. Πειραιά 13/8
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	α. Θέουτα 5/8
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	πρός Μπαντάρ Άμπας 1/8
ΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Άνκόνα 12/8
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/7
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρός Νάμπο 20/7
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	α. Λός Άντζελες 21/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Σιγκαπούρη 6/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	πρός Τοκουινιάμα 13/7
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	δ. Παναμά 1/8
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796	ε. Πειραιά 16/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	α. Ν. Όρλεάνη 22/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	ε. Σ. Άννα Μπαίη 12/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	πρός Τσάρλεστον 25/7
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681	α. Τόκιο 7/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	77	11884	α. Λά Παλλίς 14/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	α. Άνκόνα 12/8
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293	

ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.).	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.).*	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772
ΙΩΝΙΑ (υ.).	68	14808

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.).....	72	11171
ΚΑΛΛΙΟ (κ.).....	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).....	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.).....	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).....	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).....	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).....	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.).....	77	10688

ΚΑΡΠΑΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098
ΚΑΡΠΑΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037
ΚΑΡΠΑΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.).	73	63218
ΚΑΡΠΑΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΡΠΑΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317
ΚΑΡΠΑΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290
ΚΑΡΠΑΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112
ΚΑΡΙΚΙΟΡΗ (κ.).	73	11954
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ ΒΕΝΙΜΑΝΗΣ (μ.).	67	15472
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α.(μ.).	77	14349
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978
ΚΑΡΠΑΙΤΑΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.&.).	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ὀνδ.).	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.).	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΕΡ (κ.).	76	10805
ΚΕΪ' Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9842
ΚΕΪ' Π ΜΑΛΕΣ (κ.).	77	9942
ΚΕΪ' Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.).	71	9826
ΚΕΪ' Π ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565
ΚΕΪ' Π ΣΟΥΛΗΡΙΟΡ (κ.).	74	8896
ΚΕΪ' Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898
ΚΕΪ' Τ (μ.).	64	999
ΚΕΛΛΑ (κ.).	69	16229
ΚΕΝ ΑΓ' ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'Λ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.).	66	6995
ΚΙΓΚΣΠΕΡΝΤ (δ.π.).	84	4509
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΘΝΟΣ (π.).	76	15756
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (βο.).	84	10511

ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35015
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΕΜΑΝ 1(κ.)	77	14186
ΚΟΖΕΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΖΕΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.μα.)	66	38533
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΜΩ	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μπχ.)*	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Ουδ.)	65	1600

ε. Σιγκαπούρη 15/8
α. Ταρραγκόνα 4/6
α. Σαβόνα 11/8
πρός Μεξικό 27/7
α. Ρότερνταμ 5/8
α. Άκαμπα 28/7
ε. Κεμπέκ 14/8
στη Γιοκοχάμα 14/8
πρ. «Ζηνοβία»

α. Γκντάνσκ 14/8
ε. Πασαγιές 9/8
δ. Ντόβερ 10/8
μεταφορές Μπρίντζι
ε. Σιγκαπούρη 12/8
πρός Σαγκάη 4/5
πρός Μπάχια Μπλάνκα 31/7
δ. Μπρούκλιν 11/8

α. Γκαϊήμης 13/8
β. Παρανάγωνα 5/8
γ. Σεπετίμπα 4/8
δ. πρὸς Γιοκοχάμα 30/7
ε. πρὸς Σαγκάι 24/6
ς. Γένοβα 24/7
ζ. Ρότερνταμ 2/8
η. Λειζές 13/8
θ. Πειραιά 10/8
ι. στη Βραζιλία 12/5
κ. Ἀμβέρσα 19/6
λ. Μπρούινσμουτελ 9/8
μ. πρὸς Μελβούρνη 8/7
ν. Δεμεράρα 5/8
ξ. ἡστ Λόντον 6/8
ο. πρὸς Σάντος 29/7
π. Σίγκαπουρ 14/8

