

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1991

Αρ. Φύλλου 1046/1104



# NAYTIKA XPONIKA

With  
English  
Supplement

ΜΟΜ. 1046 / 1104

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1991

ΔΡΧ. 400



KENTRIKA ΓPAΦEIA : 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, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE 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



# IN PURSUIT OF EXCELLENCE



## THE HELLESPONT GROUP

### MANAGERS:

#### **Hellespont Steamship Corporation**

Kef Building  
110-112 Notara Street  
GR-185 35 Piraeus  
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/  
(301) 41 85 811

Telex: 213110 HSC GR  
Telefax: (301) 45 22 918

### AGENTS:

#### **Papachristidis Limited Papachristidis Ship Management Services Limited**

"Tradewinds"  
190 Vauxhall Bridge Road  
London SW1V 1DX  
United Kingdom

Telephone: (071) 828 9998  
Telex: 928643 FRIXOS G  
Telefax: (071) 828 9122

#### **Manila Ship Management & Manning Inc**

Ground Floor  
Alexander House  
132 Amorsolo Street  
Legaspi Village  
Makati, Metro Manila  
Philippines

Telephone: (632) 86 40 71/4  
Telex: 156200510  
Telefax: (632) 86 40 75





**TAKE  
CARE  
TAKE  
COVER  
TAKE  
THE ALL-IN-ONE  
SOLUTION**



**the swedish club**

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

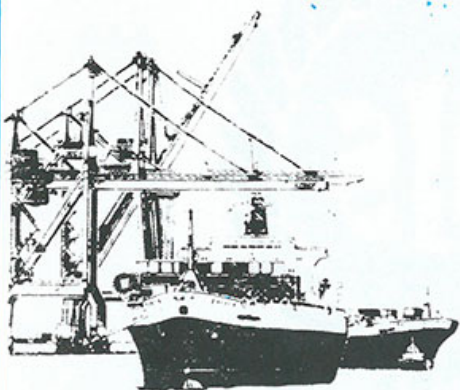
Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1991  
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1046/1104**

**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 - 412 60 95  
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

**ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)**  
Έσωτερικού..... Δρχ. 12.000  
Κύπρου..... Λίρες 50,00  
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00  
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00  
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00  
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00  
Απω Ανατολή  
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00  
**ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)**  
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000  
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ  
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year  
Issue No. 1046/1104 July 1st, 1991**

**FOUNDER: D.N. COTTAKIS**  
**EDITOR: D. Rigas - Cottakis**  
**EDITING & PRINTING OFFICES:**  
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus  
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95  
Cables: CHRONIKA - Piraeus  
Telex: 21 2845  
Fax: (01) 417 2268

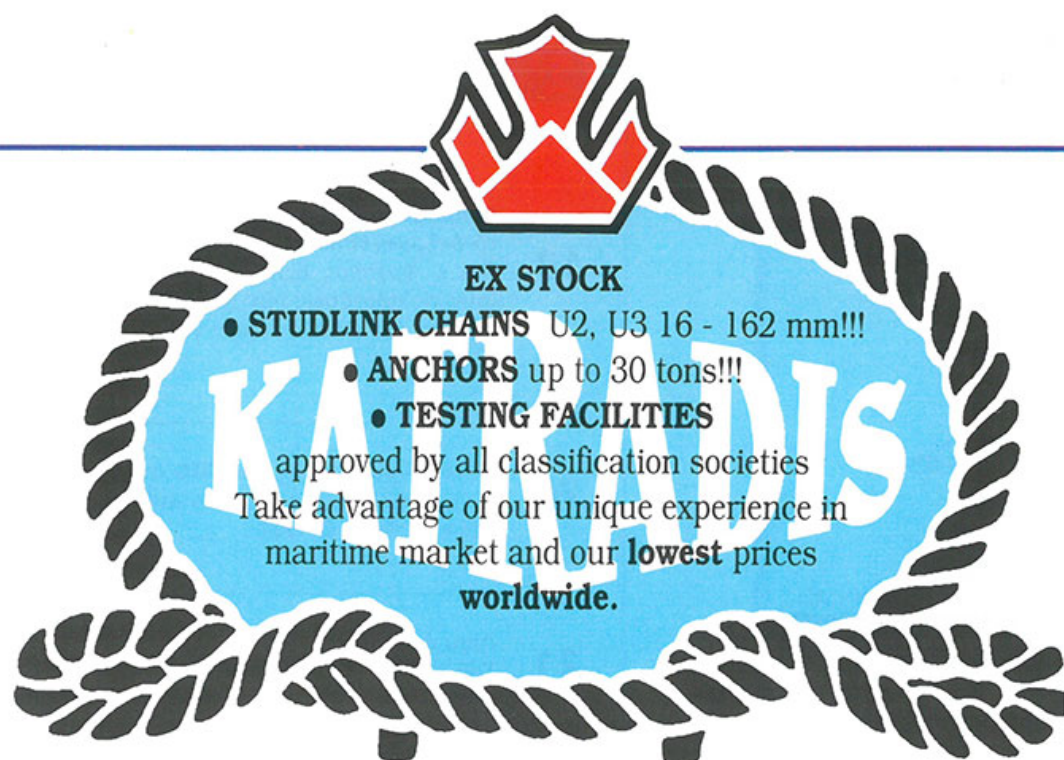
## Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13** Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και  
τά δεξαμενόπλοια.  
Οι κ.κ. Φίλιππος Έμπειρικός και Νίκος Μικέλης σχολιά-  
ζουν τις προτάσεις των Νορβηγών στον IMO για τη  
θέσπιση νέων κανονισμών για τα υπάρχοντα δεξαμενό-  
πλοια.
- 20** Ό γεν. γραμματέας του IMO στην Αθήνα.  
Γόνιμες συζητήσεις κατά την επίσκεψη  
του κ. William O' Neil.
- 21** Λίγα από Όλα.  
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 26** Ναυτασφάλειες στη Χίο του 19ου αιώνα.  
Του κ. Χρήστου Στρατάκη.
- 31** Τό άνοικτό νηολόγιο του Άγ. Μαυρικού.
- 33** Οι Άγοραπωλησίες πλοίων τόν Ιούνιο.  
Άπό την Overseas Agency Ltd.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**  
**9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**  
**11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**  
**30 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**  
**35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**  
**38 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**  
**42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**  
**43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**  
**46 ENGLISH SUPPLEMENT**  
**48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

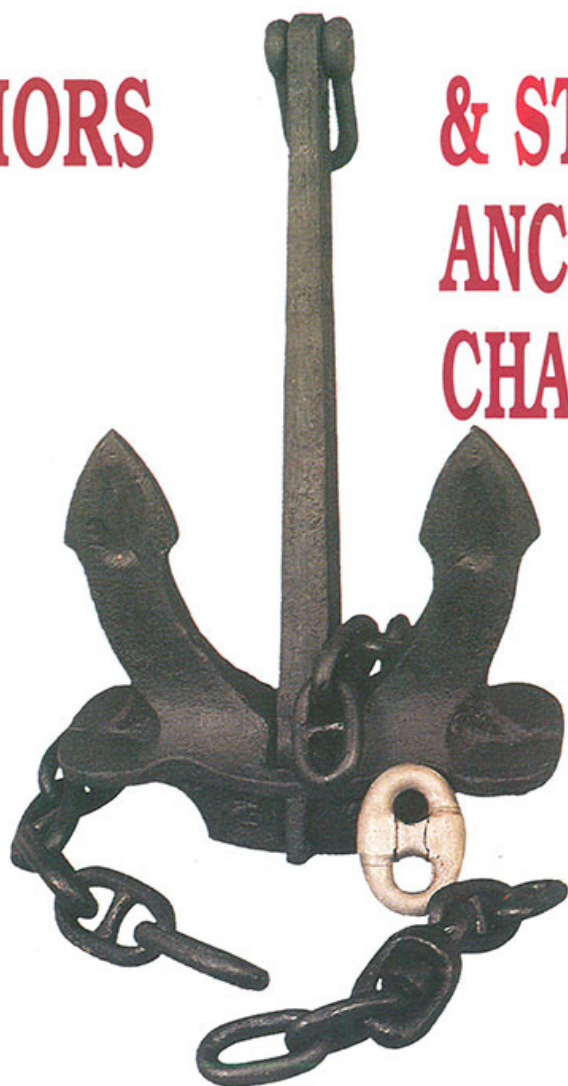




ESTD 1936

**ANCHORS**

**& STUDLINK  
ANCHOR  
CHAINCABLES**



**KATRADIS GROUP OF COMPANIES**

Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 - 4619631



## Συνεισφορά όλων υπέρ του NAT

Είναι πλέον αυτονόητο — εκεί που έφθασαν τα πράγματα — ότι τό αδιέξοδο στό NAT δέν θά μπορέσει νά ξεπερασθεί άν δέν ληφθοῦν γενναίες ἀποφάσεις μέ τή συμμετοχή ΟΛΩΝ.

Ἡ μεγάλη εὐθύνη γιά τή σημερινή κατάντια τοῦ NAT, πού ἔχει ὀδηγήσει σέ ἀπόγνωση τούς συνταξιούχους μας οἱ ὅποιοι ἀγωνιοῦν κάθε μήνα άν θά μπορέσουν νά εἰσπράξουν τή σύνταξή τους γιά νά ἀντιμετωπίσουν ἀμεσα βιοτικά προβλήματα, ἀνήκει στήν Ἑλληνική Πολιτεία. Εὐθύνονται βεβαίως καί οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί μας πού δέν ἀντέδρασαν ποτέ γιά τή λεηλασία τοῦ Ταμείου τους. Καί γιά τόν ἴδιο λόγο εὐθύνεται καί ὁ ἐφοπλισμός — δέν ἀντέδρασε ἐπίσης, ὅπως θά ἔπρεπε, γιά τή λεηλασία τοῦ NAT.

Μιά λεηλασία πού ἀρχίζει ἀπό πολύ παλιά, πρὶν ἀπό 104 χρόνια ἀκριβῶς, δηλαδή τό 1887, ὅταν τό Κράτος ἀγόρασε — μέ ἐπαχθεῖς ὄρους γιά τό NAT, ὅπως ἀναφέρεται σέ ἐπίσημο ἔγγραφο — τό κτίριο τῆς Πλατείας Κλαυθμῶνος, καί ἐπὶ πλέον ἀπό τό 1954 τό Ἑλληνικό Δημόσιο ἔπαυσε νά καταβάλλει στό NAT τά μισθώματα πού ὑποχρεοῦνταν νά καταβάλλει μέ τόν Νόμο ΑΥΕΝ/1887.

Αὐτή ἦταν ἡ ἀρχή. Ἀκολούθησαν, ὄχι βέβαια, κατά χρονολογική σειρά:

- Ἡ μεταφορά τῶν διαθεσίμων τοῦ NAT σέ συνάλλαγμα ἀπό τό ἐξωτερικό.
- Ἡ μὴ ἀξιοποίηση τῶν διαθεσίμων τοῦ NAT σέ συνάλλαγμα καί σέ δραχμές — εἶναι πασίγνωστη ἡ φράση πού ἐπαναλαμβάνονταν σταθερά σέ κάθε συνεδρίαση τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, ὅταν ἐπρόκειτο νά λήξει κάποια προθεσμιακή κατάθεση: «Καί νά παρακαλέσουμε τήν Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος νά μᾶς ἐξασφαλίσαι τό καλύτερο δυνατόν ἐπιτόκιο», σάν αὐτή νά ἦταν ἡ σκοτούρα τῶν παντός εἶδους ἀρμοδίων τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος. Ὅπως ἐπίσης εἶναι γνωστή ἡ ἀρνηση γιά τήν ἴδρυση ἀπό τό NAT τῆς Τράπεζας τῶν Ναυτικῶν καί ἡ ἀρνηση γιά τήν ἐπένδυση σέ χρυσό ὅταν ἡ τιμή τοῦ πολυτίμου μετάλλου ἀρχισε ν' ἀνέρχεται στά ὕψη, ἀρνηση πού στηρίχθηκε στήν ἀγνοία τοῦ νόμου καί χρειάσθηκε ἀκριβῶς ἓνας χρόνος γιά νά διαπιστωθεῖ ὅτι τό NAT εἶχε δικαίωμα νά ἐπενδύσει σέ χρυσό.
- Ἡ μὴ καταβολή ἐνοικίων ἢ ἡ καταβολή ἐνοικίων πολύ κατωτέρων τῆς μισθωτικῆς ἀξίας κάθε περιοχῆς γιά ἀκίνητα τοῦ NAT ἢ τῶν Ταμείων Προνοίας πού χρησιμοποιοῦσε τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας (κτίριο ΤΠΑΕΝ στό ὁποῖο στεγάζεται τό ΥΕΝ, κτίριο II Μεραρχίας ὅπου στεγάζονται τά Μητρώα κλπ., κλπ.).
- Χρησιμοποίηση ὑπαλλήλων τοῦ NAT γιά τήν κάλυψη ἀναγκῶν τοῦ Δημοσίου εἴτε μέ ἀποσπάσεις στό Ὑπουργεῖο ἀλλά κυρίως μέ τήν χρησιμοποίηση τῶν ὑπαλλήλων τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων ἀλλά καί λιμεναρχείων τοῦ ἐσωτερικοῦ.
- Ἡ ἐπιβάρυνση τοῦ NAT ἀπό τόν τρόπο διακινήσεως τῶν ναυτολογίων — ἀκόμη καί ἡ γραφική ὕλη ἀλλά καί τά καθαριστικά ὑλικά τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων πλήρως — καί ἐνδεχομένως ἐξακολουθεῖ νά πληρώνει — τό NAT!

Ἀφήσαμε τελευταία τή μεγάλη πληγή — άν καί ὅλες οἱ προηγούμενες σωρευτικῶς λαμβανόμενες καί ὑπολογιζόμενες καί τῆς διάρκειας δέν εἶναι μικρότερης ση-

μασίας — τήν πληγή τῶν «ἀλεξιπτωτιστῶν» πού πήραν καί ἐξακολουθοῦν νά παίρνουν συντάξεις ἀπό τό NAT χωρὶς νά ἔχουν καταβάλει οὔτε δραχμὴ ἢ ἔχουν καταβάλει ἐλάχιστα καί παίρνουν τίς ἴδιες συντάξεις πού καταβάλλονταν σέ πολλές κατηγορίες ναυτικῶν καί κυρίως στά κατώτερα πληρώματα. Ἐν ἀρχῇ ἦταν οἱ Δωδεκανήσιοι. Ἀκολούθησαν οἱ ὁμογενεῖς ἀπό τήν Αἴγυπτο, τήν Κωνσταντινούπολη καί τή Ρουμανία. Ἦρθε καί ὁ Νόμος 4502 τοῦ 1966 πού εἶχε ἐμπνευσθεῖ ὁ κ. Σταῦρος Μπίρης πού καθιέρωσε τή χορήγηση συντάξεως λόγω ἀτυχήματος ἀνεξαρτήτως χρόνου ὑπηρεσίας ἐνῶ μέχρι τότε γιά νά χορηγηθεῖ σύνταξη λόγω ἀτυχήματος ὑπῆρχε ἡ προϋπόθεση τῆς διετοῦς θαλασσίας ὑπηρεσίας. Ὑπάρχουν καί ἀρκετές ἄλλες ρυθμίσεις κοινοτικοῦ χαρακτήρος πού ἐπιβάρυναν τό NAT ἀλλά τό μεγάλο πλήγμα καταφέρθηκε μέ τή διαδοχική ἀσφάλιση καί τήν ἐλαχίστη ἀσφαλιστική προστασία (μέχρι καί γηραιοί πιατάδες τῆς Ἀμερικῆς πήραν σύνταξη μέ τίς διατάξεις τῆς) καί αὐτὴ τή στιγμή τό NAT — οὐσιαστικά οἱ ναυτικοί μας — συντηρεῖ 20.000 καί πλέον «ἀλεξιπτωτιστές» πού ἔπρεπε νά βρίσκονται στήν καμπούρα τοῦ συνόλου καί ὄχι βεβαίως τῶν ναυτικῶν μας.

Ὅλα αὐτά, βεβαίως, ἀνήκουν στό παρελθόν — τό πρόβλημα εἶναι τί πρέπει νά γίνει γιά νά ξανανασθηθεῖ τό NAT.

Πρέπει λοιπόν νά ὑπάρξουν γενναίες ἀποφάσεις μέ τή συμμετοχή ΟΛΩΝ.

Κατ' ἀρχὴν ἡ Πολιτεία πρέπει νά συνεχίσει νά καλύπτει ἀπό τόν κρατικό προϋπολογισμό τά ἐλλείμματα καί ταυτόχρονα νά ἀναλάβει ἡ ἴδια τήν εὐθύνη γιά τή συνταξιοδότηση ΟΛΩΝ τῶν «ἀλεξιπτωτιστῶν» πού ἔχει φορτώσει στό NAT.

Ταυτόχρονα πρέπει νά ὑπάρξει ἀμεση εἰσροή πόρων καί παράλληλα μείωση, ὅπου εἶναι δυνατόν, τῶν δαπανῶν.

Στήν εἰσροή νέων πόρων θά συμβάλει ἡ γνωστή πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τήν ἀσφάλιση ὀκτώ Ἑλλήνων (τῶν ἀξιωματικῶν τῆς γέφυρας καί τῆς μηχανῆς καί δύο δοκίμων ἀντίστοιχα) γιά κάθε ἑλληνόκτητο πλοῖο, μέ ξένη σημαία. Τό σπουδαῖο ἐν προκειμένῳ εἶναι ὅτι ἔχει γίνει κοινὴ συνείδηση πλέον ὅτι καί αὐτά τά πλοῖα πρέπει νά συνεισφέρουν καί γιά τίς συντάξεις τῶν ναυτικῶν μας ἀλλά καί γιά τή δημιουργία τῶν στελεχῶν πού χρειάζεται ἡ Ναυτιλία μας — πρόχειροι δικοί μας ὑπολογισμοὶ δείχνουν ὅτι θά ἐξασφαλισθεῖ ἓνα δισεκατομμύριο δραχμές καί πλέον μηνιαίως ὑπὲρ τοῦ NAT πού θά τό εἶχαμε αὐτὴ τή στιγμή στήν τσέπη μας άν ἡ πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶχε ὑλοποιηθεῖ ἀμέσως ἀπὸ πέρυσι καί δέν «περιμέναμε νά δοῦμε τί θά ἀποδώσουν τά μέτρα», ὅπως μᾶς εἶχε διαμνηυθεῖ τότε.

Καί ἐπειδὴ τό πρόβλημα πού ἔχει δημιουργηθεῖ δέν λύνεται ὀριστικά οὔτε μ' αὐτόν τόν τρόπο πρέπει νά συμβάλουν καί ἡ Πολιτεία, καί ὁ ἐφοπλισμός καί οἱ ναυτικοί μας.

Ἡ Πολιτεία μέ τήν καθιέρωση ἐνός ἐτήσιου ἢ ἑξαμηνιαίου Λαχείου ὑπὲρ τοῦ NAT — εἶναι καιρὸς νά παραμερισθοῦν οἱ ἐνδοιασμοὶ καί οἱ ἀρνήσεις πού ἔχουν προβληθεῖ μετὰ τή λειτουργία τοῦ ΛΟΤΟ.

Ὁ ἐφοπλισμός μας ἐπαναλαμβάνοντας μιά χειρονο-



μία ανάλογη έκείνης του 1974 οτε είχε προσφερθεί ένα σημαντικότατο ποσόν για την αντιμετώπιση των κρίσιμων στιγμών που διερχόταν τότε ο τόπος.

Οι ναυτικοί μας με διαρρυθμίσεις στο θέμα των προϋποθέσεων συνταξιοδοτήσεώς τους — άλλωστε δεν είναι λογικό να μπαίνουν στο ίδιο τσουβάλι ο ναυτικός του σκάφους άναψυχής (έπαγγελματικού ή ιδιωτικού), του άκτοπλοϊκού (έπιβατηγού ή φορτηγού), του έπιβατηγού που προσεγγίζει τουλάχιστον μία φορά την έβδομάδα σέ έλληνικό λιμάνι μέ τόν ναυτικό του ποντοπόρου πλοίου, ο όποιος όμως και αυτός μπορεί να συνεισφέρει. Ούτε έπίσης δεν μπορούν να έξομοιώνονται μέ τόν ποντοπόρο ναυτικό, ναυτικοί που έχουν μετεξελιχθεί σέ στελέχη τής Ναυτικής Έκπαιδεύσεως, όπως

και οι ναυτικοί τής Πλοηγικής Ύπηρεσίας.

Οι διαρρυθμίσεις πρέπει να άφορούν τίς προϋποθέσεις για τή δημιουργία συνταξιοδοτικού δικαιώματος — ήλικία, διάρκεια πραγματικής θαλασσίας ύπηρεσίας, συνυπολογισμός διαφόρων άλλων ύπηρεσιών (στρατιωτικής θητείας, άδείας κλπ., κλπ.).

Είναι αυτονόητο ότι εκεί που φθάσαμε, οι κραυγές και οι κορώνες δεν έχουν θέση. Πρέπει όλοι να δούμε τήν πραγματική κατάσταση και να συμμορφωθούμε προς τήν σημερινή πραγματικότητα.

Μόνον έτσι θα υπάρξουν καλύτερες μέρες για τό NAT, που όλοι τό θέλουμε, και φυσικά και για τούς ναυτικούς μας αλλά και για τήν Ναυτιλία.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

### ΟΙ ΕΠΑΦΕΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Πολύ καλά πήγε και αυτή τή φορά στο Λονδίνο ο Ύπουργός μας κ. Άριστ. Παυλίδης, ο όποιος είχε τήν εύκαιρία να ανταλλάξει άπόψεις μέ τή διοίκηση του Κομμίτη γύρω από τά προβλήματα τής Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και για πώς θα καταστεί έλκυστικότερο τό έθνικό νηολόγιο.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», τό Λονδίνο ζήτησε από τόν Ύπουργό:

Πρώτο και κύριο, να διατηρηθεί τό NAT.

Δεύτερο, να μην διακοπούν οι προσπάθειες για τή συνεχή βελτίωση τής Ναυτικής Έκπαιδεύσεως.

Τρίτο, να καταβληθούν έντονες προσπάθειες για τήν έξεύρεση Έλλήνων ναυτικών — ή θέληση τής Ναυτιλίας για τή χρησιμοποίηση Έλλήνων άξιωματικών είναι δεδομένη.

Τέταρτο, να προωθηθεί επί τέλους τό θέμα τής δημιουργίας ναυτικών δικαστηρίων.

Πέμπτο, να τροποποιηθεί ή ναυτική έταιρία του Νόμου 983 για να καταστεί δυνατή ή προσέλκυση και άλλων ναυτιακών εταιριών στην Ελλάδα και ή αύξηση του άριθμού των διαχειριζομένων από αυτές πλοίων.

Στίς συνομιλίες έπίσης του Ύπουργού μέ τή διοίκηση του Κομμίτη έτέθη μέ έμφαση και τό τεράστιο πρόβλημα που δημιουργεί για τήν Έλληνική Ναυτιλία ή νέα άμερικανική νομοθεσία για τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τή ρύπανση. (Τό πρόβλημα αυτό άναμένεται ότι θα τεθεί από τήν Κυβέρνηση στον Πρόεδρο Μπούς κατά τήν έπικείμενη έπίσημη έπίσκεψή του στην Ελλάδα).

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, τά διατυπωθέντα από τό Λονδίνο αιτήματα θα μελετηθούν και οι άπαντήσεις θα δοθούν τό άργότερο μέχρι τον Σεπτέμβριο.

Ύπενθυμίζουμε ότι στίς προθέσεις, του Ύπουργού περιλαμβάνεται και ή πραγματοποίηση έπισκέψεως στη Νέα Ύόρκη για έννήμερωση και συνομιλίες με τά των εκεί έφοπλιστών — ή έπίσκεψη αυτή τοποθετείται χρονικά τό φθινόπω-

ρο, όποτε ένδέχεται να υπάρξει και άλλη έπίσκεψη στο Λονδίνο.

### ΑΝΑΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τό πόσο έπιτακτική είναι ή ανάγκη για τή δημιουργία στελεχών για τήν έπάνδρωση των πλοίων καταφαίνεται από τήν άνησυχία που έχει κυριεύσει τίς περισσότερες εταιρίες που άναζητούν έναγωνίως άξιωματικούς για τήν κάλυψη άμεσων άναγκών και τό έπίμονο αίτημα που άκούγεται σέ όλο τό μήκος τής Άκτής Μιαούλη και των παρόδων της είναι ή έξεύρεση Έλλήνων ναυτικών.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες του γεν. γραμματέα τής Ένώσεως Πλοιάρχων κ. Άθαν. Βαρίνου, ή ΠΕΠΕΝ άδυνατεί να καλύψει τίς αιτήσεις εταιριών για Α', Β' και Γ' πλοάρχους δεξαμενοπλοίων. Η Ένωσή άδυνατεί έπίσης να καλύψει τίς αιτήσεις για άνθυποπλοάρχους και ύποπλοάρχους φορτηγών, και μόνον περί τίς τρείς δεκάδες φορτηγίστων πλοιάρχων προσφέρονται για ναυτολόγηση.

Άντίθετη εικόνα δίνει ή ΠΕΜΕΝ. Ο Πρόεδρος της κ. Άθαν. Σταματόπουλος μās είπε τό μεσημέρι τής Παρασκευής ότι στην ΠΕΜΕΝ υπάρχει προσφορά μηχανικών και των τριών βαθμών αλλά δεν είχε διαθέσιμα άριθμητικά στοιχεία και οι εταιρίες έχουν τόν λόγο.

Για μία άκόμη φορά αναφέρουμε μέ τήν εύκαιρία ότι ή πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για τήν άσφάλιση όκτώ Έλλήνων για κάθε έλληνόκτητο πλοίο μέ ξένη σημαία, για τήν όποία γίνεται έκτενής άναφορά και στο κύριο άρθρο αλλά και σέ σημείωμα για τήν υιοθέτηση άνάλογης προτάσεως και από τήν ΠΝΟ, άποβλέπει και στην έξασφάλιση πόρων που θα διατεθούν για τή δημιουργία των στελεχών που χρειάζεται ή Ναυτιλία μας.

### ΓΝΩΣΤΗΣ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Σέ άλλες σελίδες γράφουμε για τίς γόνιμες συζητήσεις που έγιναν κατά τήν έβδομαδιαία έπίσκεψη του γεν. γραμματέα του IMO κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ στην Άθήνα.

Έδώ θα σημειώσουμε μόνο μέ ιδιαίτερη ευχαρίστηση, τή κοινή διαπίστωση όσων

είχαν τήν εύκαιρία να συναντήσουν τόν κ. Ο' Νήλ, ότι πρόκειται για έναν τεχνοκράτη, ο όποιος έχει βαθειά γνώση των θεμάτων της Ναυτιλίας και ή παραμονή του στη θέση του γεν. γραμματέα του Διεθνούς Συμβουλευτικού Όργανισμού για πολλά χρόνια θα έχει θετική έπίδραση στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα.

### ΠΡΟΟΔΟΣ

Στίς προτάσεις τής ΠΝΟ για τήν εξυγίανση του NAT (έπίδότηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος ύπέρ του NAT, άπόδοση στο Ταμείο μέρους των πόρων που εισπράττονται ύπέρ του Δημοσίου βάσει του Νόμου 27/75, συμμετοχή του Κράτους στη διαμόρφωση του ασφαλίστρου κλπ.) περιλαμβάνεται, για πρώτη φορά νομίζουμε, και μία πρόταση άνάλογη τής προτάσεως των «Ναυτικών Χρονικών» για τήν άσφάλιση στο NAT των πληρωμάτων των έλληνόκτητων πλοίων. Ζητεί, λοιπόν, ή ΠΝΟ να επανεξετασθούν και να επαναπροσδιορισθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για τήν ύπογραφή συμβάσεων μέ τό NAT αλλά μέ τήν όργανική σύνθεση που προβλέπεται για τά υπό Έλληνική σημαία πλοία. Δεν είμαστε σέ θέση να γνωρίζουμε ποιους άλλους όρους και προϋποθέσεις ύπονοεί ή ΠΝΟ, ή πρότασή της που διαφέρει από τήν πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» ως προς τόν άριθμό των άσφαλιζομένων ναυτικών, συμπίπτει άπολύτως σέ ό,τι άφορā τήν άσφαλιστική είσφορά — ζητεί και ή ΠΝΟ να καταβάλλεται είσφορά όμοια μέ έκείνη που προβλέπεται για τά υπό Έλληνική σημαία πλοία.

Είναι όπωσδήποτε μία πρόδος, παρά το γεγονός ότι ή ΠΝΟ συνδέει (προσδοκώντας παραδάκι) τή σύμβαση μέ τό NAT μέ τήν ύπογραφή συμβάσεως του πλοίου και μέ αυτήν.

Ύπενθυμίζουμε ότι για να υπάρξει ο έπαναπατρισμός διά του NAT τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν προτείνει:

- Κατάργηση τής είσφοράς (φορολογίας) του Ν. 75/1975.
- Έξομοίωση των είσφορών μέ τίς είσφορές που καταβάλλονται για τά υπό Έλληνική σημαία πλοία.
- Άσφάλιση όκτώ Έλλήνων για κάθε πλοίο έναντι των δέκα που είχε ζητήσει τό



Κομμίτη επί ύπουργίας Γιαννόπουλου, (τών έξι άξιωματικών της γέφυρας και της μηχανής και δύο δοκίμων αντίστοιχως).

• Κατάργηση του πιστοποιητικού έλληνη-κότητας.

### ΔΕΝ ΣΥΜΦΩΝΟΥΜΕ

Μας προβληματίσαν οι πληροφορίες σύμφωνα με τις όποιες ο Ύπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης σχεδιάζει να μετατρέψει την ΑΔΣΕΝ Πρεβέζης σε σχολή ταχύρρυθμης εκπαίδευσης νέων που θα επιλέγουν το ναυτικό έπάγγελμα και κυρίως των Βορειοηπειρωτών και των Ποντίων που έπαναπατρίζονται από τη Σοβιετική Ένωση. Όχι μόνον διότι είναι άναυτοι. Ούτε ακόμη έπειδή, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, θα χρησιμοποιήσουν το πλοίο μόνον για μετανάστευση και όχι για σταδιοδρομία στο ναυτικό έπάγγελμα. Άλλα έπειδή πιστεύουμε ότι όλοι οι διαθέσιμοι πόροι πρέπει να διατίθενται για τη δημιουργία στελεχών και με μία τέτοια σχολή εκείνο που θα υπάρξει είναι μόνον ή κατασπατάληση πολύτιμων πόρων και τίποτε άλλο, δηλαδή κανένα κέρδος.

### ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Μέσα στο πρώτο τρίμηνο του έτους πλέον του ήμίσεος του βελγικού έμπορικού στόλου μεταφέρθηκε στο νηολόγιο του Λουξεμβούργου.

Η τριμηνιαία στατιστική έκθεση της Βελγικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως δείχνει ότι στις 30 Μαρτίου 1991 ο έμπορικός στόλος περιελάμβανε 67 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.883.486 τον. γκρός ή μεταφορικής ικανότητας 3.133.360 τον. d.w. Μολονότι οι άριθμοι αυτοί είναι οι ίδιοι με τους άριθμούς του προηγούμενου τριμήνου υπάρχει μία βασική διαφορά, όφειλόμενη στο σύστημα της διπλής νηολογήσεως, χάρη στο όποιο πραγματοποιήθηκε ή άθόρυβη διαρροή του μισού στόλου προς το νηολόγιο του Μεγάλου Δουκάτου.

Κατά τη συμφωνία που υπεγράφη πέρσι στο Βέλγιο μεταξύ Κράτους, έφοπλιστών και συνδικάτων, έπιτρεπόταν ή μεταφορά μίας έξηκοντάδος πλοίων εντός της πρώ-

της έξαμηνιαίας. Έπομένως τά δεδομένα του πρώτου τριμήνου αποτελούν μία προσωρινή ένδειξη αναφερομένη σε ένα σύνολο 25 μεταβολών σημαίας μέσω θυγατρικών Λουξεμβουργιανών εταιριών που καλύπτουν τοννάζ 904.610 τον. γκρός ή 1.554.945 τον. d.w.

Άξιοσημείωτο είναι ότι ή άνωτέρω συμφωνία άφορά όλες τις κατηγορίες των πλοίων εκτός των μονάδων των γραμμών της Μάγχης. Πάντως και οι υπεύθυνοι των πλοίων αυτών έχουν έκδηλώσει την έπιθυμία τους να ύπαχθουν στο ίδιο καθεστώς, ώστε να έχουν και αυτά το δικαίωμα μεταπηδήσεως στο νηολόγιο του Λουξεμβούργου.

### ΕΝΑ ΑΚΟΜΗ

Μπροστά στην έπίμονη αντίθεση των ναυτεργατικών σωματείων της Ίσπανίας, ή κυβέρνηση της χώρας ανέβαλε την άμεση έφαρμογή του δευτέρου προνομιακού νηολογίου που συνεστήθη ύστερα από την πείσμονα άξίωση των Ίσπανών έφοπλιστών.

Τό έν λόγω νηολόγιο θα έδρεύει στις Κανάριες νήσους και θα τεθεί σε ισχύ από το προσεχούς έτους, συμπίπτοντας με την είσαγωγή του νέου οικονομικού και φορολογικού καθεστώτος στο άρχιπέλαγος των Καναρίων.

Από τά έργατικά σωματεία της χώρας, τόσο ή Όμοσπονδία Μεταφορών που άποτελεί μέλος της ΔΟΜ, όσο και ή ανεξάρτητη ναυτεργατική Ένωση, έχουν ζητήσει από τη σοσιαλιστική κυβέρνηση του πρωθυπουργού Φελίπε Γκονζάλες να άπορρίψει τό σχέδιο του δευτέρου νηολογίου, αλλά οι προσπάθειές τους άπέτυχαν. Η δέ αίτία της άποτυχίας αυτής άποδίδεται στο ότι ή Ίσπανική ναυτιλία, μή ύπερβαίνουσα τά 3,1 έκ. τον. γκρός συνεχίζει την κατιούσα. Γεγονός που άνάγκασε την κυβέρνηση να κωφεύσει στις ναυτεργατικές άπαιτήσεις, με την έλπίδα ότι τό δεύτερο νηολόγιο κατά τό πρότυπο των άλλων ναυτικών χωρών, θα εύνοήσει την προσέλκυση πλοίων και τη ναυτιλιακή ανάκαμψη.

## ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η Γαλλία είναι άναμφισβήτητά μία ναυτική χώρα. Με μακρότατη και πλουσιότατη ναυτική ιστορία στο παρελθόν, συγκαταλέγεται μέχρι πρό δεκαετίας περίπου στην πρώτη δεκάδα των μεγάλων ναυτικών χωρών του κόσμου. Καί μολονότι σήμερα ή συρρίκνωση του στόλου της την έχει άπωθήσει πέραν της 25ης θέσεως στην παγκόσμια κλίμακα, δέν έχει παύσει να πρωτοστατεί στα ναυτιλιακά πράγματα της Εύρώπης.

Παρ' όλα αυτά ή ναυτιλιακή της διοίκηση δέν μόρεσε να βρεί μία θέση άρμόζουσα και πάγια στα διάφορα κυβερνητικά σχήματα. Έπίμονες ύποδείξεις κορυφαίων έπισημόνων για την ίδρυση χωριστού Ύπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας δέν βρήκαν άπήχηση. Καί θυμάμαι την άληθινή άπορία του διαπρεπούς Γάλλου καθηγητού του Ναυτικού Δικαίου Rodière που σε μία όμιλία του στην Ένωση Ναυτικού Δικαίου στην Άθήνα είχε εκφράσει τη θλίψη του για την άκατανόητη άδιαφορία των ύπευθύνων της χώρας του, επαινώντας συγχρόνως τη δική μας διοικητική πρωτοβουλία του χωριστού ΥΕΝ.

Έτσι κατά περιόδους ή Διοίκηση της Ναυτιλίας άνερχόταν και κατερχόταν τά κυβερνητικά κλιμάκια από τό μεγαλύνυμο Ύφυπουργείο Θαλάσσης μέχρι την άπλή Διεύθυνση σε κάποιο συγγενές Ύπουργείο. Πρόσφατα είχε φθάσει σε Ύπουργικό έπίπεδο με Άναπληρωτή Ύπουργό Θαλάσσης τον κ. Jacques Mellick. Με τον τελευταίο όμως άνασχηματισμό ύπεβίβάσθη και πάλι σε ένα είδος Γεν. Γραμματείας ύπαγομένης στο πολυδιάστατο Ύπουργείο Έφοδιασμού, Κατοικίας, Μεταφορών και Διαστήματος και άνετέθη στον κ. Jean - Yves le Drian, δήμαρχο της έπί του Άτλαντικού πόλεως Lorient. Είναι χαρακτηριστικό ότι μεταξύ των έπωνυμιών του έν λόγω Ύπουργείου δέν αναφέρεται καν ή Ναυτιλία ή ή Θάλασσα, πιθανώς — όπως είρωνικώς συμπεραίνει ο Γάλλος σχολιαστής.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS  
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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



---

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

# Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

## ΕΛΜΕΣ

# 60 χρόνια πείρα και παράδοση



**HELLENIC MEDITERRANEAN LINES**  
F E R R I E S

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

## Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ένας ακόμη μήνας αστάθειας με το δολ-  
λάριο και το χρηματιστήριο Νέας Υόρκης  
να καθορίζουν τις βασικές τάσεις στις διε-  
θνείς χρηματαγορές.

Η Σουηδία και η Φινλανδία ζήτησαν την  
σύνδεση του νομίσματός τους με το ECU,  
ένω η πρώτη μαζί με την Αυστρία θα κατα-  
θέσουν τον Ιούλιο αίτηση ένταξης στην  
ΕΟΚ.

Στις 23 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε στο  
Λονδίνο, η συνάντηση των επτά μεγάλων  
(με την παρουσία του κ. Γκορπατσώφ).  
Βασικό θέμα ο έλεγχος της τιμής του δολ-  
λαρίου και η οικονομική βοήθεια προς την  
Σοβιετική Ένωση. Έγκρίθηκε η πρόταση  
Συνδεδεμένου Μέλους της Σοβιετικής Έ-  
νωσης στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

### Δολλάριο ΗΠΑ

Δυστυχώς για μία ακόμη φορά το δολλα-  
ριο ανέτρεψε όλα τα προγνωστικά ξεπερ-  
νώντας στις 17 Ιουνίου τα 1.8172 μάρ-  
κα, τα 1.5643 Έλβετ. φρ., τα 6.175 Γαλ-  
λικά φρ. και περιορίζοντας την λίρα στα  
1.6085 δολ. Όλες αυτές οι τιμές, αποτε-  
λούν ρεκόρ για το δολλάριο έναντι του  
μάρκου από τις 21.11.89, έναντι του Έλ-  
βετ. φρ. από τις 12.12.89, έναντι του  
Γαλλικού φρ. από τις 28.11.89, και έναντι  
της Βρετανικής λίρας από τις 4 Ιουλίου  
του 1989. Η άνοδος αυτή όμως δεν κρά-  
τησε πολύ και στις 24 Ιουνίου οι αντίστοι-  
χες τιμές ήταν 1.7845 — 1.5340 —  
6.0530 και 1.6450.

Αλλά δεν είναι μόνο το δολλάριο που  
παρουσίασε την αστάθεια αυτή. Στο χρη-  
ματιστήριο Νέας Υόρκης ο δείκτης Dow  
Jones, αφού έφθασε το επίπεδο ρεκόρ  
3035.33 μονάδων στις 4 Ιουνίου 20 ήμέ-  
ρες αργότερα έπεσε στις 2913 μονάδες.

Τό εμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ τόν  
Μάιο έφθασε τα 4.7 δισεκ. δολλ. έναντι,  
4.07 δισεκ. τόν Απρίλιο, (μείωση των εί-  
σαγωγών, αύξηση των εξαγωγών), και πα-  
ράλληλα η ανεργία από 6.6% τόν Απρί-  
λιο, αυξήθηκε στα 6.9% τόν Μάιο.

Σύμφωνα με δηλώσεις του κ. Α. Κρί-  
σταν, η οικονομία εξέρχεται από την ύφε-  
ση καθώς υπάρχουν ενδείξεις ισχυρότερης  
από την αναμενόμενη ανάκαμψη, ενώ οι  
προβλέψεις του ΟΟΣΑ όμιλούν για ανά-  
πτυξη αρνητική για το 1991 (- 0.2%) άλ-  
λά θετική για το 1992 (+ 3.1%).

### Μάρκο Γερμανίας

Η ένωση των δύο Γερμανιών δεν υπήρ-  
ξε ανώδυνη για την Γερμανική οικονομία.  
Έτσι, η ανεργία παρουσιάζει τόν Απρίλιο  
ουσιαστική άνοδο στην τέως Ανατολική,  
φθάνοντας τους 836.000, αλλά πολύ μι-  
κρή μείωση στην τέως Δυτική, στους  
1.652.000. Κατά τόν ΟΟΣΑ η ανεργία σ'  
όλη την Γερμανία θα φθάσει το 5% το  
1991 και το 5.1% το 1992.

Πρώτη φορά τα τελευταία 10 χρόνια το  
εμπορικό ισοζύγιο τόν Απρίλιο παρουσιάζ-  
ει έλλειμμα (1.4 δισεκ. μάρκα) που όφεί-  
λεται σε μείωση των εξαγωγών, κατά  
2.8%, αφού μεγάλο τμήμα της παραγωγής  
απορροφήθηκε από την εσωτερική αγορά.

Ο ρυθμός ανάπτυξης το πρώτο τετρά-  
μηνο είναι από τους υψηλότερους του Δυ-  
τικού κόσμου (+ 4.2%), ενώ για όλο τόν  
χρόνο ο ΟΟΣΑ προβλέπει 2.8% το 1991,  
έναντι 4.5% το 1990.

Δέν είναι λοιπόν περίεργο, ότι στις 10  
Ιουνίου ο δείκτης τιμών του χρηματιστη-  
ρίου της Φραγκφούρτης, έπιασε τις  
1715.8 μονάδες (ρεκόρ για το 1991) έ-  
ναντι 1366.1 μονάδων στην αρχή του  
χρόνου.

Η τιμή του μάρκου παρέμεινε σχετικά  
σταθερή έναντι όλων των σκληρών νομι-  
σμάτων εκτός του δολλαρίου (1.7490  
στην αρχή του μηνός 1.8172 στις 17 Ιου-  
νίου και 1.7845 στις 24 Ιουνίου).

### Λίρα Αγγλίας

Η πολιτική αστάθεια, η πτώση της δημο-  
τικότητας του κ. Μέιτζορ και οι δημοσκο-  
πήσεις που φέρνουν το εργατικό κόμμα

στο 44% δημιούργησαν αρνητική ψυχολο-  
γία για το χρηματιστήριο και την λίρα.

Έτσι στις 18 Ιουνίου, η λίρα έπεσε κά-  
τω από τα 2.92 μάρκα (χαμηλότερη τιμή ά-  
πό τις 27 Φεβρουαρίου 1991) και κάτω ά-  
πό 1.630 δολλ. χαμηλότερη τιμή των τε-  
λευταίων 15 μηνών.

Κι ενώ η λίρα έπεφτε, ο δείκτης τιμών  
του χρηματιστηρίου του Λονδίνου Fin. Τι-  
mes μετά την πτώση του δείκτη πληθωρι-  
σμού κάτω από τα 6% τόν Μάιο (πρώτη  
φορά τα τρία τελευταία χρόνια), στις 11  
Ιουνίου πλησίασε το ιστορικό ρεκόρ των  
2545.3 μονάδων (5.4.91), φθάνοντας  
τις 2542.6 μονάδες. Η ευφορία αυτή δεν  
διήρκεσε πολύ, και με αλλεπάλληλες αύξο-  
μειώσεις στις 24 Ιουνίου, ο δείκτης έπεσε  
στις 2458.3 μονάδες.

Ο Υπουργός Οικονομικών της Βρεττα-  
νίας κ. Λαμόντ, αναφερόμενος στο επίμα-  
χο θέμα του ONE δήλωσε ότι βασική προϋ-  
πόθεση για την νομισματική ενοποίηση εί-  
ναι «η σύγκληση των οικονομικών των 12  
χωρών και η άμβλυνση των μεγάλων ανι-  
σοτήτων».

### Γιέν Ιαπωνίας

Για την ιαπωνική οικονομία ο ΟΟΣΑ προ-  
βλέπει το 1991 οικονομική ανάπτυξη  
3.5% και ανεργία ανύπαρκτη 2.2% με έ-  
ξαγωγές προς χώρες της ΕΟΚ τόν Μάιο  
+ 19.4% ή δολλάρια 4.9 δισεκ. και προς  
τις ΗΠΑ -1% ή δολ. 6.75 δισεκ.

Τα οικονομικά σκάνδαλα συνεχίζονται  
και τόν Ιούνιο είχαμε την παραίτηση των  
προέδρων των κολοσσιαίων χρηματιστη-  
ριακών εταιριών, Nomura (η μεγαλύτερη  
του κόσμου) και Niko, κατόπιν σκανδάλου  
που συνετάραξε το χρηματιστήριο του Τό-  
κιο και έστειλε τόν δείκτη αξιών Nikkei στις  
23 Ιουνίου στις 23765 μονάδες (έναντι  
25913 στις 1 Ιουνίου).

Στην δραματική αυτή πτώση συνέτειναν  
τά πενιχρά αποτελέσματα πολλών εται-  
ριών, η δήλωση του διοικητού της Κεντρι-  
κής Τραπεζής κ. Μιένο, ότι θα συνεχίσει  
την συντηρητική πολιτική των υψηλών έ-  
πιτοκίων (6%) καθώς και η κρίση στην ά-  
γορά ακινήτων που πλήττει τόν τραπεζικό  
τομέα.

Πάντως το γιέν παρά την ανεξέλεγκτη

**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



καί άδικοιολόγηση άνοδο τοῦ δολλαρίου κρατήθηκε κάτω από τά 140 στό δολλάριο.

### Φράγκο Γαλλίας

Ἡ κυβέρνηση τῆς κ. Ἐντιθ Κρεσσόν δέν φαίνεται νά στηρίζεται πολύ ἀπό τοὺς Γάλλους ἐπιχειρηματίες, παρά τὴν διατήρηση τοῦ ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν κ. Μπερεγκόβουα στή θέση του.

Τό προεξοφλητικό ἐπιτόκιο παραμένει στά ἐπίπεδα τοῦ 9%, ἐνῶ τό φράγκο, ὅπως καί τά ἄλλα ἰσχυρά νομίσματα, ἔπεσε στίς 17 Ἰουνίου ἐναντι τοῦ δολλαρίου στά 6.1750 πού ἀποτελεῖ τό χαμηλότερο ἐπίπεδο τῶν τελευταίων 5 ἐτῶν.

### Ἡ Δραχμή

Κατά δήλωση τοῦ κ. Χαλικιά ἡ δραχμή δέν πρόκειται νά ὑποτιμηθεῖ, ἀλλά θά συνεχίσει τὴ διολίσθησή της. Ἡ κατακόρυφη ὁμως ἄνοδος τοῦ δολλαρίου κατά 4.9% διαρκούντος τοῦ μήνα προκάλεσε τὴ βελτίωση τῆς τιμῆς τῆς δραχμῆς ἐναντίον ὁλων τῶν ἄλλων νομισμάτων καί τοῦ ECU.

Δολλ. ΗΠΑ  
Μάρ. Γερ.  
Φρ. Ἑλβετ.  
Λίρ. Ἀγγλ.  
Φρ. Γαλλ.  
Γιέν Ἰαπ.  
(100)  
ECU

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
Τιμές Δραχμῆς Fixing  
Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος

| 24.5.91 | 24.6.91 | Διαφ. % |
|---------|---------|---------|
| 187.550 | 197.190 | - 4.9   |
| 109.690 | 109.400 | + 0.3   |
| 128.992 | 127.100 | + 1.5   |
| 325.600 | 321.130 | + 1.4   |
| 32.292  | 32.228  | + 0.2   |
| 136.040 | 141.570 | - 3.9   |
| 225.200 | 224.730 | + 0.2   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
Δολλάριο ΗΠΑ

ECU  
Δραχμή  
Μάρ. Γερ.  
Λίρ. Ἀγγλ.  
Φρ. Ἑλβετ.  
Φρ. Γαλλ.  
Γιέν Ἰαπ.

| 24.5.91 | 24.6.91 | Διαφ. % |
|---------|---------|---------|
| 1.2061  | 1.1423  | + 5.6   |
| 187.55  | 197.19  | + 5.1   |
| 1.7058  | 1.7845  | + 4.6   |
| 1.7315  | 1.6450  | + 5.3   |
| 1.4525  | 1.5340  | + 5.6   |
| 5.7975  | 6.0530  | + 4.4   |
| 138.30  | 138.70  | + 0.3   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
Τιμές ECU

| 24.5.91 | 24.6.91 | Διαφ. % |
|---------|---------|---------|
| 225.760 | 224.607 | - 0.5   |
| 1.2061  | 1.1423  | - 5.3   |
| 2.0574  | 2.0532  | - 0.2   |
| 1.4385  | 1.4278  | + 0.7   |
| 1.7506  | 1.7689  | + 1.0   |
| 6.9887  | 6.9734  | - 0.2   |
| 166.440 | 159.128 | - 4.4   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
Κυριώτερα Χρηματιστήρια

| 24.5.91 | 24.6.91 | Διαφ. % |
|---------|---------|---------|
| 2919.5  | 2913.0  | - 0.2   |
| 2471.1  | 2458.3  | - 0.5   |
| 1671.9  | 1691.6  | + 1.2   |
| 485.3   | 479.1   | - 1.3   |
| 626.1   | 545.7   | - 12.8  |
| 25529   | 23785   | - 6.8   |
| 1043.4  | 972.2   | - 6.8   |

## INTERKAT A.E.B.E.

### ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ἀναλαμβάνομε τὴν κατασκευὴν οἰοῦδήποτε τύπου καθισμάτων γιὰ πλοῖα  
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193



# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Στήν από 1 Ιουνίου έκδοση του περιοδικού σας συμπεριλαμβάνεται άρθρο του κ. Γ. Μαρκογιάννη, υπό τόν τίτλο τό «Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ή επίκειμενη ίδρυσή του». Μεταξύ τών άλλων αναφέρονται καί τά παρακάτω:

«... Κάνουμε μιά παρένθεση στό σημείο αυτό γιά νά επισημάνουμε τό γεγονός ότι παλαιότερες προτάσεις καί σκέψεις γιά ίδρυση οργάνων του είδους τής Ναυτικής Ακαδημίας ή κλάδου του Πανεπιστημίου Αιγαίου ή του Πανεπιστημίου Πειραιά σωστά αποκλείστηκαν καί τοῦτο διότι τά Πανεπιστήμια του Αιγαίου ή του Πειραιά δέν ανταποκρίνονται στίς ουσιαστικές ανάγκες τής ελληνικής ἐμπορικής ναυτιλίας...».

Νομίζω ότι θά είναι σωστό γιά τόν ἀρθρογράφο νά ἀπαντήσει εἰς τό ἐρώτημα πού, πώς, πότε καί ἀπό ποιόν ἐκρίθη ότι τό Πανεπιστήμιο του Πειραιά δέν ἀνταποκρίνεται στίς ουσιαστικές ανάγκες τής Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας;

Ὅπως γνωρίζετε ή Ναυτιλιακή Οικονομική καί τό Ναυτικό Δίκαιο διδάσκονται τίς τελευταῖες τρεῖς δεκαετίες εἰς τήν πρῶν Α.Β.Σ.Π. καί τό τωρινό διευρυμένο Πανεπιστήμιο του Πειραιά, ὅπως συμβαίνει καί σέ πολλές άλλες ναυτιλιακές χώρες. Ἐνα ἀπό τά κύρια χαρακτηριστικά τής διέυρυνσης τής πρῶν Α.Β.Σ.Π. καί του μετασχηματισμοῦ τής σέ Πανεπιστήμιο ὑπῆρξε καί ή ίδρυση του Τμήματος Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν, πού λειτουργεῖ ἐδῶ καί ἕνα χρόνο. Τό πρόγραμμα σπουδῶν του Τμήματος ἔχει μόλις τελειοποιηθεῖ καί πρόκειται νά δοθεῖ εἰς τή δημοσιότητα αὐτές τίς μέρες. Δέν φαντάζομαι λοιπόν νά ἔχει κριθεῖ μυστηριωδῶς ἀκατάλληλο ἀπό κάποιον πού δέν τό γνωρίζει.

Ἀντίθετα καί χάρις στίς ἄριστες σχέσεις του Πανεπιστημίου μέ τούς θεσμούς τής Ναυτιλιακῆς Βιομηχανίας, καθώς καί μέ τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις, πολλοί πρωτοεῖς φοιτητές του Τμήματος ἔχουν ἤδη ἀρχίσει νά ἐργάζονται σέ διάφορα ναυτιλιακά γραφεῖα. Καί οἱ σχέσεις του Τμήματος μέ τήν Βιομηχανία ἰσχυροποιοῦνται ὁλοένα καί περισσότερο.

Θά μπορούσα νά ἐπεκταθῶ περισσότερο σχετικά μέ τό ὑπό συζήτηση ἀρθρο, ὅμως, τά πολλά χρόνια ἐργασίας μου εἰς τήν Ναυτιλιακή Διαχείριση μέ ἔχουν διδάξει ότι αὐτή ἔχει νά ἀσχοληθεῖ μέ περισσότερες μεταβλητές ἀπό ότι άλλες βιομηχανίες καί ἐπομένως χρειάζεται περισσότερο πράξη καί λιγότερα λόγια. Τό ἴδιο συμβαίνει καί εἰς τήν ἀκαδημαϊκή ζωή τής Ναυτιλίας. Χρειάζεται σκληρή προσπάθεια γιά νά δημιουργήσει

κανείς στελέχη τής Ναυτιλιακῆς Διαχείρισης καί τής ὑποδομῆς τής. Ὅπως λένε καί οἱ πολῖτες τής μεγάλης ναυτιλομένης πατρίδας μας: «Τά πολλά λόγια εἶναι φτώχεια».

Καθηγητής ΒΑΣΙΛΗΣ Ν. ΜΕΤΑΞΑΣ  
Ἀντιπρύτανης καί Πρόεδρος του Τμήματος  
Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν του Πανεπιστημίου  
Πειραιῶς

Καραολή - Δημητρίου 40  
Πειραιῶς  
Πειραιῶς, 19/6/91

## Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΤΟΥ ΟΤΕ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ ἀφορμή τό ἀπό 15/5/91 δημοσίευμα του ἐγκριτου περιοδικού σας «Ναυτικά Χρονικά» τεύχος (1043/1101) μέ τίτλο: «Θάλαμος Ἐπιχειρήσεων YEN Διαπιστώσεις καί Σκέψεις», νομίζουμε ότι θά ἦταν παράλειψη νά μὴν ἀναφερθεῖ, ἔστω καί σέ γενικές γραμμές καί ή μεγάλη συνδρομή του «ἀφανούς» ΟΤΕ, ὁ ὁποῖος μέ τά τηλεπικοινωνιακά μέσα καί τό ἀνθρώπινο δυναμικό πού διαθέτει σέ 24ωρη βάση, συμβάλλει ἐνεργά στήν ναυτιλία μας.

Ἡ συμμετοχή του αὐτή συνίσταται στήν ἄμεση καί χωρίς καθυστέρηση, λήψη τῶν σημάτων κινδύνου καί στήν ἀπρόσκοπτη καί συνεχῆ διασύνδεση του θαλάμου ἐπιχειρήσεων μέ τά κινδυνεύοντα σκάφη καθώς καί μέ ὅλα τά παραπλέοντα πλοῖα πού συμμετέχουν στή διάσωση καθ' ὅλη τή διάρκεια τῆς ἐπιχείρησης.

Γιά τό σκοπό αὐτό γιά νά καλυφθεῖ ραδιοηλεκτρικά ὁλόκληρος ὁ Ἑλληνικός Θαλάσσιος Χῶρος, ὁ ΟΤΕ ἔχει ἀναπτύξει ἕνα

δίκτυο, μέ 6 παράκτιους σταθμούς ἐπί μεσαιῶν κυμάτων (Κέρκυρα Ράδιο, Ἡράκλειο, Λήμνος, Χίος, Ρόδος καί Ἀθῆναι Ράδιο) καί ἐπί πλέον τό κέντρο ραδ/νιῶν ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ (VHF) μέ 23 ἀνεπίβλεπτους σταθμούς ἐγκατεστημένους στά πλέον ἐπικαίρα σημεία τῶν ἀκτῶν τῆς χώρας μας.

Στά πλαίσια τῆς ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοΐας περιλαμβάνονται καί οἱ γενικές ἐκπομπές τῶν παρακτίων πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους, ὅπως π.χ. τά Μετεωρολογικά Δελτία, τά Σήματα Ἀσφαλείας καί οἱ ἱατρικές Συμβουλές μέσω του Ἑλληνικοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ.

Γιά τήν ἐξασφάλιση ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἀσφαλείας στή ναυσιπλοΐα ὁ ΟΤΕ ἔχει ἐγκαταστήσει στοὺς ὑπόψη παράκτιους σταθμούς σύγχρονο τεχνικό ἐξοπλισμό σημαντικοῦ κόστους, εἶναι δέ ἐπιδωκωμένοι μέ 125 μονάδες προσωπικοῦ ραδιοηλεκτρονικῶν (70 στά μεσαία καί 55 στά VHF) μέ λειτουργία πού ἐκτείνεται σέ 24 βάση. Τό συνολικό κόστος τῶν Ὑπηρεσιῶν Ἀσφαλείας ἀνέρχεται περίπου στά 800 ἑκατ. δρχ. ἐτησίως καί βαρύνουν ἀποκλειστικά τόν ΟΤΕ.

Μέ ὑψηλό βαθμό ἐτοιμότητος οἱ παράκτιοι σταθμοί μέ συνεχή ἐπαγρύπνηση καί ὑπευθυνότητα συμμετέχουν πάντοτε ἐνεργά στά θαλάσσια συμβάντα.

Ὁ ΟΤΕ, πέραν τῶν συμβατικῶν μέσων, παρέχει ὑπηρεσίες ἀσφαλείας καί μέσω τῶν ναυτιλιακῶν δορυφόρων ἐπιτυγχάνοντας ἀπευθείας διασύνδεση του θαλάμου ἐπιχειρήσεων του YEN μέ τόν ἐπίγειο Δορυφορικό Σταθμό Θερμοπυλῶν.

Τέλος γιά τήν καλύτερη ἐνημέρωση τῶν ναυτιλλομένων, θά μπορούσε ή ἐνημερωτική ἐπίσκεψη τῶν πλοιαρχῶν πού θά γίνεται στό Θ.Ε., νά ὁλοκληρώνεται μέ ἐπισκέψεις στοὺς παράκτιους σταθμούς του ΟΤΕ, γιά νά γίνει γνωριμία μέ τό προσωπικό, νά ἀνταλλαγῶν ἀπόψεις καί νά διευκρινιστοῦν θέματα σχετικά μέ τήν ἐξυπηρέτηση τῶν ἰδιωτικῶν ἐπικοινωνιῶν τους.

Α. ΚΑΤΣΙΩΡΗΣ

Βοηθός Γενικός Δ/ντῆς Ἐκμ/σης

Μαρούσι, 12/6/91

## WARNING ON PIRATED PARTS

As the sole representative for Europe and the Middle East for Coffin Turbo Pump, Inc., U.S.A., we maintain a large stock of genuine Coffin® parts. Our factory trained Service Engineers are available on short notice to service all of your needs.

It's important to understand that Coffin Turbo Pump Parts offered for sale by anyone other than Marship Engineering, Rotterdam, are pirated parts and, as such, may be detrimental to the proper operation of your equipment.

You should also be aware that MAMI, Trader Corporation, and Atlas di A. Robotti are not Authorized Agents of Coffin Turbo Pump, Inc. Marship Engineering is the only Authorized Representative of Coffin Turbo Pump, Inc. in all of Europe and in the Middle East.

**Coffin Turbo Pump Europe/Marship**

Parklann 30 • P.O. Box 23127 • Rotterdam, Holland 3001 KC  
Telephone: 436-3188 • Fax: 436-3668 • Telex: 23533



## ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Είμαι τακτικός άναγνώστης από είκοσι-πενταετίας των «Ναυτικών Χρονικών», διότι οι τότε δάκιμοι προσπαθούσαμε να γνωρίσουμε όσα περισσότερα ήτο δυνατόν διά την ναυτιλίαν παρ' όλα τα τότε προνόμια των δοκίμων πράγμα τό όποϊον δυστυχώς δέν συμβαίνει καί σήμερα τουλάχιστον στόν ίδιο βαθμό.

Αντλώντας λοιπόν από τά άνωτέρω τό δικαίωμα, άπασχολώ έσας καί τάς στήλας σας εάν τό κρίνετε εύλογο να δημοσιευθούν τά γραφόμενά μου.

Βέβαια αυτό δέν σημαίνει ότι πάντα συμφωνώ με τά γραφόμενα των «Ναυτικών Χρονικών» αυτό άφ' ένός δέν με έμποδίζει εις τό να τά θεωρώ τό έγκυρότερο ναυτιλιακό περιοδικό καί άφ' έτέρου μερικές φορές μέ αίτία μιά διαφωνία δημιουργούνται διάλογοι πού πολλές φορές φέρουν καλλίτερα άποτελέσματα. Θα άναφερθώ σε όρισμένα, μερικά εκ των όποίων ίσως να έχουν ξαναπληρωθεί στο παρελθόν από τάς στήλας σας.

Πρώτον θεωρώ έπιτυχές τό νέο σύστημα εκπαίδευσης διά τό όποϊο ούδεις γνώστης του πλοίου θα πρέπει να έχει άντιρρήσεις εκείνο τό όποϊο θέλω να τονίσω είναι να καταβληθής προσπάθεια ιδιαίτερη από καθηγητάς, έμας καί όλους τούς άλλους παράγοντας ώστε να έμφυσήσουν εις τούς δοκίμους τήν άνησυχίαν τήν υπευθυνότητα τήν προσήλωση στο καθήκον τόν καλοήθη έγωισμόν τήν ναυτικήν συνείδησιν καί τόν ζήλον διότι έλλείπει αυτών καί μόνον με μόρφωσιν πλοϊον δέν ταξιδεύει καί έννοώ ότι δέν λειτουργεί όμαλά καί άποδοτικά με άπώτερη συνέπειαν διά να μήν πολυλογώ τήν σταδιακή άπομάκρυνση των Έλλήνων ναυτικών από τό στοιχείο τους.

Μέ άφορμή τά άνωτέρω θέλω να συγχαρώ καί τόν επίτιμο Άρχηγό του Λιμενικού κ. Χρ. Ντούνη παλαιό καθηγητή, έξεταστή καί συγγραφέα διά τήν συμπάραστασή του μέσω των άρθρων του προς τόν Έλληνα ναυτικό.

Δεύτερον με άφορμή τάς διαφόρους εκδόσεις τής Άμερικανικής άκτοφυλακής, του IMO καί διαφόρων άλλων όργανισμών πού έχουν σχέση με τόν ναυτικό καί τό πλοίο καί εκδόσεις όρισμένων μεγάλων κατασκευαστών ναυτικών όργάνων πάσης φύσεως θέλω να τονίσω ότι ναυτικοί δέν είναι μόνον οι άγγλομαθείς διότι ή δυσκολία κατανοήσεως από όρισμένους καί ή τελεία άδυναμία από άλλους να τά άναγνώσουν πολλάκις οδηγούν εις τήν άδιαφορίαν καί τήν άμάθεια, τούς συμφέρει είτε όχι ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία είναι ή Παρθενών τής διεθνούς έμπορικής ναυτιλίας καί οι Έλληνες ναυτικοί οι κολώνες του καί πρέπει όχι μόνον να τούς πείσουμε αλλά καί με πολλούς καί διαφόρους τρόπους να τούς πιέσουμε να τό πιστέψουν καί να αρχίσουν να μάς υπολογίζουν, ως κινηθούν οι άρμόδιοι λοιπόν.

Αναγνωρίζω ότι από διαφόρους φορείς καί όρισμένους συναδέλφους γίνονται προσπάθειες ως πρό τό θέμα τής άγγλικής χωρίς βέβαια να έχουμε λύση τό πρόβλημα.

Μια παρερμηνεία μπορεί να κοστίζει ζωές καί περιουσίες.

Τρίτον τό NAT τό παλαιό Πατριαρχείο των άσφαλιστικών ίδρυμάτων τό όποϊο εκτίσθη καί διετηρήθη με τόν ιδρώτα τό αίμα καί τό δάκρυ του ναυτικού, τής χήρας καί του όρφανού, τό βλέπομε σήμερα να καταρρέει καί λέω καταρρέει καί όχι καταρεύσει διότι ότι έχει σχέση με τήν θάλασσα ποτέ δέν χάνεται έτσι δέν θα χαθή τουλάχιστον θέλω να πιστεύω καί τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο.

Εκείνο όμως πού δέν καταλαβαίνω είναι ότι όλοι οι κατά καιρούς υπεύθυνοι κατορθώνουν να συμφωνούν ότι πρέπει να σωθής καί δέν κάνουν τίποτα διά τήν σωτηρία του, αλλά προσπαθούν να βυθίσουν μέχρι τήν γραμμή καταστρώματος.

Διότι μία καί μοναδική λύσις ύπάρχει άποτελούμενη από τίς έξής ενέργειες.

Πρώτον: Άπομάκρυνσις όλων άνεξαιρέτως εκείνων πού σήμερα συνταξιοδοτούνται χωρίς να πληρούν τίς πραγματικές προϋποθέσεις συνταξιοδότησεως δηλαδή εισφορές, έτη ύπηρεσίας, ηλικία, έπάγγελμα.

Δεύτερον: Καταβολή από τόν κρατικό προϋπολογισμό καί ίδρυσις κρατικού φορέως διά τήν κάλυψιν των άπομακρυνθέντων του σημερινού έλλείμματος διότι οι κυνηγοί τής ψήφου τό έδημιούργησαν, δέν θέλω να επεκταθώ επί του προκειμένου.

Τρίτον: Οι ύπηρετούντες με άνώτερο δίπλωμα εις κατωτέρα θέσιν καί προκειμένου να λάβουν σύνταξιν άνάλογη του διπλώματός τους να πληρώσουν τίς άνάλογες του διπλώματος κρατήσεις διότι όπως έχουν τώρα τά πράγματα καί λιγότερα άπομαχικά πληρώνουν καί περισσότερη σύνταξη παίρνουν κατά συνέπειαν διπλό τό όφελος εις βάρος του NAT καί των ύπολοίπων.

Τέταρτον: Έκσυγχρονισμός τής όλης λειτουργίας του NAT, άπομάκρυνσις μιάς διά παντός τής κατά καιρούς διοριζομένης από τίς διάφορες κυβερνήσεις διοικητών καί άνάθεσις τής διοικήσεως σε άτομο κοινής άποδοχής έργοδοτών καί εργαζομένων, εις προκειμένη περίπτωση πλοιοκτητών καί ναυτικών οι όποιοι είναι καί οι μόνοι άρμόδιοι να διαχειρίζονται καί να αποφασίζουν διά τά του NAT μιά καί είναι οι μόνοι συνεισφέροντες.

Πέμπτον: Τό ποσόν ΟΓΑ φόρου πού πληρώνουν οι άξιωματικοί καιρός είναι να παύσει να διατίθεται υπέρ του ΟΓΑ καί μιά καί συνηθίσαμε να τό πληρώνουμε να διατεθεί υπέρ του NAT.

Έκτον: Ένα από τά σπουδαιότερα, έπιστροφή των πλοίων εις τήν κυανόλευκον καί αύξησις των μετά του NAT συμβεβλημένων.

Έβδομον: Μιά καί οι περισσότεροι των πλοιοκτητών, κατοχυρομένοι από τόν νόμο χρησιμοποιούν ξένα πληρώματα τουλάχιστον να καταβάλουν κάτι ελάχιστο ανά αλλοδαπό υπέρ του NAT, υπό μορφή προσφοράς ώστε να μήν μειώνεται ή ανταγωνιστικότητα των πλοίων καί παράλληλα να ύπάρχει μιά ελάχιστη βοήθεια καθώς επίσης οι ξένοι ναυτικοί ως καταβάλουν τό συμβολικό ποσό των 3 ή 5 δολλαρίων τόν μήνα

πού άν επί παραδείγματι ύπηρετούν 10.000 X 3 ή 5 μάς κάνουν αντίστοιχα 30.000 ή 50.000 ποσόν από τό όποϊο μπορούν να πληρωθούν αρκετές συντάξεις. Επίσης να γίνη εκκαθάρισις καί εισπράξεις όλων των τυχόν όφειλών προς τό NAT άπ' όπου καί άν προέρχονται.

Όγδοον: Τό κόστος τής ναυαγιαίρεσεως είναι μεγαλύτερο από τής προλήψεως του ναυαγίου έφ' όσον όμως δέν καταβλήθη για τήν πρόληψιν επιβάλλεται να καταβληθής διά τήν ναυαγιαίρεσιν.

Άς εκσυγχρονισθούν επιτέλους οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας καί να πάψουν πλέον να άναφέρονται σε τύπους πλοίων οι όποιοι έχουν άποσυρθεί από τήν ύπηρεσίαν όπωσδήποτε πριν γεννηθούν οι σημερινοί ναυτικοί διότι καί πρόβλημα δημιουργεί καί ημερολόγια δέν ύπάρχουν διά να τούς τά δείχνουμε αλλά εκτός αυτού είναι ντροπή να συζητάμε διά πλοία του μέλλοντος παντός τύπου καί μεγέθους μέχρι για μή επανδρωμένα καί έμεις να προσπαθούμε ή έστω οι νεώτεροι να αναγάγουν τό μέγεθος του Forereak των Libertys εις αυτό των VLCC. Επίσης νομίζω ότι θα πρέπει να κοσκινήσουν οι καθιονόντες τρόπο άρμόδιοι όταν συζητούν με τούς έταίρους τής κοινότητος καί σε δεδομένη στιγμή χρειασθής να παρουσιάσουν τήν συλλογική σύμβαση των Έλλήνων ναυτικών καί τό δικό τους κοκκίνισμα έμας δέν μάς ένδιαφέρει ή γνώμη των έταίρων διά τούς Έλληνες ναυτικούς πού θα σχηματισθούν μάς ένδιαφέρει.

Παρά τίς πρόθεσιν μου να μήν άπασχολήσω τήν στήλη σας καί τό κοινό σας για πολύ κατέστη άναπόφευκτο.

Περαίνοντας αναφέρω καί τό έξης διά να τονίσω τήν άδιαφορίαν όρισμένων άρμόδιων του NAT, άραγε δέν έχουν άντιληφθεί ότι δέν ύπάρχουν πλέον πλοία με καύσιμο άνθρακα καί με φυσικό έλκυσμό ώστε να παραλείψουν πλέον να τυπώνουν εις τήν σελίδα 3 του ναυτολογίου κατανάλωση γαιανθράκων καί είδος έλκυσμού καί τήν ειδικότητα των άνθρακών καί να φτιάξουν επιτέλους τά όνομαζόμενα αντίγραφα ναυτολογίου εις τήν σελίδα πού γράφονται τά στοιχεία του έργατου θαλάσσης τόν αύξοντα αριθμό διότι άφότου γεννήθηκα θυμάμαι δύο φορές τυπωμένο τό 15 καί έξακολουθεί να παραμένει καί δέν ύπάρχουν δικαιολογίες διότι με τήν καθιέρωση τής δημοτικής τά έντυπα καί τά ναυτολόγια έχουν ξανατυπωθεί, επίσης εις τήν σελίδα 1 έχω τήν έντύπωση ότι αντί από ΔΔΣ, πρέπει να μπει με ΔΔΣ.

Με τίς σημερινές συνθέσεις των ώκεανοπόρων έμπορικών πλοίων προς τί τόσες σελίδες διά ναυτολογήσεις καί απολύσεις καί χώρος για 368 θεωρήσεις συνολικά κατά πλοίο καί άπόπλου διά ένα έξάμηνο πού είναι σήμερα ή συνήθης διάρκεια ισχύος ενός ναυτολογίου. Καί τό μελάνη καί τό χαρτί οικονομία προς όφελος του NAT είναι.

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία,

Μέθ' ύπολήψεως

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΟΥΛΗΣ

Πλοίαρχος Μ/Τ «MARINA»

Έν πλώ 1991







Applying HYDROSTATIC BALANCE and SBT to preMarpol ships would entail a loss of capacity 17-19% of the total world fleet to which one has to add the contribution to the total fleet capacity reduction of some of the SBT (3,30-3,68%) which would bring the total fleet capacity reduction to a range of 20-23% depending on the specific gravity of the cargo.

It should also be noted that in these calculations there is no allowance for the inert gas pressure. What would be the criteria used by IMO 200 mm of water or a higher figure. Each 100 mm would entail a supplementary loss of 0,65% loss in capacity for the whole fleet. If in addition IMO requires a positive external head of 0,5 m i.e. underloading to the point that in case of rupture water flows in and forms a blanket of 0,5 m, the loss of capacity would be on average about 3,25% ranging from 1,5% on a ULCC up to 5% on a 30,000 product tanker.

No loss in carrying capacity would result from applying the vacuum method alone. However if it is applied in conjunction with retrofitting SBT to preMarpol ships it would bring the loss in the total fleet carrying capacity to 13,66% but entirely affecting the preMarpol ships which would loose on average 17,3%.

#### Technical considerations:

Each alternative has serious drawbacks and will only reduce pollution in certain conditions of accidents. For instance retrofitting SBT may eliminate pollution if the ship is lucky enough to be stricken in the area of the side ballast tank but no saving will be achieved if the ship is struck in a side cargo tank.

Hydrostatic balance will reduce significantly pollution from groundings but will not prevent oil escaping in cases where a stranded ship is subject to tidal or wave effects.

The Vacuum system if it works will reduce oil escape by 90% in ideal conditions but will be inefficient in cases of tidal effects.

#### SBT:

If one compares the relative reduction in cargo loss capacity to achieve hydrostatic balance it can be seen that for a specific gravity of 0,85% the reduction is about 5% for preMarpol ships and 15% for Marpol ships. In other words if a ship bottom is pierced in calm con-

ditions without tidal effects the Marpol ship will spill 3 times more oil than the preMarpol ship. Because of the presence of large permanent ballast tanks that are not used in the loaded condition the ship never gets down to its maximum permissible freeboard. It sits higher up in the water than a preMarpol ship and is therefore much more dangerous to the environment in grounding accidents. The collision advantages are a reduction in the vulnerable area of the side cargo section from 90% in the case of a preMarpol ship to 70% in the case of a Marpol ship i.e. a reduction of about 20% in the risk of spillage.

The Marpol ship is therefore overall much more polluting than its preMarpol counterpart.

The Marpol ship was devised originally to reduce operational pollution occasioned by dirty ballast. A recent study conducted by the US Coast Guard at the National Academy of Sciences show that over 10 years the operational pollution caused by tankers has diminished almost 5 fold down to about 150000 tons half of which is due to product carriers that have to get rid of their rinsed cargo tanks regardless as to whether they have SBT or not. The Crude tankers thanks to the COW and the Load on Top procedures manage to discharge ballast with infinitely small content of oil.

Further Ballast tanks are not inerted and the Marpol ship is relatively more exposed to fire/explosions than its preMarpol counterpart which has only a small area of segregated uninerted ballast tanks.

Salt water is generally more corrosive than oil and adding segregated ballast capacity will worsen the condition of the ships unless expensive protective measures are taken.

The cost of retrofitting SBT in addition to the loss in capacity will be considerable because of additional piping and pumping equipment and the necessary coating of large surface areas.

It is also clear that there is not sufficient shipbuilding capacity for the retrofitting of SBT on the whole fleet.

ALL THESE ARGUMENTS MAKE IT A HERESY TO EVEN CONTEMPLATE THE RETROFITTING OF SBT TO EXISTING PREMARPOL SHIPS.

#### Vacuum Method:

In addition to the drawbacks mentioned by the NAS

## In Argentina and Montevideo

# FAROS AGENCIA MARITIMA

## SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:  
Capt. COSTAS TSATIRIS  
Phones: 413 4304 — 413 2617  
Tlx: 21 2884 GENY GR.





## 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

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



there is concern that the vacuum system could create serious accidents during discharging operations if one of the P/V valves jammed.

Eventhough certain classification societies calculations indicate that the structural integrity of the ship will be maintained there is some concern that bulkheads or the weaker part of the deck could fail.

**THE COST IS CONSIDERABLE AT LEAST \$300,000/SHIP.**

#### Political considerations:

These methods of reducing capacity even if fueled by naive environmental concerns have not been studied properly. A more sinister motive lies behind, get rid of the old ships.

This is naive because such large reduction in capacity would bring in a shortage of ships and rates would rocket to unattained heights. This would maintain the old ships in service for much longer period.

Theoretically there seems to be enough spare capacity to adopt hydrostatic balance. However there will be a major opposition to it from countries that have large Marpol fleets since the burden on these newer ship would be heavier. It is therefore likely to fail and espousing it has the risk of introducing another undesirable change such as SBT or Vacuum or a combination of both.

In any case they will try to phase in the change gradually with the older ships being effected first so as not to create a violent upsurge in rates.

By far the riskiest alternative would be a combination of SBT and vacuum method since the extent of pollution caused by the preMarpol ships would be rising by a factor of three in case of malfunction of the system.

It is possible that compromise solutions develop so as to achieve a part reduction in pollution and here great vigilance is required.

The most intelligent one but unlikely to happen would

be the «de-Marpolisisation» of the Marpol ship. In other words decreasing its SBT capacity and increasing the cargo capacity to enable them to load to their maximum freeboard. Hydrostatic balance could then be applied to all ships creating an even loss of capacity ranging from 5 to 10% depending on whether a reserve margin were required. This will be anathema to IMO since they created the Marpol ship.

It is possible that some argue, exaggerating the relative operational virtues of the Marpol ships, that only the Marpol ships should apply hydrostatic balance. Differentiation between the Marpol and Premarpol ship is to be avoided at all costs since other discriminating measures could then ride on the back of one seemingly innocuous concession.

The last possible compromise would be a target in the reduction of pollution with an equivalence for different ship designs. Some formula is likely to emerge and this may be the least damaging compromise since it hopefully would be fair.

However the feeling is that there is enough evidence on drawbacks as contained in this memo and reports from other bodies so as to prepare a serious paper for submission to IMO outlining the Greek position.

#### IMPACT OF MEASURES PROPOSED BY NORWAY

| MEASURE                       | CHANGE IN FLEET CAPACITY |          |             |
|-------------------------------|--------------------------|----------|-------------|
|                               | PRE-MARPOL               | MARPOL   | TOTAL FLEET |
| Retrofitting SBT              | - 17.3 %                 | NONE     | - 13.66%    |
| Hydrostatic Balance (SG 0,85) | - 4.92%                  | - 15.61% | - 7.2%      |
| Hydrostatic (SG 0,85) + SBT   | - 21.37%                 | - 15.61% | - 20.15%    |
| Vacuum                        | NONE                     | NONE     | NONE        |
| Vacuum + SBT                  | - 17.3%                  | NONE     | - 13.66%    |

**Drawbacks of changes outweigh any advantages of any of the proposed change to existing designs**

**PHILLIP EMBIRICOS**

## at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

**SHIP AGENTS  
SHIPBROKERS  
STEVEDORING  
REPAIRS - SURVEYS  
BUNKERING  
OFFSHORE SALVAGE**

**P & I — LEGAL AND SPECIAL SERVICES  
FORWARDING  
REPRESENTATIONS  
CATERING  
IATA OPERATORS  
IMPORT — EXPORT & TRADING**

**CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS**

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063  
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO  
Cables: HELLASMAR BAIREIS

Phones: 3116163, 3121843  
Switchboard: 3110463, 3119480  
Telefax: 541/3136683, 3136554

**ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE**



# Καθαρές θάλασσες και πράσινα δολλάρια

Του Δρ. ΝΙΚΟΥ ΕΜΜ. ΜΙΚΕΛΗ

Έδω και λίγους μήνες παρακολουθώ με αυξανόμενο ενδιαφέρον έναν Νορβηγικό ελιγμό, ντυμένο με περιβαλλοντολογικό κουστούμι (πού μάλλον φυσικά κρύβει εμπορική γύμνια). Πρίν από λίγο καιρό υπέβαλαν οι Νορβηγικές αρχές μία εισήγηση στον Ι.Μ.Ο. με την οποία επρότειναν ότι, εκτός από την συζήτηση και νομοθέτηση απαιτήσεων για double hulls για τα νέα δεξαμενόπλοια, θα πρέπει ο Ι.Μ.Ο. να λάβει και ανάλογες αποφάσεις και για τα υπάρχοντα πλοία.

Πέρασε λίγος καιρός από την πρώτη πρόταση των Νορβηγικών αρχών χωρίς όμως να υπάρξει καμία δημόσια συζήτηση επί του θέματος αυτού και χωρίς να ξοδευτεί καθόλου μελάνι από τον ναυτιλιακό τύπο. Αυτή η σιγή είναι αξιοπερίεργη, ιδιαίτερα αν την αντιπαραβάλλουμε με τον θόρυβο που δημιουργήθηκε γύρω από τον Αμερικανικό Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) και τα double hulls που απαιτείται από το έτος 2010 και μετά.

Πιο πρόσφατα οι Νορβηγικές αρχές υπέβαλαν νέα εισήγηση για την συνάντηση στις αρχές του Ιουλίου 1991 του Marine Environment Protection Committee του Ι.Μ.Ο., με τίτλο «Draft Resolution 13F of Annex I to MARPOL 73/78 and the draft proposal on existing tankers».

Για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια προτείνουν λοιπόν όπως, αναλόγως του βαθμού συμμορφώσεως εκάστου πλοίου με τις απαιτήσεις του Annex I της MARPOL, θα πρέπει να αποσυρθούν από την αγορά σε 5, 10 ή 15 χρόνια, εκτός αν συμμορφωθούν με τις δύο κατωτέρω απαιτήσεις:

(1) SBT πλευρικές δεξαμενές, που να καλύπτουν τουλάχιστον το 30% του μήκους του πλοίου,

(2) έφ'όσον δεν υπάρχουν διπύθμενα, ή φόρτωση του πλοίου να μην υ-

περβαίνει την υδροστατική ισορροπία μεταξύ φορτίου και θαλάσσης, ή, να χρησιμοποιείται ή μέθοδος υποπίεσεως.

Σάν παρένθεση, και μίας και ο λόγος είναι περί περιβαλλοντολογικής ευαισθησίας, όφειλει κανείς να παρατηρήσει πως παλαιά πλοία των οποίων οι πλευρικές δεξαμενές είναι σχεδιασμένες για φορτίο, είναι δυνατόν να δημιουργήσουν αληθινά περιβαλλοντολογικά προβλήματα όταν αρχίσουν να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για έρμα. Ακόμη μεγαλύτερα προβλήματα είναι πιθανόν να δημιουργήσει και η μη δοκιμασμένη τεχνική της υποπίεσεως.

Αφότου άρχισα να παρακολουθώ την εξέλιξη αυτής της προτάσεως βρήκα την ευκαιρία να την συζητήσω σε ναυτιλιακούς κύκλους από όπου έμαθα πως υποστηρίζεται από τον Νορβηγικό Όργανισμό Έφοπλιστών (N.S.A.). Αυτό με εξένισε αρχικά διότι οι Νορβηγοί έχουν στα χέρια τους ένα σεβαστό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων. Σε μία πρόσφατη συνάντηση ενός διεθνούς οργανισμού ενώσεων έφοπλιστών οι Νορβηγοί αντιπρόσωποι υποστήριξαν πως η πρότασή τους αυτή θα πρέπει να προωθηθεί, «διότι αλλιώς θα υπάρχει κίνδυνος να υιοθετήσουν οι Αμερικανικές αρχές πιο αυστηρούς κανονισμούς». Αν όμως κυττάσουμε την διεθνή αντίδραση τον τελευταίο καιρό στην μονομερή κατάρτιση ναυτιλιακών κανονισμών από τις ΗΠΑ για πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια της, τότε φαίνεται μάλλον ως τουλάχιστον αφελής ή Νορβηγική αυτή εξέλιξη, ή οποία μάλιστα αντί να αμβλύνει τις Αμερικανικές διαθέσεις σίγουρα ρίχνει λάδι στη φωτιά, δικαιώνοντας διεθνώς τον ψηφοθηρικό OPA 90 μέσω του Ι.Μ.Ο.

Είχα την ευκαιρία πρόσφατα να παρευρεθώ στην ετήσια συνέλευση της INTERTANKO όπου όταν ανακίνησα το θέμα αυτό και έρωτησα: (α) πιά θα είναι ή πλέον πιθανή θέση των Αμερικανικών αρχών στην Νορβηγική πρόταση; και (β) γιατί ή INTERTANKO δεν έχει λάβει σαφή θέση; Έλαβα τις εξής ενδιαφέρουσες απαντήσεις:

(α) από εξέχοντα Αμερικανό έφοπλιστή ειπώθηκε πως οι Αμερικανικές αρχές μάλλον θα υποστηρίξουν την νέα αυτή πρόταση, διότι και ο OPA 90 δίνει στο US Coast Guard το δικαίωμα να προωθήσει περαιτέρω προτάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, και (β) από την INTERTANKO ειπώθηκε πως, αν και το θέμα είναι σοβαρό, δεν ανησυχεί ιδιαίτερος διότι «προτάσεις προς τον Ι.Μ.Ο. παίρνουν πολύ καιρό να διεκπεραιωθούν».

Από άλλες συζητήσεις και μετά από την πρόσφατη συνέλευση του Maritime Safety Committee του Ι.Μ.Ο. ακούω ακόμη πως και ή Ιαπωνική θέση είναι μάλλον να υποστηρίξει την Νορβηγική πρόταση.

Μετά από τα ανωτέρω, ή μόνη λογική εξήγηση που μπορώ να αποδώσω στην Νορβηγική πρόταση, στην υποστήριξή της από τον Νορβηγικό Όργανισμό Έφοπλιστών και πιθανώς από τις Ιαπωνικές αρχές, περιέχεται στον ακόλουθο πίνακα — ο οποίος δείχνει ποιοί θα πληρώσουν τα σπασμένα και ποιοί θα εισπράξουν.

Ο πίνακας δείχνει τον παγκόσμιο στόλο δεξαμενοπλοίων και τους στόλους σε Ελληνική, Νορβηγική και Ιαπωνική ιδιοκτησία. Οι τρεις στόλοι αυτοί αντιπροσωπεύουν το 36,9% του παγκοσμίου dwt. Ο ίδιος πίνακας δείχνει πως το 69% της Ελληνόκτητης χωρητικότητας είναι ανω των 15 ετών, έναντι 50% των Νορβηγικών και 35% των Ιαπωνικών. Σημειωτέον



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215  
151 24 AMAROUSION

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



πώς αυτά θα είναι καί τὰ πλοῖα πού θά ὑποστοῦν τίς βαρύτερες ἐπιπτώσεις τῆς νέας Νορβηγικῆς προτάσεως. Ἀντίθετα, οἱ Νορβηγικές καί οἱ Ἰαπωνικές παραγγελίες νέων δεξαμενοπλοίων ἀντιπροσωπεύουν τὸ 28,1% τοῦ παγκόσμιου καρνέ χωρητικότητας, ἐναντι μόνο 3,9% τῶν Ἑλληνικῶν. Μὲ τὴν πρόσφατη ναυλαγορά πού δέν δικαιολογεῖ παραγγελίες στὶς σημερινές τιμές τῶν ναυπηγείων καί μέ τίς ἐλάχιστες διαλύσεις πλοίων, ἡ Νορβηγική πρόταση στὸν I.M.O. θά πρέπει μᾶλλον νά θεωρηθεῖ ὡς ἀπὸ μηχανῆς Θεός στὶς τεράστιες ἐπενδύσεις πού ἔ-

χουν κάνει τὸν τελευταῖο καιρὸ οἱ Νορβηγοὶ (ὀρμώμενοι καί ἀπὸ τίς ὑπάρχουσες φορολογικὲς διατάξεις τῆς χώρας τους). Ἴσως νά βοήθησαν ἀκόμη καί οἱ ζωντανές ἀναμνήσεις ἀπὸ τὰ μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ 70, ὅπου οἱ Νορβηγοὶ βρέθηκαν ἐκτεθειμένοι μέ μεγάλες παραγγελίες δεξαμενοπλοίων.

Ἐπειδὴ τὰ συμφέροντα εἶναι τεράστια, θά ἤμουν ἰδιαίτερα ἀφελῆς ἂν πίστευα πὺς θά ἦταν σωστό ἐπιχειρήσεις μέ τὸ ἐπενδυτικὸ ἀνοιγμα τῶν Νορβηγῶν νά περιμένουν μέ σταυρωμένα χέρια, ἐλπίζοντας πὺς ἡ ναυλα-

γορά τῶν τάνκερς, μέ τίς σημερινές ἰδιαιτερότητές της, θά ἐξελιχθεῖ καί θά φέρεи μία μέρα τὰ πράγματα βολικά. Εἶναι φυσικὸ κανεὶς νά πολεμάει νά ἀποφύγει τὴ ζημιὰ καί νά τὴν μετατρέψει σὲ κέρδος. Τὸ σχόλιό μου βασίζεται ὅμως στὸ σκεπτικὸ πὺς τὸ κέρδος τῆς μίας παρατάξεως εἶναι εἰς βάρος τῆς ἄλλης.

Αὐτὰ σὲ γενικὲς γραμμὲς φυσικά, γιατί ὑπάρχουν καί Ἕλληνες μέ καινούργια πλοῖα ὅπως ὑπάρχουν καί Νορβηγοὶ μέ παλιά.

### OIL TANKER FLEETS

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GROSS. ANALYSIS ON 10.06.91)

|                         |           | TOTAL                         | ORDER BOOK                | 0 - 4                     | 5 - 9                    | 10 - 14                   | 15 - 19                    | 20 - 24                  | 25 & ABOVE              |
|-------------------------|-----------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| WORLD TANKER FLEET      | NO GT DWT | 2,739 125,818,307 242,783,952 | 202 16,706,583 29,415,588 | 211 13,081,054 23,311,202 | 256 8,994,123 15,976,311 | 477 20,596,304 40,200,447 | 861 55,556,873 113,562,544 | 368 7,247,539 14,116,439 | 364 3,635,831 6,201,421 |
| GREEK OWNED TANKERS     | NO GT DWT | 264 14,462,355 29,275,933     | 9 647,300 1,148,501       | 3 184,916 328,652         | 12 416,853 750,713       | 35 3,353,791 6,981,012    | 108 7,443,942 15,375,256   | 43 1,616,768 3,259,674   | 54 798,785 1,432,125    |
| % OF WORLD TANKER FLEET | NO GT DWT | 9.6 11.5 12.1                 | 4.5 3.9 3.9               | 1.4 1.4 1.4               | 4.7 4.6 4.7              | 7.3 7.6 17.4              | 12.5 13.4 13.5             | 11.7 22.3 23.1           | 14.8 22.0 23.1          |
| NORWEGIAN OWNED TANKERS | NO GT DWT | 189 15,533,944 30,830,589     | 36 3,076,335 5,436,276    | 15 1,286,402 2,357,671    | 18 995,173 1,794,536     | 35 2,731,085 5,721,973    | 77 7,142,659 14,949,721    | 4 244,717 481,163        | 4 57,573 89,249         |
| % OF WORLD TANKER FLEET | NO GT DWT | 6.9 12.3 12.7                 | 17.8 18.4 18.5            | 7.1 9.8 10.1              | 7.0 11.1 11.2            | 7.3 13.3 14.2             | 8.9 12.9 13.2              | 1.1 3.4 3.4              | 1.1 1.6 1.4             |
| JAPANESE OWNED TANKERS  | NO GT DWT | 279 16,109,895 29,442,787     | 34 3,292,362 5,768,623    | 40 3,689,804 6,405,694    | 48 2,025,700 3,539,904   | 86 2,002,445 3,416,320    | 60 5,079,722 10,277,479    | 7 12,676 23,153          | 4 7,186 11,614          |
| % OF WORLD TANKER FLEET | NO GT DWT | 10.2 12.8 12.1                | 16.8 19.7 19.6            | 19.0 28.2 27.5            | 18.8 22.5 22.2           | 18.0 9.7 8.5              | 7.0 9.1 9.1                | 1.9 0.2 0.2              | 1.1 0.2 0.2             |



## 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



The Shipping Agency  
at Your Service at all Italian Ports

# NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



**45 YEARS OF EXPERIENCE**



**NATIONAL NETWORK OF AGENCIES**

**SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF**

**PASSENGER HANDLING  
AND SHORE EXCURSIONS**





# Ο Γενικός Γραμματέας του IMO στην Αθήνα

ΓΟΝΙΜΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΤΟΥ κ. William O' Neil



Μεστή συζητήσεων και επαφών με Έλληνες αξιωματούχους και παράγοντες της Έλληνικής Ναυτιλίας ήταν η πρόσφατη επίσκεψη του γενικού γραμματέα του IMO κ. William O' Neil στην Αθήνα.

Ο κ. O' Neil συναντήθηκε και είχε μία πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση με τον Υπουργό Ε.Ν. κ. Αριστοτέλη Παυλίδη, σέ θέμα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τήν Τρίτη 25 Ιουνίου, ο γεν. γραμ-

ματέας του IMO κ. William O' Neil επισκέφθηκε τα γραφεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και συναντήθηκε με τό προεδρείο και τά μέλη της Έπιτροπής Έξωτερικών ύποθέσεων της ένώσεως.

Κατά τή συνάντηση έγινε ευρεία ανταλλαγή απόψεων επί των καιρίων θεμάτων που απασχολούν τή Ναυτιλία διεθνώς, ενώ στή προσφώνησή του ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Γκούμας ανέφερε τά εξής:

«Είναι ιδιαίτερη τιμή και χαρά όλων

μας γιά τήν επίσκεψη που πραγματοποιείτε στην χώρα μας και στην Ένωσή μας μέ τήν ιδιότητά σας ως γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμου.

Οι σχέσεις τής Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, γενικώτερα, και τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών ειδικώτερα μέ τούς Διεθνείς Όργανισμούς και τά κέντρα λήψεως αποφάσεων που άμεσα άφορούν τήν εύημερία τής Ναυτιλίας και τήν επίτευξη των επιχειρηματικών στόχων μας ήταν και είναι πάντοτε στενές.

Η προαγωγή των κοινών σκοπών μέσω τής συνεργασίας και του «καλή τή πίστει» διαλόγου μεταξύ των δύο πλευρών — του έλληνικού έφοπλισμού που εκπροσωπεί τήν μεγαλύτερη έμπορική ναυτιλία ανά τον κόσμο και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμου ο οποίος σήμερα εκπροσωπείται στο πρόσωπό σας — θεωρούνται από όλους έμας δεδομένα.

Η έμπορική ναυτιλία ή οποία δραστηριοποιείται διεθνώς, ενδιαφέρεται γιά τήν παρουσία ενός αποτελεσματικού διεθνούς όργάνου τό οποίο θά άποτελεϊ τό κέντρο συζητήσεων και νομοθετικών ρυθμίσεων ναυτιλιακών θεμάτων. Η έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα προσβλέπει στον IMO νά διαδραματίζει τον ρόλο αυτό. Η ναυτιλία ως διεθνής δραστηριότητα άναζητεί διεθνώς άποδεκτές λύσεις στα πλαίσια του IMO. Δέν ύποστηρίζομε όποιοδήποτε είδος μονομερών κρατικών λύσεων γιά τά τεχνικά θέματα των πλοίων.

Στήν σημερινή συνάντηση προσβλέπουμε όλοι μας στην παραγωγική συνεργασία μέ βάση τήν ανταλλαγή

## TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

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

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIER
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES



απόψεων επί των θεμάτων που έντονα μᾶς απασχολοῦν σάν ναυτιλία καὶ πού πιστεύουμε ὅτι μποροῦν νά ἐπιλυθοῦν μέσω τοῦ IMO καὶ μόνο.

Σᾶς καλωσορίζω στήν Ἑλλάδα καὶ σᾶς εὐχομαι καλή καὶ ἐποικοδομητική «παραμονή».

Ἐξάλλου, κατά τή διάρκεια τῆς εἰδικῆς τελετῆς, τήν ὁποία ὀργάνωσε στά προύλαια τοῦ Ζαπτείου Μεγάρου τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο Ἑλλάδος στίς 25 Ἰουνίου, γιά νά τιμήσει τοὺς ἐφοπλιστές κ.κ. Νικόλαο Βερνίκο - Εὐγενίδη καὶ Γιώργο Παπαδάκη γιά τίς προσφορές τους στήν Ἑλλάδα σέ θέματα ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, καθώς καὶ τόν ἀκάματο καὶ ἀφανή ἐργάτη γιά τή προαγωγή τῆς ἀσφάλειας στή ναυτιλία στήν ἐλληνική ναυτιλία κ. Ζήνωνα Σδοῦγκο, βραβεύθηκε ἀπό τό ΝΕΕ καὶ ὁ κ. Ο' Neil γιά τήν συνεισφορά του στή βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἀσφάλειας στήν ἐλληνική ναυτιλία.

Προσφωνώντας τοὺς βραβευθέντες ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΕΕ κ. Γιώργος Λαναρᾶς ἀνέφερε μεταξύ ἄλλων καὶ τά ἑξῆς:

«Τά θετικά ἀποτελέσματα πλοίων μέ σύγχρονες ἀπαιτήσεις, πλοίων ἐπανδρωμένων μέ πληρώματα μέ ἐμπειρί καὶ γνώσεις ὑπό καὶ τήν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου καθοδήγηση ἀπό τό ναυτιλιακό τους γραφεῖο σέ συνεργασία μέ τίς ὑπηρεσίες τοῦ YEN στήν Ἑλλάδα καὶ στό ἐξωτερικό, μέ τό μοναδικό στόν κόσμο πλέγμα τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων ἀποτελοῦν, τό καλύτερο καὶ ἀποτελεσματικότερο σύστημα

management καὶ συμβάλουν θετικά στήν ἀσφαλέστερη διακίνηση τῶν πλοίων αὐτῶν.

Ὁ Ἑλληνας ὁμως, εἴτε εἶναι πλοιοκτήτης, εἴτε ναυτεργάτης, ποτέ δέν καταχράστηκε ἀκόμη δέ περισσότερο σήμερα, τό χῶρο αὐτό πού τοῦ προσφέρει δύναμη, διεθνὴ ἀναγνώριση καὶ συμβάλλει θετικά στήν ἐθνική του οἰκονομία γιά τοῦτο εἶναι ἀπό τοὺς πρῶτους πού σπεύδει νά ἐφαρμόσει ὅλες τίς μεθόδους καὶ ἀπαιτήσεις, πού ἡ συνεχῶς ἐξελισσόμενη τεχνολογία ἐπιβάλλει γιά τήν ἀσφάλεια στή θάλασσα, ἀρχή πού μέ τόση συνέπεια ὑπηρετεῖ ὁ IMO.

Ἡ Ἑλλάδα εἶναι ἀπό τίς πρῶτες χῶρες, πού ἐπικυρώνει τίς συμβάσεις τοῦ IMO.

Ὁ ἐλληνικός ἐμπορικός στόλος συνεχῶς ἀνανεώνεται καὶ ἐκσυγχρονίζεται, ἐπιτρέπεται μου δέ νά ἐπισημάνω, μέ ταχύτερους ρυθμούς ἀπὸ ἄλλους ἐξ ἴσου μεγάλους στόλους καὶ αὐτό φαίνεται ἀπὸ πρόσφατα στατιστικά στοιχεία ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐλέγχων ἰδίως τοῦ MOU, κατά τοὺς ὁποίους τό ἐλληνικό πλοῖο βρέθηκε νά κατέχει μιά ἀπό τίς πρῶτες θέσεις σέ ἐπάρκεια, ἐτοιμότητα ἐξοπλισμοῦ καὶ ἀπαιτήσεων τοῦ IMO.

Ὅσον ἀφορᾷ τόν ἀνθρώπινο παράγοντα στά ἐλληνικά πληρώματα σᾶς διαβεβαιῶ, ὅτι ἡ ἐλληνική κοινωνία δίνει μεγάλη σημασία καὶ οἱ ναυτικοί μας σήμερα πέραν τοῦ ἔμφυτου στοιχείου τῆς πατροπαράδοτης ναυτοσύνης πού διαθέτουν, λαμβάνουν μέ διεθνὴ standards ἀκαδημαϊκὴ καὶ πρακτικὴ

μόρφωση σέ σχολεῖα στήν ξηρὰ, τήν ὁποία ἐδραιώνουν μέ πρακτικὴ στά πλοῖα. Στοιχεῖα πού πιστεύουμε, ὅτι συντελοῦν θετικά στή μείωση τῶν ἀτυχημάτων ἀπὸ τὰ ἀνθρώπινα σφάλματα.

Ἡ παρεχόμενη σήμερα ναυτικὴ ἐκπαίδευση στή χώρα μας, συνεχῶς ἀναβαθμίζεται καὶ προάγεται καὶ συνοδεύεται ἀπὸ πανάκριβη ὑλικοτεχνικὴ ὑποδομὴ, γιά τήν ὁποία ὁ ἐλληνικός ἐφοπλισμός συνεισφέρει τεράστια ποσά.

Σήμερα, τιμοῦμε ἐπίλεκτα μέλη τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας, τοὺς κ.κ. Γιώργο Παπαδάκη καὶ Νικόλαο Βερνίκο - Εὐγενίδη, γιά τίς πρόσφατες συνεισφορές τοὺς στή χώρα μας σέ ὑλικοτεχνικὴ ὑποδομὴ, πού ἐνισχύει τοὺς σκοπούς τοῦ IMO καὶ προάγει τήν ἀσφάλεια στή θάλασσα ἀκόμη δέ, ἔνα βετεράνο ἀκάματο καὶ ἀφανὴ ἐργάτη γιά τήν πρόοδο καὶ τήν ἀσφάλεια τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας τόν Ζήνωνα Σδοῦγκο».

\*\*\*

Τό πρωὶ τῆς Παρασκευῆς 28 Ἰουνίου, ὁ πρόεδρος καὶ τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς HELMEPA τίμησαν τόν γενικό γραμματέα τοῦ IMO κ. William O' Neil σέ εἰδικὴ ἐκδήλωση πού πραγματοποιήθηκε στή μόνιμη ἐκθεση τῆς HELMEPA στὸν Πειραιᾶ.

Λόγω τῆς ἀνάγκης ἔγκαιρης ἐκτύπωσης τοῦ τεύχους τῆς 1ης Ἰουλίου, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θὰ ἀναφερθοῦν στήν ἐκδήλωση αὐτὴ στό προοίμιό τους τεύχος.

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ



Σας γνωρίζουμε ὅτι ἀπὸ 1ης Μαΐου 1991 ἡ Εταιρία AEOLOS MANAGEMENT S.A. ἀνέλαβε τὴν διαχείριση τῶν πλοίων που ἦταν μέχρι τώρα ὑπὸ τὴν ἐκπροσώπηση τῆς εταιρίας BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΑΣ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ:

II ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 16 - 3ος ὄροφος  
185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4536451-5

4185918-9

FAX: 4185917

TELEX: 21 3169 AEOL GR

24 1707 AEOL GR

CABLES: AEOLOS PIRAEUS

**AEOLOS MANAGEMENT S.A.**



# ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΦΑΙΝΕΤΑΙ ότι ή ΚΟΜΠΙΝΑ έχει γίνει έξη στους ανθρώπους του περιβάλλοντος πλέον πλοίου «La Palma». Άλλιώς δέν έξηγεΐται, δέν μπορεί νά έρμηνευθεΐ μέ κανένα τρόπο, μιά νέα, καραμπινάτη καΐ αυτή, κομπίνα — πέρα από εκείνη τήν καραμπινάτη, έπίσης, κομπίνα πού σχετίζεται μέ τή νηολόγηση αλλά καΐ τή διατήρηση του πλοΐου στο έθνικό νηολόγιο μέ έπαναλαμβανόμενες ψευδείς βεβαιώσεις του οΐκειου νόμου — πού αποκαλύπτεται σήμερα από τή στήλη καΐ πού βεβαίως, δέν μπορεί, σέ καμμία περίπτωση, νά κουκουλωθεΐ από τους διάφορους προστάτες: 'Η νέα κομπίνα άφορ ά είκονικές ναυτολογΐσεις του έκ των πλοιοκτητών του πλοΐου «La Palma» Γεωργίου Λουρΐ, γιά τίς όποΐες είχαμε από πολύν καιρό πληροφορίες πού μόλις τώρα έπιβεβαιώθηκαν απολύτως. Λοιπόν, ό κ. Γεώργιος Λουρΐς είχε καΐ ναυτική σταδιοδρομία, τήν όποία όμως άρχισε καΐ έξάντλησε στο πλοΐο «La Palma» στο όποΐο έμφανίζεται νά πραγματοποιεί τήν πρώτη του ύπηρεσία το 1980 μέ τήν «είδικότητα» του δόκιμου λογιστή καΐ του δόκιμου ήλεκτρολόγου καΐ τό 1982 γίνεται πλέον λογιστής Β', «είδικότητα» τήν όποία διατηρεί μέχρι τό τέλος του 1988. 'Ο κ. Γεώργιος Λουρΐς «έγραφε» τήν ύπηρεσία αυτή μέ τίς καταστάσεις του πλοΐου πού ήταν συμβεβλημένο μέ τό ΝΑΤ καΐ ό γράφων άγνοεί έάν έχει «γράψει» ύπηρεσίες καΐ μέ τά ναυτολόγια του «La Palma», όταν τό πλοΐο αυτό απέκτησε, μέ τόν γνωστό ήδη τρόπο, τήν 'Ελληνική.

Τό έρώτημα πού ανακύπτει είναι γιατί ήθελε τήν ύπηρεσία αυτή: Γιά στρατολογικούς λόγους; Λόγω ήλι-

κίας είναι έντελώς άπίθανο. Γιά συνταξιοδοτικούς, γιά νά εξασφαλίσει δηλαδή μιά σύνταξη από τό ΝΑΤ, «έφ' άπαξ» από τό οΐκειο Ταμείο Προνοίας καΐ περίθαλψη από τόν Οΐκο Ναύτου; 'Ενδεχομένως. Γιά άλλους λόγους — λόγου χάρι γιά νά υπάγεται καΐ σάν ναυτικό στίς ρυθμίσεις των αναπτυξιακών νόμων ή γιά άποκτήσει, πάλι σάν ναυτικός, αυτοκίνητο μέ μειωμένη φορολογία; 'Ισως. 'Ο γράφων δέν μπορεί, άδυνατεί νά δώσει όποιαδήποτε έρμηνεία γιά τό τί ήθελε τήν ύπηρεσία πού «έγραφε» στο «La Palma» έμφανιζόμενος ό πρόεδρος καΐ διευθύνων σύμβουλος τής πλοιοκτηΐας εταιρίας νά εργάζεται σάν υπάλληλος του ίδιου του έαυτου του καΐ υπό τίς διαταγές εκείνων πού αυτός, μέ τίς προαναφερθεΐσες ιδιότητές του προσελάμβανε. Ούτε, άλλωστε, αυτό είναι τό πρόβλημα. 'Εκείνο πού έχει σημασία, κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, είναι ότι πρόκειται γιά μιά νέα ΚΟΜΠΙΝΑ γιά τήν όποία πρέπει νά υπάρξει ή άμεση επέμβαση όχι μόνον τής ήγεσίας του 'Υπουργείου αλλά καΐ όλων εκείνων πού είναι αρμόδιοι γιά τήν τήρηση των νόμων, του ΝΑΤ, των ναυτεργατικών όργανώσεων, των πλοιοκτητικών ένώσεων καΐ τέλος του 'Υπουργείου Οΐκονομικών γιά όσα τό άφορούν. Είναι αυτονόητο ότι δέν μπορεί σέ καμμία περίπτωση νά συγχωρηθεΐ όποιαδήποτε όλιγωρία γιά τήν παραπομπή — πέρα από τά διοικητικά μέτρα καΐ τίς κυρώσεις πού πρέπει νά υπάξουν — τής ύποθέσεως στή Δικαιοσύνη — άλλωστε ή διαπίστωση των καταγγελομένων δέν άπαιτεί περισσότερο από πέντε λεπτά τής ώρας.

να έρώτημα προς τόν πλοίαρχο του «La Palma» πού είχε τό θράσος νά μιλήσει γιά «έκστρατεία άφελληνισμού του πλοΐου» από τά «Ναυτικά Χρονικά»: Ποΐός περιελάμβανε στίς καταστάσεις πληρώματος του «La Palma» τόν ναυτόπαιδα μέ προύπηρεσία, δόκιμο λογιστή, δόκιμο ήλεκτρολόγο καΐ Β' λογιστή κ. Γεώργιο Λουρΐ;

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ δημοσιογράφος καΐ άρθρογράφος τής έφημερίδας «'Απογευματινή» Χρήστος Πασαλάρης, σέ άρθρο του πού άπευθυνόταν προς τόν Πρωθυπουργό, σημείωνε πριν άπό μερικές ήμέρες:

«Πού είναι οι άνεπίληπτοι καΐ αδιάφθοροι «καπετανέοι» των όργανισμών καΐ τραπεζών άφοΐ γιά μερικούς δίκαια θά 'λεγε κανείς «θαΐ Κύριε φυλακήν τώ στόματί μου» μέ όσα έν κρυπώ καΐ παραβύστω πράττουν».

'Η έπισήμανση του κ. Πασαλάρη οδηγεί σέ παραλληλισμούς γιά κάποια θαλασσοδάνεια τεραστίου ύψους κρατικών τραπεζών προς μία εταιρία, ή όποία όπως ύπολογίζουν στήν 'Ακτή Τζελέπη, μόνον γιά τό έπιτόκιο πρέπει νά καταβάλει περισσότερο από ένα δισεκατομμύριο δραχμές τό χρόνο, πράγμα πού όπως γίνεται αντίληπτό, δέν θά είναι ιδιαίτερα εύκολο, γιά νά μήν ποΐμε ότι θά είναι πάρα πολύ δύσκολο. Καΐ αυτό έκανε στέλεχος κρατικής τράπεζας νά αναφωνήσει πρό ήμερών: 'Αν τους πάρουν πίσω τά ποσά τής έπιδοτήσεως γιά τίς άγονες γραμμές πού δέν έκαναν αλλά εισέπρατταν χωρίς νά δικαιούνται, έμείς δέν πρόκειται νά εισπράξουμε — προς τό παρόν τουλάχιστον — ούτε δεκάρα!

ΜΕΤΑ ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ, υπάρχει καΐ έ-

ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ τή δήλωση του Καπε-

## 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



τάν Νικόλα Φράγκου πρὸς τὸν γράφοντα μέ τήν ὁποία χαρακτήρισε τήν Ἑλληνική σάν τή συμφερότερη σημαία αὐτή τή στιγμή καί τήν ἀποκάλυψη τῆς προθέσεώς του γιά τήν ἐπιστροφή ὄλων τῶν πλοίων τοῦ Οἴκου Φράγκου στό ἐθνικό νηολόγιο, κοινός φίλτατος φίλος πού τόν γνωρίζει πολύ καλά ἔσπευσε νά παρατηρήσει στή διάρκεια μιᾶς ἐνδιαφέρουσας καί ἀποκαλυπτικῆς συνομιλίας ὅτι ὁ καλός καπετάνιος μετά τή φουρτούνα ὁδηγεῖ πάντοτε τό σκάφος του σέ ἀσφαλές ὄρμο καί σέ ἀσφαλές λιμάνι. Βλέποντας, πρόσθεσε, τή φουρτούνα πού ἔφερνε ἡ ἐπερχόμενη ναυτιλιακή κρίση ἀλλά καί ἡ ἐπικρατοῦσα τότε κατάσταση στόν τόπο, ὁ Καπετάν Νικόλας ξανοίχθηκε στόν Πόντο καί πέρασε χωρίς ἀπώλειες καί χωρίς ταρακουνήματα ὅλους τοὺς ὑφάλους ἐκείνης τῆς δύσκολης ἐποχῆς.

Καί τώρα πού γαλήνεψαν τά πράγματα καί ἡ Ἑλληνική Πολιτεία ἀρχισε νά κάνει τίς προσαρμογές πού ἐπιβάλλουν οἱ νέες συνθήκες πού ἔχουν δημιουργηθεῖ στό διεθνές θαλάσσιο ἐμπόριο ἀλλά καί στή διαχείριση τῶν πλοίων, ὁ ἔμπειρος Καπετάν Νικόλας ξαναγυρίζει στό φυσικό λιμάνι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, στό ἐθνικό μας νηολόγιο καί στήν ἐθνική μας σημαία. Ὁ κοινός φίλος, μιλώντας γιά τίς ἱκανότητες τοῦ Καπετάν Νικόλα ὑπενθύμισε τό περιστατικό τοῦ λίμπερτου τοῦ Ἀντώνη Ἀγγελικούση τό ὁποῖο, ὅταν χάλασε ἡ μηχανή, ὁδήγησε μέ πανιά στό Κολόμπο! Εἶπε ἀκόμη ὅτι ὁ Καπετάν Νικόλας ἀρχισε τήν ἐκπληκτική ναυτική (καί ναυτιλιακή) σταδιοδρομία του δουλεύοντας ἀρχικά σάν μοῦτσος τῆ δεκαετίας τοῦ '40 στό σιδερένιο καΐκι «Ὁστρακον» τοῦ θείου του Λουκά Φράγκου, πού παρά τά χρόνια του τόν ἔχει συνεχῶς μαζί του καί ὅτι στήν κατοχή τῆς χώρας ἀπό τά γερμανοϊταλικά στρατεύματα πήγαινε μέ μιά βάρκα μέ πανί ἀπό τή Χίο στή Βόρεια Ἑλλά-

δα γιά νά φέρνει λίγο στάρι καί ὅποια ἄλλα φαγώσιμα ἔβρισκε στοὺς δικούς του πού περνοῦσαν δύσκολες ὥρες στό ἀποκλεισμένο καί ἀπομονωμένο νησί.

Ἀναμφίβολα, ἡ περίπτωση τοῦ Καπετάν Νικόλα Φράγκου, ὅπως καί τῶν ἄλλων πλοιαρχῶν καί (μηχανικῶν) πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία, ἐπιβεβαιώνει τήν ἀντίληψη τοῦ γράφοντος ὅτι βαπόρια θά ὑπάρχουν πάντοτε στά χέρια τῶν Ἑλλήνων ἐφ' ὅσον θά ὑπάρχουν Ἑλληνες ναυτικοί, ἀπό τήν τάξη τῶν ὁποίων γίνεται ἄλλωστε καί ἡ ἀνανέωση τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Ἡ ΟΡΘΟΤΗΤΑ τῆς προτάσεως τῆς στήλης (γιά νά εὐλογήσουμε λίγο καί τά γένειά μας) νά παρασχεθεῖ ἡ δυνατότητα σέ ὅσους ἐπιθυμοῦν — καί διαθέτουν φυσικά τήν ἀπαραίτητη ὑποδομή καί τά ἀνάλογα μέσα — νά δημιουργήσουν σταθμούς ὑποδοχῆς πετρελαιοειδῶν καταλοίπων καί ἀπορριμμάτων ἀπό τά πλοῖα στά λιμάνια τοῦ Πειραιῶς καί τῆς Ἑλευσίνας πρωτίστως ἢ καί σέ ἄλλα ἀκόμη γιά νά ἐξουδετερωθοῦν οἱ μονοπωλιακές καταστάσεις πού ἔχουν δημιουργηθεῖ μέ τερτίπια βρῆκε πρό ἡμερῶν μιά ἀναπάντεχη καί πανηγυρική, θά λέγαμε, ἐπιβεβαίωση: Ὁ Καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, μέ μιά οὐσιαστική παρέμβασή του κατά τή διάρκεια τοῦ συμποσίου πού ὁργάνωσε στίς 17 Ἰουνίου ἡ Λέσχη Λιμενικοῦ Σώματος γιά τίς σύγχρονες τάσεις στά θέματα τῆς προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, ἔθιξε — καί καταχειροκροτήθηκε — τό θέμα τῆς μονοπωλιακῆς καταστάσεως πού ἔχει δημιουργηθεῖ στόν τομέα τῆς ὑποδοχῆς καταλοίπων καί ἀπορριμμάτων ἀπό τά πλοῖα καί ζήτησε τήν ἀμεση παρέμβαση τοῦ παρισταμένου Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη γιά τήν ἐξουδετέρωση τοῦ μονοπωλίου ὥστε ὁ πλοιοκτήτης νά ἔ-

χει τή δυνατότητα τῆς διαπραγματεύσεως ἀλλά καί γιά νά ὑπάρξει ἡ ἐπιβαλλομένη βελτίωση στήν ἐξυπηρέτηση τοῦ πλοίου.

Ἐν ἀναμονῇ, λοιπόν, τῆς ὑπουργικῆς παρεμβάσεως. Γιά νά δοῦμε ἐάν ὁ χορός πού καλά κρατεῖ θά συνεχίσει νά κρατεῖ ἢ ἂν θά διακοπεῖ ὅπως πρέπει.

Τό θέμα ὅμως ἔχει καί μιά ἄλλη διάσταση πού δημιουργεῖ στρεβλώσεις:

Πρόκειται γιά τήν ἀκαταλαβίστικη ἀντίληψη — μιά ἀκόμη ἑλληνική πρωτοτυπία — ὅτι τά λιμενικά ταμεῖα πού δέν μποροῦν (ἢ ἀκόμη ἀρνοῦνται) νά δημιουργήσουν εὐκολίες ὑποδοχῆς καταλοίπων δικαιοῦνται νά εἰσπράττουν τέλη ἀπό τίς λειτουργοῦσες στήν περιοχή τους εὐκολίες ὑποδοχῆς γιά τά παραδιδόμενα σ' αὐτές καταλοιπα! Καί εἶναι αὐτονόητο ὅτι καί στό θέμα αὐτό πρέπει νά ὑπάρξει ὑπουργική παρέμβαση.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΙΑΣΤΑΣΗ παρουσιάζουν οἱ νέες Τράπεζες πού ἐλέγχονται ἀπό ἐφοπλιστικές οἰκογένειες: Ἐνῶ οἱ συνολικές καταθέσεις στίς Τράπεζες μειώνονται συνεχῶς, οἱ νέες Τράπεζες ἀκολουθοῦν μιά σταθερή ἀνοδική πορεία. Παράδειγμα ἡ Τράπεζα Χίου πού ἐλέγχεται ἀπό τήν οἰκογένεια Βαρδινογιάννη, ἡ ὁποία στοὺς τρεῖς πρώτους μῆνες τῆς λειτουργίας της ἔχει προσελκύσει καταθέσεις ὕψους τεσσάρων δισ. δραχμῶν καί αὐτό μόνον στό κατάστημα τῶν Ἀθηνῶν, γιατί τό δεύτερο κατάστημά της στόν Πειραιᾶ ἀρχισε μόλις πρό ἡμερῶν τή λειτουργία του.

Μέ τήν εὐκαιρία πρέπει νά ἀναφερθεῖ ὅτι μεταξύ τῶν ἰδρυτικῶν μελῶν καί κυριοτέρων μετόχων τῆς νέας Τράπεζας Ἐγνατία περιλαμβάνονται ἀπό τόν ναυτιλιακό χῶρο οἱ κ.κ. Κώστας Κομνηνός, Κυριάκος Μαιμιάκης καί Παν. Θεοχαράκης, ὁ ὁποῖος παράλληλα μέ τή γνωστή αὐτοκινητο-

## ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos  
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106  
TELEFAX: 42 20 108  
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.



βιομηχανία ἐλέγχει καί τή ναυτιλιακή ἐταιρία Teo Shipping. Μὲ τὴν εὐκαιρία ἐπίσης πρέπει νὰ ἀναφερθεῖ ὅτι ἕνας ἀκόμη γνωστός ἐφοπλιστής, ὁ κ. Γεράσιμος Ἀγούδημος εἶναι ἀπὸ τοὺς κυριότερους μετόχους τῆς Τράπεζας Κεντρικῆς Ἑλλάδος.

**ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΣ**, ἀναφερόμενος στὴν προτροπὴ πρὸς τὸν Γιάννη Λάτση νὰ προχωρήσει στὴν ἱδρυση ναυτιλιακοῦ πανεπιστημίου γιὰ νὰ ἀφήσει κάποιο σημαντικὸ ἔργο γιὰ τὴ Ναυτιλία, ἀπὸ τὴν ὁποία ἀλλωστε ἀπέκτησε καί τὰ πλοῦτῃ πού τοῦ ἔδωσαν τὴ δυνατότητα νὰ ἀναπτύξει τὴν αὐτοκρατορία του, παρῶτρυνε μὲ τὴ σειρά του νὰ ἀναφερθοῦν καί ἀπὸ τὴ στέγη ὅσα εἶχαν εἰπωθεῖ κατὰ τὴ βράβεισίν του (τοῦ Γιάννη Λάτση) ἀπὸ τὸν τότε Ὑπουργό κ. Νίκο Παππά.

Ἀμ' ἔπος, λοιπόν, ἀμ' ἔργον: Μετὰ τὴν τελετὴ τῆς βραβεύσεως ὁ Γιάννης Λάτσης περικυκλώθηκε ἀπὸ τοὺς δημοσιογράφους στὸ ὑπουργικὸ γραφεῖο καί ὅπως ἦταν φυσικὸ κατακλύσθηκε ἀπὸ ἐρωτήσεις καί ἀπὸ ἐπισημάνσεις. Μία ἀπὸ αὐτὲς τὶς ἐπισημάνσεις ἦταν τοῦ γράφοντος πού παρατήρησε ὅτι τὴν ἐκπληκτικὴ πορεία του τὴν ὀφείλει ἐν πολλοῖς σὲ ἕναν δημοσιογράφο, μὲ παρέμβαση τοῦ ὁποίου ἡ γραμμὴ Αὐστραλίας γιὰ τὴν ὁποία προόριζε τὸ ὑπερκεάνιο «Μαριάννα» πού μόλις εἶχε ἀγοράσει, παραχωρήθηκε στὸν Οἶκο Χανδρῆ καί ὅχι

στὸν ἴδιο, γεγονὸς πού τὸν ὀδήγησε στὴν εὐτυχὴ σκέψη νὰ χρησιμοποιήσει τὸ πλοῖο ἐκεῖνο γιὰ τὴν μεταφορὰ τῶν Μωαμεθανῶν πού ἤθελαν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν Μέκκα καί αὐτὸ τοῦ ἔδωσε τὴν εὐκαιρία νὰ ἀναπτύξει προσωπικὲς σχέσεις μὲ τοὺς ἡγέτες τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας πού ἐν συνεχείᾳ ὀδήγησαν σὲ ἐπιχειρηματικὴ συνεργασία πού τὸν τίναξε στὰ ὕψη.

Ὁ Γιάννης Λάτσης δὲν ἀμφισβήτησε τὸ παραμικρὸ ἀπὸ ὅσα ἀναφέρθηκαν, ἡ μοναδικὴ διαφορὰ πού ὑπῆρξε ἀναφερόταν στὸ ὄνομα τοῦ δημοσιογράφου πού ἔκανε τὴν παρέμβαση ὑπὲρ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ. Ὁ γράφων ὑποστήριξε — καί ἐξακολουθεῖ νὰ ὑποστηρίζει — ὅτι ἦταν ὁ μακαρίτης ἐκδότης τῆς «Ναυτιλιακῆς ναυτεργατικῆς» (τότε) Θόδωρος Βῶκος, ἐνῶ ὁ Γιάννης Λάτσης ἀνέφερε τὸν ἀείμνηστο ἱδρυτὴ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» Δημήτρη Κωττάκη, ἀλλὰ εἶναι προφανές ὅτι δὲν θυμᾶται πλέον καλὰ — οὐ γὰρ ἀλλωστε — ὅπως δὲν θυμᾶται καί τὴν μὴν πού ἔτρεφε ἀπὸ τότε γιὰ τὸν Θεόδωρο Βῶκο ἀκριβῶς γιὰ τὴν παρέμβασή του πού τοῦ εἶχε στοιχίσει (τοῦ Γιάννη Λάτση) τὴν ἀπώλεια τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας.

Αὐτὰ μόνο καί μόνο γιὰ τὴν ἱστορία.

**Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ANE**, ὁ κ. Ἀνδρέας Βομβογιάννης καθὼς καί οἱ Νορβηγοὶ κατασκευαστὲς ἐξακολουθοῦν τὴ σιωπὴ τους γύρω ἀπὸ τὸ θέμα τῆς τιμῆς

στὴν ὁποία ἀγοράσθηκαν ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴ πλευρὰ τὰ καταμαρὰν, τὸ πρῶτο ἀπὸ τὰ ὁποῖα εἶναι ἀκίνητοποιημένο ἀπὸ πέρυσι, τὸ δεύτερο ἔχει ἤδη δρομολογηθεῖ καί τὸ τρίτο ἀναμένεται νὰ παραληφθεῖ ὁσονοῦπω. Ὑπενθυμίζεται ὅτι σύμφωνα μὲ τὶς πληροφορίες πού κυκλοφοροῦν στὴν Ἀκτὴ Μιαοῦλη καί στὴν Ἀκτὴ Τζελέπη, τὸ καταμαρὰν τοῦ κ. Βομβογιάννη συμφωνήθηκε στὴν τιμὴ τῶν 48,5, ἑκατ. κορωνῶν, ἀλλὰ γιὰ λόγους πού ἀφοροῦσαν τοὺς κατασκευαστὲς (ἤθελαν, λέγεται, νὰ εἰσπράξουν τὶς ἐπιδοτήσεις πού παρέχει ἡ χώρα τους) στὰ συμβόλαια ἐμφανίζεται τιμὴ 50 ἑκατομ. κορωνῶν, τιμὴ στὴν ὁποία ἀναφέρεται ὅτι ἀγοράσθηκαν καί τὰ καταμαρὰν τῆς Πειραικῆς ANE.

**ΔΥΟ ΑΞΙΟΛΟΓΑ** παιδιὰ, ὁ Δημήτρης Παν. Λαιμός καί ἡ Μαρία Κωνστ. Στραβελάκη ἔνωσαν τὶς τύχες τους καί χάραξαν κοινὴ πορεία στὴ ζωὴ τὸ Σάββατο 11 Ἰουνίου. Ὁ γάμος τους ἐγινε παρουσία πλήθους κόσμου στὴν ἐκκλησίᾳ τῆς Ἀγίας Μαρίας Λαγονησίου, ἐπακολούθησε δὲ δεῖπνο στὸ σπῆτι τῆς νύφης στὸ Λαγονήσι, ὅπου τὸ εὐτυχισμένο ζευγάρι, οἱ ἐπίσης εὐτυχεῖς γονεῖς καί οἱ ἄλλοι συγγενεῖς δέχθηκαν τὰ συγχαρητήρια τῶν πολυάριθμων προσκεκλημένων.

**ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ**

## IN THAILAND

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

## HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

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

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

### SHIPPING AGENTS

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



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



**ΟΣΟ ΒΑΡΥΤΕΡΟ ΤΟ ΔΕΜΑ,  
ΤΟΣΟ ΚΑΛΥΤΕΡΗ Η ΤΙΜΗ.**

**Μ**ερικοί άνθρωποι υποθέτουν ότι αν ένα δέμα ζυγίζει 10 φορές περισσότερο από ένα άλλο, κοστίζει και 10 φορές περισσότερο για να σταλεί. Η αντίληψη αυτή απέχει πολύ από την αλήθεια. Οι τιμές μας δεν αυξάνονται αναλογικά με το βάρος. Αντίθετα, όσο βαρύτερη είναι η αποστολή τόσο χαμηλότερο είναι το κόστος της ανά κιλό. Αυτό για σας σημαίνει καλύτερη τιμή, ειδικά αν είστε τακτικός πελάτης μας. Βέβαια, η πραγματική αξία μιας αποστολής με την DHL δε μετριέται μόνο σε χρήμα. Γιατί όταν εμπιστευτείτε σε μας μια σημαντική αποστολή σας, ξέρετε ότι βρίσκεται στα καλύτερα χέρια. Ότι από την παραλαβή μέχρι και την παράδοσή της θα παραμείνει ασφαλής κάτω από τη συνεχή παρακολούθηση της DHL. Το βάρος λοιπόν «δε μας καταπιέζει»! Όλες μας οι αποστολές, από την ελαφρύτερη μέχρι και την πιο βαριά διακινούνται με την ίδια ακριβώς αποτελεσματικότητα, ταχύτητα και αξιοπιστία. Κι αυτό γιατί ο στόχος μας είναι ένας: Να προσφέρουμε πάντα την καλύτερη εξυπηρέτηση.



• ΑΘΗΝΑ: (01) 982 9690-9 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: (031) 434 966, 442 124, 442 168, 442 102 • ΛΑΡΙΣΑ: (041) 258 090 • ΗΡΑΚΛΕΙΟ: (081) 246 312, 225 646  
 ΚΕΝΤΡΑ EXPRESS: • ΑΘΗΝΑ: Φιλελλήνων 28 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φύλωνος 133Α • ΜΑΡΟΥΣΙ: Παραδείσου 34 • ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ,  
 ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΤΕΡΙΝΗ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΛΑΜΙΑ, ΜΥΚΟΝΟΣ, ΠΑΤΡΑ, ΡΟΔΟΣ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΧΑΛΚΙΔΑ, ΧΑΝΙΑ.



# Ναυτασφάλειες στη Χίο του 19ου αιώνα

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΡΑΤΑΚΗ

Είναι γνωστό ότι περισσότερο από κάθε άλλο μέρος της Ελλάδας, η Χίος, από τα πανάρχαια χρόνια, γνώρισε οικονομική και πολιτιστική ακμή χάρη στην επίδοση των κατοίκων της στον θαλασσινό στίβο. Ο μύθος παρουσιάζει σαν Γενάρχη του νησιού τον Χίο, γυιό του Ποσειδώνα. Καί από τότε, λένε, ότι οι Χιώτες, σαν απόγονοι του Θεού της θάλασσας, επιδόθηκαν με άφοσίωση και ένθουσιασμό στην ύπηρεσία της ύγρης επικράτειας του παππού τους!<sup>(1)</sup>

Κατά την αρχαιότητα η Χίος, σαν πόλη-κράτος, αποτελούσε μέλος της Ίωνικής Δωδεκαπόλεως και πρωτοπορούσε στον αγώνα για την κατάκτηση του θαλασσινού στοιχείου. Τό ναυτικό της ήταν τό μεγαλύτερο και πιό οργανωμένο από όλες τις άλλες πόλεις-κράτη της Ίωνικής Συμπολιτείας. Αυτό δέ αποδεικνύεται και από τό γεγονός ότι στη ναυμαχία της Λάδης τό 494 π.Χ. η Χίος παρέταξε 100 από τις 453 συμμαχικές τριήρεις, πού ήταν και οι πιό μαχητικές απέναντι στις 600 περσικές<sup>(2)</sup>.

Αλλά και στην μετέπειτα Ιστορία της, η Χίος παρουσιάζεται να ακμάζει όταν η ναυτιλιακή δραστηριότητα των κατοίκων της βρίσκεται σέ ύψηλά επίπεδα. Στά δύσκολα χρόνια της Φραγκοκρατίας και μετά της Τουρκοκρατίας, οι Χιώτες караβοκύρηδες κυβερνούσαν τό νησί και κέρδιζαν την εκτίμηση των κατακτητών, λόγω της προόδου και επιτυχίας πού είχαν στον ναυτικό στίβο. Γι' αυτούς η ναυτιλία δέν ήταν απλώς ένα βιοποριστικό μέσο, αλλά παράδοση, τό ιδανικό της ζωής τους πού κράτησαν αναλλοίωτο και κληροδότησαν από γενιά σέ γενιά σαν Ιερή παρακαταθήκη.

Μέσα σέ μία τέτοια Ιστορική πραγματικότητα, λίγοι Ίσως γνωρίζουν ότι τον περασμένο αιώνα οι Χιώτες ασχολήθηκαν και μέ την ασφάλιση ναυτικών κινδύνων. Όπως έγραψε ο Ανδρέας Λαϊμός, ο μεγάλος αυτός Ιστοριοδίφης της σύγχρονης Έλληνικής Ναυτιλίας, τό ασφαλιστικό θέμα υπήρξε η «Αχίλλειος πτέρνα» της Έλληνικής Ναυτιλίας από της γενέσεώς της μέχρι και των σημερινών χρόνων της μεγάλης ακμής<sup>(3)</sup>. Είναι δέ αξιοσημείωτο τό γεγονός ότι αν και ο θεσμός της ναυτασφάλειας θεσπίστηκε για πρώτη φορά από τους αρχαίους προγόνους μας την εποχή του Περικλέους τον 5ο π.Χ. αιώνα<sup>(4)</sup>, οι σύγχρονοι Έλληνες ποτέ δέν κατάφεραν να δημιουργήσουν παράδοση και να παίξουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη και εκμετάλλευση του τόσο ζωτικού αυτού βάρους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Έξαίρεση Ίσως αποτελεί μία περίοδος του περασμένου αιώνα, όταν πολλές ασφαλιστικές εταιρίες Ιδρύθηκαν

στη Σύρο, Πάτρα, Πειραιά, Σπέτσες και άλλοι<sup>(5)</sup>.

Στή Χίο, έμποροι και έφοπλιστές Ιδρυσαν τό 1845 την ναυτασφαλιστική εταιρία «Χιακή Θαλασσοπλοία» μέ κεφάλαια 600.000 τουρκικά γρόσια. Ακολούθησαν οι ναυτασφαλιστικές εταιρίες «Δύο Άδελφάι», «Όμόνοια» και «Χίος» καθώς και η Ναυτική Τράπεζα «Άρχάγγελος» πού ασφάλιζε και ναυτικούς κινδύνους<sup>(6)</sup>.

Πρίν από καιρό έπεσε στά χέρια μου ένα παλιό αντίγραφο ασφαλιστηρίου συμβολαίου πού είχε εκδόσει η ναυτασφαλιστική εταιρία «Χίος» στις 17 Άπριλίου 1875. Άξίζει, νομίζω, τον κόπο να δούμε τί περιείχε ένα τέτοιο συμβόλαιο και πώς οι Χιώτες караβοκύρηδες εξασφάλιζαν την περιουσία τους από την απειλή του θαλάσσιου κινδύνου.

Τό συγκεκριμένο συμβόλαιο αρχίζει μέ τον τίτλο:

## ΕΝ ΟΝΟΜΑΤΙ ΚΥΡΙΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Η ΧΙΟΣ

Περιέχει 20 άρθρα, στό τέλος δέ υπάρχει χώρος και για «Ιδιαίτερες Συμφωνίες», εκεί δηλαδή πού τά συμβαλλόμενα μέρη προσθέτουν μέ τό χέρι τους ειδικούς όρους και στοιχεία πού αφορούν μόνο τό πλοίο πού ασφαλίζεται. Στά πρώτα άρθρα, τό συμβόλαιο αναφέρει ότι η Έταιρία ασφαλίζει τό πλοίο και τά έμπορεύματα πού μεταφέρει «από παντός θαλασσιού κινδύνου», εξαίρει όμως τους κινδύνους πολέμου, πειρατείας, λαθρεμπορίου και φθοράς ή έλαττωμάτων πλοίου και φορτίου (άρθρα 1 και 2). Στή συνέχεια, προσδιορίζεται η περίοδος της ασφάλειας (άρθρο 3) και απαγορεύεται παρέκκλιση του πλοίου από την πορεία του εκ προμελέτης, εκτός αν πρόκειται για την ασφάλειά του ή για αλλαγή Πλοιάρχου, σημαίας ή ονόματος, όποτε πρέπει να είδοποιείται η Έταιρία «έγκαίρως» (άρθρο 4).

Τό πέμπτο άρθρο προβλέπει ότι η ασφάλεια άκυρώνεται και η Έταιρία κρατάει τά ασφάλιστρα για λογαριασμό της σέ περίπτωση πού αποδειχθεί ότι α) η ηλικία του πλοίου ήταν μεγαλύτερη της δηλωθείσης τουλάχιστο κατά 6 μήνες ή περισσότερο β) η χωρητικότητα ήταν μικρότερη της δηλωθείσης ή γ) ο πλοιοκτήτης δέν είχε στην άόλυτη κυριότητά του τουλάχιστον τό 1/5 του πλοίου, χωρίς δηλαδή «θαλασσοδάνειο». Τά έπόμενα δύο άρθρα αναφέρονται στα αποδεικτικά στοιχεία για τά φορτία (δηλαδή τις φορτωτικές) καθώς και στα ποσοστά αποζημιώσεως για ζημία φορτίων σέ σχέση μέ τις άξίες τους και τά Deducti-



## T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

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

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



bles («υπερβάλλον των κατωτέρων οριζομένων απαλλαγών»).

Σε περίπτωση γενικής άβαρίας, ή αποζημίωση καλύπτει τό ποσό πού υπερβαίνει τό 8% της συνεισφοράς (άρθρο 8) και για μερική άβαρία τά ποσοστά αποζημιώσεως εξαρτώνται από τό είδος των φορτίων (άρθρο 9). Στο σημείο αυτό, τό συμβόλαιο παραθέτει μακροσκελή κατάλογο έμπορευμάτων πού εξαιρούνται αποζημιώσεως. Χαρακτηριστικά, μεταξύ άλλων, αναφέρονται τά γιαταγάνια, λεμονόζουμο, βδέλλες και κάθε άλλο ζών, χρυσάφι, μάλαμα και νομίσματα, πολύτιμοι λίθοι, όμπρέλλες, καθρέφτες, μέλι πετιμέζι και λιναρόσπορος. Σχετικά μέ φορτία στό κατάστρωμα καθώς και έμπορεύματα πού ανήκουν στόν Πλοίαρχο, πλήρωμα ή επιβάτες και, τέλος, για προπληρωμένους ναύλους, ή ασφάλεια προβλέπει αποζημίωση μόνο σε περίπτωση ναυαγίου ή εγκατάλειψης του πλοίου, όχι μόνο για μερική ή γενική άβαρία (άρθρο 10).

Παραδόξως, τό συμβόλαιο δέν υποχρεώνει τόν Πλοίαρχο νά κρατάει τακτικό ήμερολόγιο παρά μόνο στά λιμάνια ή όταν πλέει μέ πιλότο (άρθρο 11). Σε περίπτωση ναυαγίου ή άβαρίας, τό 12ο άρθρο προβλέπει αποζημίωση (μέϊον 6%) τρεις (3) μήνες μετά τή λήψη έγγραφου «δυστυχηματοποδείξεως», δηλαδή ένόρκου έκθέσεως του πλοίαρχου, καθώς και καταθέσεων του πληρώματος και επιβατών. Συνέπεια εγκατάλειψης πλοίου και έμπορευμάτων είναι ότι τά διασωθέντα ναυάγια, αφαιρουμένων των έξόδων ανέλκυσης (ναυαγιαίρέσεως), θά αποδίδονται στην ασφαλιστική εταιρία αναλογικά μέ τήν ασφαλισθείσα αξία (άρθρο 13).

Τό επόμενο άρθρο υποχρεώνει τόν έφοπλιστή νά δηλώνει αν υπάρχουν δάνεια επί του πλοίου ή του φορτίου καθώς επίσης και επί πλέον ασφάλειες κατά τήν ήμερα της εγκατάλειψης του πλοίου. Διαφορετικά, ό ασφαλιζόμενος ύφίσταται τίς συνέπειες του άρθρου 379 του Έμπορικού Νόμου. Όπως και στά σημερινά ασφαλιστήρια συμβόλαια, τό άρθρο 15 προβλέπει ότι ό έφοπλιστής οφείλει νά φροντίζει «επιτοπίως και εγκαίρως» για τήν διάσωση του πλοίου καθώς και των «πραγματειών». Όλα τά έξοδα, μέχρι της αξίας του διασωθέντος πλοίου και φορτίου, βαρύνουν τήν Έταιρία, εάν όμως τά έξοδα υπερβούν τήν αξία των διασωθέντων, τότε ή ασφάλεια τά εγκαταλείπει στον έφοπλιστή, χωρίς τήν υποχρέωση νά πληρώσει τά έξοδα παρά μόνο τό ποσό της ασφάλειας.

Σε περίπτωση ναυαγίου, τό υπόλοιπο των ασφαλιστρων δέν επιστρέφεται (άρθρο 16), επιτρέπεται δέ ακύρωση της ασφάλειας μόνο αν δηλωθεί πριν αρχίσουν οι κίνδυνοι σε βάρος της Έταιρίας και αποδειχθεί ότι υπήρχε άλλη ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή πληρώνονται ασφάλιστρα μόνο επί του 0,25% του ασφαλισμένου ποσού (άρθρο 17). Αν τό πλοίο πουληθεί ή εισπραχθεί θαλασσοδάνειο ή «έκφορτωθούν τά κεφάλαια», τότε ακυρώνεται ή ασφάλεια και επιστρέφονται τά υπόλοιπα ασφάλιστρα αφαιρουμένης της προσθήκης για τόν Εύξεινο και τόν «Όκεανό» (άρθρο 18).

Ό έφοπλιστής οφείλει νά είδοποιεί τήν Έταιρία γραπτώς μέσα σε 24 ώρες από ότου μάθει ότι συνέβη κάτι στό πλοίο ή τό φορτίο. Τέλος, τό πλοίο θεωρείται ότι έχει χαθεί και πληρώνεται ολόκληρη ή ασφάλεια όταν δέν υπάρχουν είδήσεις για 6 μήνες αν τό πλοίο έπλεε στην περιοχή Ευξείνου και Μεσογείου, και για ένα χρόνο προκειμένου για πλόες εκτός του Πορθμού των Γαδερών. Όταν όμως υπάρχει πόλεμος, οι προθεσμίες διπλασιάζονται (άρθρο 19).

Σχετικά μέ τήν επίλυση διαφορών μεταξύ έφοπλιστού και ασφαλιστικής εταιρίας, τό συμβόλαιο προβλέπει για τήν υποβολή των διενέξεων σε διμερές διαιτητικό συμβούλιο, αν και ή Έταιρία επιφυλάσσεται του δικαιώματος νά καταφύγει στα «τακτικά δικαστήρια» (άρθρο 20). Ποιά είναι τά «τακτικά δικαστήρια», δηλαδή αν είναι Έλληνικά ή Τουρκικά, δέν αναφέρεται. Χαρακτηριστικό όμως είναι τό γεγονός ότι τό άρθρο προβλέπει διορισμό τρίτου διαιτητού από τήν Έλληνική Προξενική Αρχή στην περίπτωση πού οι δύο διαιτητές πού διόρισαν τά συμβαλλόμενα μέρη δέν συμφωνήσουν. Επί πλέον, τό συμβόλαιο αναγκάζει τους ασφαλιζόμενους, ασχέτως εθνικότητας, «νά υποκύπτωσιν εις τήν δικαιοδοσίαν του Έλληνικού Προξενείου».

Στό σημείο αυτό τελειώνει τό έντυπο μέρος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου μέ τήν πρόταση ότι ή Έταιρία «καθυποβάλλει» όλα τά κεφάλαιά της υπέρ των ασφαλιζόμενων, σύμφωνα και μέ τό από 14 Μαρτίου 1866 καταστατικό της.

Προχωρώντας κατόπιν στις «Ιδιαίτερες Συμφωνίες» πού είναι ιδιόχειρες, βλέπουμε ότι ασφαλιζόμενος είναι ό Γεώργιος Π. Πατρώνας, μέλος γνωστής οικόγένειας Χίων караβοκύρηδων, από τήν ναυτική περιοχή του Βροντά-



**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



δου. 'Επί πλέον, ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἀνέρχεται σὸ ποσό τῶν 10.400 γροσίων μὲ ἀναλογία 104 γρόσια στὴν 'Οθωμανικὴ λίρα καὶ ἐκδίδεται ἐπὶ τοῦ «Σώματος καὶ τῶν ἀποσκευῶν τῆς Ρωσικῆς Γαλέτας «Υπαπαντή». Τὰ ἀσφάλιστρα ὑπολογίζονται σὲ 4,5% τοῦ ποσοῦ ἀσφαλείας, δηλαδή 468 γρόσια, καὶ ὑπάρχει πρόσθετη ἐπιβάρυνση γιὰ «ἐγγραφή» 1,5 τοῖς χιλίοις, δηλαδή ἄλλα 15,6 γρόσια. 'Η ἐξόφληση τῶν ἀσφαλιστρῶν εἶχε γίνεи μὲ γραμματίο.

'Η ἡλικία τοῦ πλοίου ἦταν τριῶν ἐτῶν, χωρητικότητας «Τόνων Ἑλλήν. Νέων 110» καὶ Πλοιαρχίας Διαμαντῆ Ι. Πικούλη, μὲ ἄδεια ἀντικαταστάσεώς τους. Κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἀσφαλίσεώς του, τὸ πλοῖο μποροῦσε νὰ πλέει σὲ ὅλες τὶς θάλασσες (ἐκτὸς Ὠκεανοῦ), ποταμούς, λιμάνια, ὁρμους καὶ παράλια. 'Η ἀσφάλεια ἦταν γιὰ ἓνα χρόνο καὶ ἄρχισε ἀπὸ τὶς 14 Ἀπριλίου «ὥραν πρώτην τῆς ἡμέρας» τοῦ 1875. 'Ο ἀριθμὸς συμβολαίου ἦταν 2977 πού ὑποδηλώνει ὅτι ἡ ναυτασφαλιστικὴ κίνηση τὴν ἐποχὴ ἐκείνη στὴ Χίο ἦταν ἀρκετὰ σημαντικὴ ἂν λάβουμε ὑπόψη ὅτι ἡ 'Εταιρία αὐτὴ λειτουργοῦσε ἤδη γιὰ ἑννέα περίπου χρόνια (σύμφωνα μὲ τὴν ἡμερομηνία τοῦ καταστατικοῦ της)· φαίνεται λοιπὸν ὅτι μόνον αὐτὴ ἐξέδιδε 330 συμβόλαια τὸ χρόνο κατὰ μέσο ὁρο (δηλαδή ἓνα συμβόλαιο περίπου κάθε μέρα).

Σύμβουλοι τῆς 'Εταιρίας παρουσιάζονται οἱ Μιχαὴλ Πιταούλης καὶ Χρ. Οἰκονομίδης, Διευθυντὴς δὲ ὁ Λεόντιος Μπριλῆς. 'Απὸ τὰ ὀνόματα λοιπὸν αὐτὰ φαίνεται ὅτι τὴν ἐταιρία διήρθουναν Χιώτες Βρονταδούσιοι.

'Αξιοσημεῖωτο εἶναι τὸ γεγονός ὅτι οἱ ὅροι τοῦ παλιοῦ αὐτοῦ ναυτασφαλιστηρίου συμβολαίου ἀποτελοῦσαν ἓνα κράμα τῆς σημερινῆς ἀσφαλείας Σκάφους καὶ Μηχανήματων (Hull and Machinery) καὶ Προστασίας καὶ 'Αποζημιώσεως (P. and I. Club). 'Ενα ἄλλο ἐπίσης χαρακτηριστικὸ τῆς ναυτεμπορικῆς κίνησης στὴν Τουρκοκρατούμενη Χίο τοῦ 19ου αἰῶνα ἦταν ὅτι οἱ Ἑλληνικοὶ καὶ ὄχι οἱ Τουρκοὶ νόμοι ἐφαρμόζονταν γιὰ ἐπίλυση διαφορῶν καθὼς καὶ γιὰ ἐρμηνεία τῶν συμβολαίων. 'Επὶ πλέον, στὸ Ἑλληνικὸ Προξενεῖο δινόταν ἀποκλειστικὴ ἀρμοδιότητα καὶ δικαιοδοσία τόσο γιὰ τὸν διορισμὸ ἐπιδιαιτητῶν ὅσο καὶ γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν Ἑλληνικῶν νόμων, αὐτὸ δὲ ἀνεξαρτήτως τῆς ἐθνικότητος τῶν ἀσφαλιζομένων. Διερωτᾶται ὁμως

κανεῖς ἂν θὰ γίνονταν σεβαστοὶ οἱ ὅροι περὶ Ἑλληνικῆς δικαιοδοσίας σὲ περίπτωση πού ἓνας ξένος ἢ Ἑλληνας ἀσφαλιζόμενος ἀγνοοῦσε τὸ συμβόλαιο καὶ κατέφευγε στὰ τουρκικὰ δικαστήρια.

'Εάν ὑπῆρξε ποτὲ τέτοιο περιστατικὸ, ἡ ἀπάντηση εἶναι θαμὲνη στὴ λήθη τοῦ χρόνου.

Αὐτὸ πάντως πού γνωρίζουμε εἶναι ὅτι ὅλες αὐτές οἱ ναυτασφαλιστικὲς ἐπιχειρήσεις πού λειτουργοῦσαν κατὰ τὴν ἐποχὴ τῆς ἱστοιοπλοῖας διαλύθηκαν μὲ τὴν ἐπικράτηση τοῦ ἀτμοῦ στὴν ναυσιπλοΐα<sup>(7)</sup>.

'Ασφαλῶς ἡ ἔλλειψη ἀρκετῶν κεφαλαίων μαζί μὲ τὴν ἀλματώδη αὔξηση τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀπαιτήσεων τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, συντέλεσαν στὴν ἐξαφάνιση τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἐπιχείρησης στὴ Χίο καθὼς καὶ στὴν ὑπόλοιπὴ Ἑλλάδα. 'Αποτέλεσμα ἦταν ἡ σχεδὸν ὁλοκληρωτικὴ ἐξάρτηση τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τὶς ξένες ἀσφαλιστικὲς ἀγορές μὲ ἰδιαίτερη ἐμφαση τὴν ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου. Αὐτὸ ἐξακολουθεῖ νὰ συμβαίνει μέχρι καὶ σήμερα χωρὶς προοπτικὲς ἀλλαγῆς στὸ κοντινὸ ἢ ἀπώτερο μέλλον. Ποιοὶ εἶναι οἱ λόγοι ἄραγε τῆς ἀδυναμίας τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας νὰ χειραφετηθεῖ καὶ στὸν τομέα τῆς ναυτασφαλείας, ὅπως πέτυχε σὲ ἄλλες συναφεῖς ἐπιχειρήσεις (π.χ. ναυλώσεις, ἐπισκευές, ναυπηγήσεις, νομικὴ καὶ τεχνικὴ ἐκπροσώπηση); Φαίνεται ὅτι ἡ ναυτιλία μας, ὅπως καὶ ὁ μυθικὸς Ἀχιλλεύς, εἶχε κι ἐκείνη τὴν εὐάλωτη πτέρνα της.

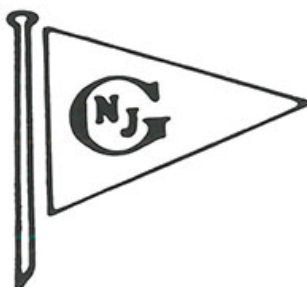
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ

#### ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

- (1) Ἀνδρέα Γ. Λαιμοῦ, «Ναυτιλιακά Θέματα» Δ' Τόμος, 1979, σ. 39.
- (2) Ἡρόδοτος, VI 8, σ. 32.
- (3) Ἀνδρέα Γ. Λαιμοῦ, «Ἡ Ἑμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Χίου» ἐκδ. 1963, σ. 399-400.
- (4) Πλουτάρχου «Βίοι Παράλληλοι», ἐκδ. Λειψίας, τόμος II, σ. 220.
- (5) Ἀντώνιος Μάτεσης, «Ἀσφάλεια», 1902.
- (6) Ἀνδρέα Γ. Λαιμοῦ, «Τὸ Ναυτικὸ τοῦ Γένους τῶν Ἑλλήνων», τόμος Β, 1969, σ. 272.
- (7) id. - σ. 273, 274.

## N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

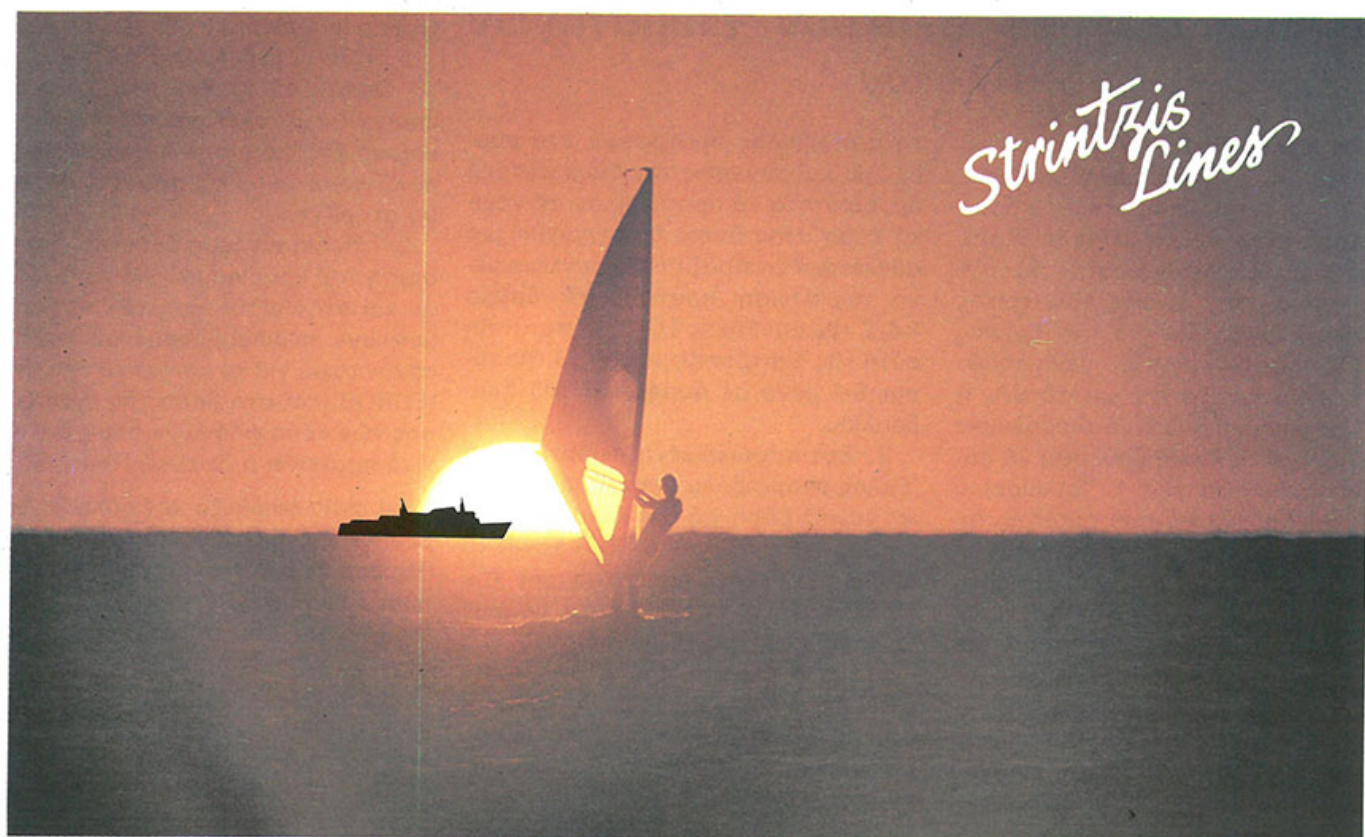
THE ADELPHI  
JOHN ADAM STREET  
LONDON WC2N 6AP  
ENGLAND



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



# TRAVEL STRINTZIS



ANCONA • PATRAS • CORFU  
IGOUMENITSA • DUBROVNIC • SPLIT  
KILLINI • POROS • MYCONOS  
RAFINA • ANDROS • SAMI  
SYROS • PAROS • NAXOS • TINOS  
IOS • AMORGOS • SANTORINI  
CEPHALONIA  
ITHACA • CYCLADES





# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Τό Cabotage καί ἡ νομική θέση τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων

1. Ἡ 'Ενιαία Πράξη μέ τό ἀρθρο 13 (8Α) δέν δημιουργεῖ νομική ὑποχρέωση γιά τήν — ὅπωςδήποτε — ἐκδοση τῶν κοινοτικῶν πράξεων γιά τή θέσπιση μέτρων ἀπελευθέρωσης γιά τήν ἐγκαθίδρυση τῆς ἐνιαίας ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς. Στό παράρτημα τῆς 'Ενιαίας Πράξης ὑπάρχει προσηρτημένη δήλωση ἡ ὁποία τονίζει ὅτι «μέ τό 8Α, ἡ Συνδιάσκεψη ἐπιθυμεῖ νά διαδηλώσει τή **σταθερή** πολιτική βούληση νά ληφθοῦν πρὶν ἀπό τήν 1 'Ιανουαρίου 1993 οἱ ἀποφάσεις πού ἀπαιτοῦνται γιά τήν ὑλοποίηση τῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς πού ὀρίζεται στή διάταξη αὐτή καί ἰδιαίτερα οἱ ἀποφάσεις πού ἀπαιτοῦνται γιά τήν ἐκτέλεση τοῦ προγράμματος τῆς 'Επιτροπῆς ὅπως ἀναφέρεται στό Λευκό Βιβλίο γιά τήν ἐσωτερική ἀγορά. Ὁ καθορισμός τῆς ἡμερομηνίας τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1992 δέν παράγει αὐτόματα **νομικές συνέπειες**».

Συνεπῶς ἡ ἀναφορά στήν ἡμερομηνία τῆς 31.12.1992 δημιουργεῖ **πολιτική** ὑποχρέωση καί ὄχι νομική. Τοῦτο ἄλλωστε φαίνεται καί ἀπό τό γεγονός ὅτι γιά τό **φορολογικό** τομέα ἔγινε ἡδη ἀποδεκτό ὅτι δέν θά ὑπάρξουν τά σχετικά ὀριστικά μέτρα γιά τήν κατάργηση φορολογικῶν συνόρων πρὶν ἀπό τήν ἐν λόγω ἡμερομηνία (31.12.91). Ὅποιαδήποτε ἄλλη ἐρμηνεία δέν φαίνεται νά εὐσταθεῖ σύμφωνα τουλάχιστον μέ τό (γραπτό) κείμενο τῆς 'Ενιαίας Πράξης. 'Επί πλέον εἶναι σαφές ὅτι ἡ «ἀπελευθέρωση» δέν μπορεῖ νά συντελεσθεῖ αὐτόματα ἀλλά μετά ἀπό τή θέσπιση σχετικῶν μέτρων ἀπό τό Συμβούλιο.

2. Ὡς πρὸς τή νομική βάση τοῦ προτεινόμενου κανονισμοῦ, ἐπισημαίνουμε ὅτι, ὅπως εἶναι γνωστό, ἡ 'Επιτροπή ἔχει τήν ἀποκλειστική ἀρμοδιό-

τητα ὑποβολῆς προτάσεων στό συμβούλιο καί συνεπῶς τήν ἀποκλειστική ἀρμοδιότητα νά προσδιορίσει τή νομική βάση στήν ὁποία θά στηριχθεῖ μιά συγκεκριμένη πράξη (στή συγκεκριμένη περίπτωση πρότεινε τό ἀρθρο 84,2 τῆς συνθήκης ΕΟΚ). Ἡ πρόταση αὐτή τῆς 'Επιτροπῆς μπορεῖ νά τροποποιηθεῖ μόνο μέ **ὁμοφωνία** τοῦ Συμβουλίου.

3. Στή συγκεκριμένη περίπτωση, ἡ 'Ελλάς ἀναμφίβολα μπορεῖ νά ζητήσει ὡς νομική βάση γιά τόν κανονισμό γιά τό Cabotage τό ἀρθρο 75,3 ΣΕΟΚ τό ὁποῖο προβλέπει ὁμοφωνία γιά τήν υἱοθέτηση τῶν ὁποιοῦνδήποτε μέτρων ἐπικαλούμενη γιά τό σκοπό αὐτό:

(i) Τά δεδομένα πού ἀναφέρονται στήν ἐν λόγω παράγραφο (ἀπασχόληση, ἐπηρεασμός βιοτικοῦ ἐπιπέδου, οἰκονομική ἀνάπτυξη συγκεκριμένων περιοχῶν, κλπ.). Ἀλλά γιά τό σκοπό αὐτό θά ἔπρεπε νά συνταχθεῖ **μελέτη** ἡ ὁποία, νά θεμελιώνει, τό πρόβλημα καί νά ὑποβληθεῖ τόσο στήν 'Επιτροπή, Συμβούλιο ὅσο καί στίς χώρες - μέλη (καί νά ἐπιδιωχθεῖ ἡ σύνταξη ἀνάλογης μελέτης ἀπό τήν ἴδια τήν 'Επιτροπή).

(ii) Τίς διατάξεις περί «**συνοχῆς**» τῆς Κοινότητος καί ἰδιαίτερα τήν ἀναφορά τοῦ ἀρθρου 130Β (23 τῆς 'Ενιαίας Πράξης) ὅτι «ἡ ὑλοποίηση τῶν κοινῶν πολιτικῶν καί τῆς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς θά πρέπει νά λαμβάνει ὑπόψη τούς στόχους τῶν ἀρθρων 130Α καί 130Γ καί συμμετέχει στήν πραγματοποίησή τους» σέ συνάρτηση μέ τή δήλωση τῆς 'Ελλάδος πού ἔχει προσαρτηθεῖ στήν ἐνιαία Πράξη «νά μήν θίγονται εὐαίσθητοι κλάδοι τῶν χωρῶν - μελῶν». Μπορεῖ ἐπίσης νά γίνει ἐπικύρωση τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Συμβουλίου τῆς Ρόδου γιά τήν ἀνά-

πτυξη τῶν νησιῶν.

4. Βεβαίως μέ βάση τά παραπάνω θά μπορούσε νά εἶχε ὑποστηριχθεῖ μέ πειστικότητα ἡ ἐφαρμογή τῆς ὑποπαραγράφου τοῦ ἀρθρου 84,2% ΣΕΟΚ ἡ ὁποία ἀναφέρει ὅτι «εἶναι ἐφαρμοστές οἱ διαδικαστικές διατάξεις τοῦ ἀρθρου 75 παράγραφος 1 καί 3». Κατά τή σύνταξη τῆς 'Ενιαίας Πράξης ἔγινε πολιτικῶς δεκτό ὅτι ἐφ' ὅσον τά μέτρα γιά τίς θαλάσσιες /ἀεροπορικές μεταφορές ὁδηγοῦν σέ προβλήματα τῆς μορφῆς πού περιγράφονται στήν παράγρ. 3 τοῦ ἀρθρου 75 ΣΕΟΚ. (Σέ συνεργασία μέ ἄλλες μεσογειακές χώρες μπορεῖ νά προβληθεῖ πειστικά τό ἐπιχείρημα αὐτό).

5. Τίθεται βεβαίως τό ἐρώτημα ἐάν τό θέμα στό στάδιο πού βρίσκεται, μπορεῖ νά ἀντιμετωπισθεῖ κυρίως μέ **νομικά** ἐπιχειρήματα ἢ κυρίως μέ μιά πολιτικο-οικονομική προσέγγιση πού θά στηρίζεται.

(i) στή διασύνδεση ἀνάμεσα στή θέσπιση τοῦ κανονισμοῦ γιά τό Cabotage καί στήν υἱοθέτηση τῶν «θετικῶν μέτρων» περιλαμβανομένου καί τοῦ κανονισμοῦ γιά τό κοινοτικό νηολόγιο (EUROS) καί στή βάση τῆς προσέγγισης τῶν «**δύο φάσεων**» ὅπως εἶχε ἀρχικά προτείνει ἡ Ἰταλική Προεδρία.

(ii) στήν ἐπιδίωξη τῆς «ὀλικῆς ἐξαιρέσεως» τῆς 'Ελλάδος ἀπό τήν ἀπελευθέρωση μέ βάση τό ἐπιχείρημα «**ἐθνικῆς ἀσφαλείας**» («national security argument»). Μιά τέτοια **πολιτική** προσέγγιση δέν εἶναι ἐντελῶς ἀνέφικτη. Ἀπαιτοῦνται ὅμως συγκεκριμένες πολιτικές πρωτοβουλίες σέ ἀνώτατο πολιτικό ἐπίπεδο καί μέ κατάλληλες «πολιτικές διασυνδέσεις» (ἐπισημαίνεται ὅτι τό ἐπιχείρημα «ἐθνικῆς ἀσφαλείας» γιά τήν 'Ελλάδα ἀναγνωρίσθηκε σέ μιά ἄλλη κοινοτική περίπτωση — τήν «κοινή θέση» τοῦ Συμβουλίου γιά τήν ἐλεύθερη διακίνηση Τούρκων ἐργαζομένων στήν Κοινότητα).

(iii) Ἐπιδίωξη τῶν μεγαλύτερων δυνατῶν μεταβατικῶν ρυθμίσεων μέ ἀξιοποίηση τοῦ ἀρθρου 8Γ (15 τῆς 'Ενιαίας Εὐρωπαϊκῆς Πράξης) σέ συνάρτηση μέ τήν υἱοθέτηση τῶν θετικῶν μέτρων καί μέτρων συνοχῆς.

Τελικά ρυθμίσεις πού ὅπως προτείνουν ὀρισμένοι κύκλοι περί μερικῆς ἄρσης τοῦ Cabotage δέν ἔχουν νομική βάση μιά πού ἡ συνθήκη τῆς Ρώμης δέν ἐπιτρέπει ἐξαιρέσεις, δέν εἶναι δέ δυνατόν νά σταθοῦν στὸν Εὐρωδικαστήριον ὅπου ἡδη θά ἔχουμε παραιτηθεῖ ἀπό ὅτι ἀναφέρεται ὡς δικαίωμα τῆς ὁμοφωνίας.



# Τό άνοικτό νηολόγιο του Άγίου Μαυρικίου

Μέ τίς διατάξεις του περί Έμπορικης Ναυτιλίας Νόμου οί όποίες τέθηκαν σέ Ισχύ άπό 15 Ίανουαρίου 1991, άρχισαν οί έργασίες του Νηολογίου του Άγίου Μαυρικίου, τών τροπικών νησιών πού βρίσκονται στόν Ίνδικό Ωκεανό, άνατολικά τής Μαδαγασκάρης, τά όποία κέρδισαν τήν άνεξαρτησία τους τό 1968 καί έγιναν κυρίαρχο κράτος τής Βρεταννικής Κοινοπολιτείας.

Ο περί Έμπορικης Ναυτιλίας Νόμος προβλέπει ότι όλη ή έπίσημη άλληλογραφία καί έντυπα θά είναι στήν Άγγλική γλώσσα καί ότι ή νηολόγηση τών πλοίων υπό τήν σημαία Mauritius άκολουθεί τό Άγγλικό νομικό σύστημα — πλαίσιο, γνωστό στήν ναυτιλιακή κοινότητα. Η μόνη διαφορά τήν όποία κάποιος μπορεί νά έντοπίσει μεταξύ του Άγγλικού συστήματος καί του Νόμου περί Έμπορικης Ναυτιλίας του Άγίου Μαυρικίου είναι τό ότι ό δεύτερος έχει άπλοποιηθεί καί όλες οί γραφειοκρατικές διαδικασίες έχουν άπαλειφθεί.

## • Διαχείριση του Νηολογίου

Η Διαχείριση του νηολογίου καί ή έφαρμογή του περί Έμπορικης Ναυτιλίας Νόμου έχει άνατεθεί στόν Διευθυντή Έμπορικης Ναυτιλίας καί λιμένας νηολογήσεως είναι τό Πόρτο Λουίς, όπου βρίσκονται τά κεντρικά του γραφεία.

Τό Περιφερειακό Γραφείο Άντιπροσωπείας του Νηολογίου τών Mauritius γιά Κύπρο, Ελλάδα καί όλη τήν Νότιο Εύρώπη, έχει ήδη έγκατασταθεί καί λειτουργεί στήν Άθήνα (Έλ. Βενιζέλου 152, Καστρί), τό όποιο έχει έξουσία νά χειρίζεται τά άκόλουθα θέματα:

- Αιτήσεις Νηολόγησης πλοίων.
- Πωλητήρια έγγραφα.

- Δήλωση Κυριότητας.
- Πιστοποιητικά Carving and Marking
- Προσωρινά Πιστοποιητικά Νηολόγησης.
- Πιστοποιητικά Άσφαλείας Κατασκευής φορτηγού πλοίου.
- Πιστοποιητικά Άσφαλείας έξαρτισμού φορτηγού πλοίου.
- Πιστοποιητικά Άσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου.
- Υποθήκη γιά τήν εξασφάλιση Κεφαλαίου καί τόκων.

## • Δικαίωμα Νηολόγησης

Οί έπόμενες κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων έχουν τό δικαίωμα νά κατέχουν καί συνεπώς νά νηολογούν πλοία υπό τή σημαία.

- Κάτοικοι τών Mauritius.
- Έταιρίες πού ιδρύθηκαν στά Mauritius καί οί όποίες έλέγχονται άπό κατοίκους τών Mauritius.
- Έταιρίες πού ιδρύθηκαν στά Mauritius καί έλέγχονται άπό άλλοδαπούς ή ιδρύθηκαν έκτός Mauritius μετά άπό έγκριση του Υπουργού γιά τήν Έμπορική Ναυτιλία τών Mauritius.

Έπίσης οί παραπάνω ιδιώτες ή Έταιρίες μπορούν νά νηολογήσουν ένα ξένο πλοίο υπό τήν σημαία Mauritius εάν τό πλοίο είναι ναυλωμένο «γυμνό» (bareboat chartered) σ' αυτούς γιά μιά περίοδο τουλάχιστον 12 μηνών.

## • Όροι Νηολόγησης

Γιά τήν μόνιμη νηολόγηση υπό τήν σημαία Mauritius άπαιτούνται τά άκόλουθα:

- Αίτηση γιά Νηολόγηση άπό τόν πλοιοκτήτη ή ναυλωτή ή άπό τόν έξουσιοδοτημένο άντιπρόσωπό του.

— Δήλωση ότι τό πλοίο άνήκει ή έχει ναυλωθεί γυμνό (bareboat chartered) στόν αίτούντα ή στόν έντολέα του καί ότι τό πλοίο είναι σέ άξióπλοο κατάσταση καί ότι τό προηγούμενο Πιστοποιητικό νηολογήσεως έχει κυρωθεί ή έπιστραφεί στήν Κυβέρνηση πού τό είχε χορηγήσει.

— Πιστοποιητικό Κατασκευαστού ή Πωλητήριο Έγγραφο μέ τό όποιο άποκτήθηκε τό πλοίο ή Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου (bareboat charter).

— Τό πλοίο θά φέρει τό όνομά του καί τό όνομα του λιμένα νηολόγησης καί τό έπίσημο αριθμό νηολογίου καί θά καταχωρηθεί Πιστοποιητικό Marking.

— Πιστοποιητικό μετρήσεως χωρητικότητας.

## • Προσωρινή Νηολόγηση

Γιά τήν προσωρινή νηολόγηση ενός πλοίου υπό τήν σημαία Mauritius άπαιτούνται τά άκόλουθα:

- (α) Αίτηση
- (β) Δήλωση
- (γ) Πωλητήριο έγγραφο ή Ναυλοσύμφωνο.

Τό άρθρο 19 του Νόμου προβλέπει ότι όταν ένα πλοίο πληρεί τίς προϋποθέσεις νά φέρει τήν σημαία Mauritius ό έξουσιοδοτημένος Άξιωματούχος του Νηολογίου Mauritius μπορεί νά χορηγήσει προσωρινό πιστοποιητικό Νηολόγησης.

## • Άλλαγή Πλοιοκτησίας

Η άλλαγή πλοιοκτησίας καί ή σχετική όπισθογράφιση του πιστοποιητικού Νηολόγησης γίνεται μέ τόν έξής πολύ άπλό καί πρακτικό τρόπο:

- Παρουσίαση του Πωλητηρίου.
- Κατάθεση δήλωση του νέου Πλοιοκτήτου ότι έχει τό δικαίωμα νά έ-

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832286 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE  
15 FETTER LANE  
LONDON EC4A1JJ



χει στήν κυριότητά του πλοίο νηολογίου Mauritius.

Τό άρθρο 23 του περί Έμπορικῆς Ναυτιλίας Νόμου προβλέπει ὅτι ἡ παράδοση τοῦ Πιστοποιητικοῦ γιά ὀπισθογράφηση καί γιά οἰανδήποτε ἀλλαγὴ θά γίνεῖ μέ τέτοιο τρόπο ὥστε νά μὴν ἐμποδιστεῖ ἡ λειτουργία τοῦ πλοίου.

#### • Πίνακας βασικῶν τελῶν

Τά τέλη νηολόγησης που καταβάλλονται μιά φορά κατὰ τὴ νηολόγηση εἶναι:

Πλοῖα μέχρι 10.000 κοχ. \$ΗΠΑ 0.30 ἀνά κοχ.

Πλοῖα ἀπὸ 10.001 ἕως 50.000 κοχ.

— γὰ τοὺς πρῶτους 10.000 κοχ. \$ΗΠΑ 0.30 ἀνά κοχ.

— γιά τοὺς