δ. Γιβραλτάρ 14/8
α. Ντόρμπαν 2/7
α. Πειραιά 4/8
ε. Πόντα ντό Μαδεΐρα 11/8
πρός Κήληφ 24/7
α. Μπαχραΐν 16/8
α. Λός Πάλας 12/8
πρός Άλγερί 17/6
πρός Μασσαλία 25/7
ε. Σιγκαπούρη 2/7
πρός Μπαγκόγκ 25/7
ε. Γουόπορτ 19/8
πρός Ίταζάϊ 1/6
π. Όκλαντ 2/8
ε. Πειραιά 7/7
επιβάλλθη Κινέζους
ε. Χιούστν 7/8
α. Κολούμπια Ρίβερ 12/8
α. Ούμ Σίντ 6/8
ε. Μπαγκόγκ 16/6
α. Σιγκαπούρη 7/8
πρός Μασσινάγκα 9/7
ε. Βαλέντια 1/8
πρός Σίντι Κερί 21/7
α. Παναμά 7/8
α. Τής 8/8
ε. Σιγκαπούρη 15/8
επιβαφορές Ν. Γουινέας
α. Τόκιο 1/8
α. Ντόρμπαν 26/7
πρός Μαγκάντοϊ 16/7
α. Καλλάο 2/8
πρός Αυστραλία 28/7
ε. Σιγκαπούρη 15/8

Κοϊνίγκντ 29/7
Σγκαπούρη 15/8
ός Ναγκαοάκι 20/5
Ρότερνταμ 10/8
ός Χόγκ Κόγκ 25/7
ό Κόρκιν (άποθήκη)
N. 'Ορλεάνη 3/8
Ναγκόγια 6/8
ός Μπαντάρ 'Αμπάς 21/7
Ντάρμπαν 6/8
ός Ντουάι 18/7
Πόρτ Στανβάκ 7/8
Ουέλιγκτον 6/8
ός Σγκαπούρη 30/6
Παναμά 9/8
Γένοβα 13/8
Μελίλη 6/8
Πενάγκ 29/7
ός Λιβερία 21/7
Φουτζέιρα 6/8
Φόρντ ντέ Φράνς 9/8
Γκάνδη 15/8
ός Δ. 'Αφρική 31/7
Παλλόυ Σαμπού 8/8
Πόρτ Κέλαγκ 6/8
N. 'Ορλεάνη 3/8
ός Σγκαπούρη 30/7
τ. «Fidelity» (μ.)
Νακαλα 21/2
'Αλμείρα 2/8
Λά Νουβέλ 2/8
ός Ουόσιν 13/7
γέι Πειραιά
ός Πόρτλαντ 25/7
Κασσιούγκ 27/7
Πειραιά 25/6
Λειξόες 15/8
Σουέζ 16/8
Μπίρα 6/7

ΛΑΠΙΣ (κ.)	18	8980
ΛΑΠΤΕΡ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΚΒΑΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	72	79249

ΚΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.).	74	18700
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ΄Ι ΤΖ (κ.).	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.).	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.).	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075
ΛΗΤΩ II (π)*	72	610
ΛΙΛΥ Τ. (μ.).	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΕΑ * (π.).	69	17872
ΛΙΝΑ (Όν.).	66	2953
ΛΙΝΑΡΟΣ (μ.).	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.).	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤΥ (δ.Βρ.).	82	36865
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).	77	14834
ΜΑΓΝΗΝΣΙΑ (Μηχ.).	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ΄ΓΚ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.).	69	11700
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.).	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.).	73	18892
ΜΑΡΚΟΤ (κ.).	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.).	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.).	84	5717
ΜΑΡΚ Α΄ΓΑΛΑΝΤ (κ.).	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.).	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.).	77	9059
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872
ΜΕΡΙΤ I. (π.).	73	112306
ΜΕΡΙΤ (κ.).	69	35284
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.).	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7).	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.).	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	70	1781

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.).	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).	75	6728
ΜΙΧΑΗΛ Σ. (κ.).	71	2999
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.).	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.κ.).	73	61183
ΜΟΝΤΡΩ (κ.).	72	9924
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.7.	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.).	69	44860
ΜΠΕΛΑΤΑ ΣΤΑΡ (κ.).	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝΥ (κ.).	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.).	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ (κ.).	71	9603
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.).	73	31861
ΜΠΡΑΤΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.).	74	14969
ΜΠΡΑΤΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.).	68	6870
ΜΠΡΑΤΤ ΠΑΤΟΝΗΡ (μ.).	68	6789
ΜΠΡΑΤΤ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13193
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.κ.).	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511

α. Βομβόρη 5/8
ε. Βαλιτιμόρη 14/8
ε. Άλσγκ 20/7
ε. Άλσος 7/8
α. Άμβούργο 6/8
πρός Δ. Άφρική 17/7
τός Κάργκ (άποθήκη)
πρός Ιράν 10/7
έπληρήν Ήλληνας
πρός Ν. Κορέα 24/7
ε. Μπαζναγκάρ 25/7
α. Λός Άντζέλες 12/8
πρός Μπέιρα 16/7
α. Βενετία 15/8
πρός Κόλπο ΗΠΑ 5/7
ε. Ινσάν 2/7
δ. Γιβραλτάρ 11/8
πρός Νάμπριαν 2/7
α. Πειραιά 13/8
α. Κονακρύ 3/8
ε. Μπέιρα 15/8
α. Άμβούργο 15/8
πρός Μερσίνη 25/7
σωστό όνομα «Λινάρδος»
ε. Όδησος 6/8
πρός Ντούρες 11/7
πρός Λά Ρομάνα 25/7
α. Πόρτ Έβερινκλέιντες 6/8
α. Κίγκτον 6/8
ε. Ουίλλεμσχαβέν 16/8
στή Μαρσιούλ 11/8
α. Φουτζέιρα 28/7
δ. Σουέζ 12/8
ε. Τζ. Νεχρόυ 31/7
δ. Παναμά 13/8
πρός Βενεζουέλα 30/7
πρός Κούβα 16/6
δ. Γιβραλτάρ 12/8
πρός Σουραμπαγιά 15/7
ε. Φουκουγιά 4/8
α. Γιβραλτάρ 27/7
ε. Άλεξάνδρεια 26/7
πρός Ρίο Ίανέιρο 14/7
έπληρήν Ήλληνας
ε. Ρεϊσφ 6/8
α. Άμβέρσα 10/8
δ. Γιβραλτάρ 8/8
α. Ν. Όρλεάν 12/8
α. Βικακαπατάν 9/7
μεταφόρες Περσιούκ
πρός Σουραμπαγιά 30/6
ε. Παράναγιά 12/8
α. Σάο Σεματιστίο 5/8
πρός Σγκαπούρη 11/7
πρός Γιάμπου 23/7
ε. Παναμά 2/8
α. Γιβραλτάρ 5/8
πωλήθη
α. Μασσαλία 14/8
α. Λίβερπουλ 15/8
πρός Κίνα 26/7
ε. Σγκαπούρη 15/8
πρός Ταυλάνδη 27/6
ε. Σγκαπούρη 2/8
Σουέζ 5/8
πρός Δακάρ 27/6
πρός Βραζιλία 27/7
ε. Πειραιά 2/8
πρός Μπριντίτς 30/7
Ράς Τανούρα 11/8
Πόρτ Άρθουρ 13/8
Γιβραλτάρ 5/8
Παναμά 5/8
Λομέ 23/7
Κασίμα 6/8
πρός Άγκρα ντός Ρέις 31/7
ογιέ Ν. Όρλεάν

Λονδίνο 11/8
Πισκ. Παλιμπόσα 6/8
Σουζέ 16/8
Σουζέ 9/8
Νιότρωπαν 31/5
Σιγκαπούρη 15/8
Πιστεύς Σιγκαπούρη 21/7
Νιταρχά 15/8
Ύμουιντεν 20/7
Λοριέντ 18/7
Μπότγουιντ 12/7
Ανκόνα 12/8
Ρουέν 1/8
Τη Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ογιέ Πειραιά
"Αίν Σούκνα 3/8
Σέδες Χώρ ἀλ Ζουμπαίρ 26/7
Λόγος 1/8
Σουτομπάλ 11/8
Γιζβαλτόρ 8/8
Μπαγκόγκ 8/8
Βρέστη 13/8
Σκώ 9/8
Σιγκαπούρη 1/8
Σιγκαπούρη 2/8
Σέτε 10/8
Λόος Μπουρκάς 28/7
Λόν Λορέντζο 4/8
Λόγος 15/8
Πειραιά 11/8
Μομπιλ 2/8
Λόν Φρανσιόσος 9/8
Φόινες 10/8

N. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915
N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΪ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΪ'Τ ΛΑΪ'Τ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΪ'ΤΟΡ(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
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΑΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΦ ΣΗΛΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΦΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.μ.)	68	958
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	18779
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
ΟΡΙΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΞΕΑΝ ΒΟΪ'Σ (π.)	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΞΕΑΝ ΛΕΪ'Κ (κ.)	76	12443
ΟΥΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΦΙΚΟ (Μηχ.)	72	6666
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (κ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑΪ'ΚΟΣ II (κ.)	79	13251
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΪ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)	79	11633
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΝΟΡΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072

α. Γκντάνσκ 3/8 *	
α. Τζιμπούτι 14/8	
α. Σιγκαπούρη 14/8	
δ. Σουέζ 18/8	
ε. Πόρτ Άλφρεντ 8/8	
ε. Πόρτ Άλφρεντ 4/8	
α. Κήλαγκ 25/7	
α. Φορταλέζα 11/8	
α. Βίλα ντό Κόντε 11/8	
δ. Παναμά 11/8	
επισκευές Πειραιά 10/6	
ε. Ρίο Γκράντε 3/8	
δ. Ντόβερ 6/8	
πρός Άγκόλα 23/5/89	
ε. Ταμπικό 4/8	
δ. Ντόβερ 5/8	
πρός Σιγκαπούρη 19/6	
α. Μπορντώ 10/8	
ε. Ταϊτούγκ 26/7	
δ. Πόρτ Σάιτ 9/8	
πρός Βάλβις Μπαίτ 25/7	
δ. Γιβραλτάρ 1/8	
ε. Αίρκεν 26/7	
ε. Γκάλβεστον 27/4	
α. Φουτζέιρα 28/7	
επωλήθη διάλυση	
πρ. «Ditpi»	
πρός Ντάς Άιλαντ 21/7	
δ. Ντόβερ 16/8	
α. Άμβούργο 16/8	
α. Ν. Όρλεάν 4/8	
α. Άιν Σούκνα 28/7	
δ. Πόρτ Σάιτ 11/8	
πρός Πιομπίνιο 31/7	
πρός Γκούντ Καυμάν 31/7	
α. Μαϊάμι 10/8	
στον Πειραιά 16/7	
α. Ντόρμπαν 9/8	
α. Κορούνα 7/8	
ε. Ντόρμπαν 9/8	
α. Σάν Λορέντζο 2/8	
ε. Ήστ Λόντον 10/8	
στο Πλάκου Σαμπού (άποθήκη)	
α. Τσιταγκόγκ 9/8	
α. Ρίο Ίανέιρο 6/8	
α. Σαλάβερο 10/7	
μεταφορές Περισκοίου	
στο Μόζι 2/8	
ε. Φόξ 14/8	
μετ. «Isis» (κ.)	
πρός Σαγκά 28/7	
α. Βασσιλικό 7/8	
πρός Γκάλβεστον 24/7	
πρός Άλγερία 27/6	
α. Τολέδο 9/8	
α. Ράς Τανούρα 28/7	
α. Ν. Ορλεάν 29/7	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη	
ε. Άσντον 10/7	
ε. Μαντράς 9/8	
επωλήθη Έλληνες	
πρ. «Σφίλε»	
δ. Σουέζ 14/8	
δ. Κων/πολη 4/8	
α. Ράσα 10/8	
α. Σαντάν 4/8	
α. Μπουλόν 2/8	
α. Ν. Ύορκ 14/8	
πρός Κούβα 1/7	
πρός Άβανά 27/7	
στο Χάργκ (άποθήκη)	
α. Έβερετ 13/8	
μεταφορές Κιούγκ	
πρός Ν. Χάβερ 19/7	
α. Ν. Χάβερ 9/8	
α. Σάντα Μάρτα 10/8	
α. Πιομπίνιο 15/8	
α. Ίταζά 5/8	
δ. Κων/πολη 9/8	
α. Βαρκελώνη 14/8	
α. Μπιμπάδο 12/8	
ε. Ν. Ύορκ 8/8	
πρός Κόμπε 27/7	
δ. Σουέζ 15/8	
α. Λός Πάλας 8/8	
ε. Ρεσίφ 13/7	
α. Άλεξάνδρεια 26/7	
α. Βανκούβερ 2/8	
πρός Μπ. Άμπας 4/7	
πρ. «Stephanie»	
πρ. «Μπαλμά»	
μεταφορές Περισκοίου	
ε. Καστελαμόρε 19/7	
ε. Ταμπικό 1/8	
μετ. «Κουάνγκσι» (κ.)	
ε. Μπιμπάδο 16/8	
α. Χιούστον 8/8	
ε. Χουάγκου 23/7	
α. Κολούμπια ρίβερ 10/8	
α. Πειραιά 15/8	
πρός Σαγκά 14/6	
α. Παρανάγουα 1/8	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 9/8	
α. Πειραιά 11/8	
δ. Πόρτ Σάιτ 7/8	
α. Φουτζέιρα 15/7	
πρός Κήλαγκ 22/7	
δ. Παναμά 13/8	
στον Πειραιά 8/8	
πρός Σιγκαπούρη 1/8	
πρός Ρίο Ίανέιρο 28/7	
α. Λός Πάλας 14/8	
α. Φουτζέιρα 1/8	
α. Καζαμπλάνκα 6/7	
πρός Μαλακία 24/7	
α. Φιλαδέλφεια 16/8	

ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΑΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΗΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΗΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑΪ'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΪ'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΪ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΥΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΪ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΥΟΛΕ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΤΡΑΪ'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΥΟΥ ΑΪ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΥΟΥ ΓΟΥΪ'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΥΟΥ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	77	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΪ'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΪ'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΪ'ΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΪΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	34556
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΕΪ'Θ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥΪ'ΝΤ II (δ.Μηχ.)	78	28025

ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ II (κ.)	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	19211
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	77	14275
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	65	9812
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΪ'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (μ.)	74	18383
ΣΗΝΤΡΑΪ'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΪ'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑΪ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΠΡΑΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310

στη δύναμη	
ας 10/8	
5 16/7	
8/8	
υπριακή	
αποθήκη)	
α ντί Καράρα 27/7	
εία 16/8	
Μπούκ 13/8	
ρ 13/8	
4/7	
μ 20/7	
8	
παν 23/7	
θίο 5/8	
0/8	
3	
8	
νι: 10/7	
26.7	
8.0	
οισκ 29/6	
1/8	
η 15/6	
3	
ας 13/8	
η 6/8	
6	
13/8	
η 10/7	
28/7	
10/8	
βεν 26/7	
ια 28/7	
η 14/8	
η 10/8	
8	
α Μπαϊή 17/7	
α 31/7	
8	
29/7	
μπρε 9/8	
5/8	
5/7	
13/8	
οθήκη)	
8	
η 13/8	
5/8	
κ 12/7	
6/8	
11/8	
18/7	
εταφορές	
6/7	
10/8	
3/7	
7	
14/7	
30/7	
μαϊκή	
α 30/7	
αλ 3/7	
31/7	
νί 26/6	
3/8	
τα 12/8	
ες 3/8	
30/7	
8	
17/8	
ιακή	
3/8	
8	
14/8	
λτας	
9/7	
γκαρ 10/8	
Μάλτας	
3	
α 14/7	
8	
0/8	
3	
8/8	
9/8	
8	
άυ=	
3	
10/8	

ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Σιγκαπούρη 11/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Ταϊσούγκ 3/8
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Λειζδες 13/8	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Καράτσι 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	11089	πρ. «Αγγελοκή Κ.»	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	ε. Κοπέρ 3/8
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Αμβέρσα 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. «Λόμπερχον»
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Ακαμπα 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. Τάραντα 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. Παρανάγους 29/7	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρόσ Βενετία 31/7
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	στο Σουέζ 20/8	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρόσ Μπ. Αμπάς 17/7
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (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. Ρινγκά 27/6
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Σιγκαπούρη 14/8	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Πειραιά 15/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Αγ. Βικέντιο 9/8	ΤΣΟΝΥΝΑ (μ.)	68	15907	ε. Ταμπόκο 23/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Λός Άντζελες 7/8	ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	72	21880	ε. Πειραιά 15/8
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	ε. Βομβάη 5/8	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	ε. Πειραιά 15/8
ΣΙΑΜΝΑ	78	32508	επισκ. Πειραιά 15/8	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Πειραιά 7/8
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	στο Ρός Φαρτάκ 30/7	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1954	πρόσ Κούβα 11/6
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Χοζέ Ίνδασιο Τέρμ. 10/7	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ (μ.)	67	13792	πρόσ Ιαπωνία 19/7
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρόσ Άλγερία 31/7	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Μόγκλα 13/8
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρόσ Παλάου Σαμπού 25/7	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	ε. Τέμα 13/8
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	πρόσ Λά Γκουαίρα 30/7	ΦΑΞΣΑ (δ.)	74	67202	α. Φιλαδέλφεια 14/8
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	μετ. «Κοράλι»	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Άμπον Ντάμπι 18/8
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Αμβέρσα 17/8	ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Πειραιά 15/8
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρόσ Ν. Κορέα 13/7	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Πειραιά 15/8
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	α. Σάινες 26/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ουδ.)	54	1598	ε. Πειραιά 15/8
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Λειζδες 2/8	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (δ.κ.)	67	54322	ε. Πειραιά 15/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Νταμμάμ 14/8	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	ε. Τζέμπελ Άλι 21/5
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	α. Άμμαντάρ Χομεινί	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρόσ Αμστερνταμ 3/7
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	δ. Παναμά 11/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Βιτόρια 27/7
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Παναμά 11/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Παναμά 11/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	α. Τζ. Νεχρού 28/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμόνκα (Αποθήκη)	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	ε. Βενετία 11/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρόσ Δακάρ 11/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Παρανάγους 9/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντζεν 3/5/89	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρόσ Χιούστον 27/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρόσ Κούβα 27/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. Ν. Όρλεάνη 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Αμβέρσα 19/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Θεσσαλονίκη 27/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	επισκ. Πειραιά 26/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	πρόσ Όζακα 3/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881	δ. Ντόβερ 4/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρόσ Πανζόγκ 18/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	ε. Πειραιά 23/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 11/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Βομβάη 12/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Πόρτ Κέλαγκ 6/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	α. Σιγκαπούρη 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρόσ Ζανζίκ 30/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρόσ Άλγερία 18/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Νουακτσότ 27/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Μπαρνακούλα 5/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Ντόρμαν 8/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Πειραιά 15/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	πρόσ Ντουάλα 27/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Ν. Όρλεάνη 30/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Λίρεν 10/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Φόξ 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	ε. Όδησσό 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	72	9076	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	70	18736	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	α. Φόξ 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999	ε. Όδησσό 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.)	78	11562	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	α. Φόξ 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Όδησσό 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι. (μ.)	83	35762	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Φόξ 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΟ'Υ' (Όν.)	78	5868	ε. Όδησσό 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΟΝ Ν. (π.)	72	5907	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΟΡΤΖ (Λι.)	70	10197	α. Φόξ 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΟΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	ε. Όδησσό 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΗΝΟΣ Α'Γ'ΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	α. Φόξ 13/8	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	ε. Όδησσό 29/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	πρόσ Κίνα 5/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Αμμοχώνη 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757	α. Νταμμάμ 24/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρόσ Κίνα 15/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόσ Μισουζίμα 21/7
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	α. Τζέμπελ Άλι 21/5	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 14/8

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



Petridou



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

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

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS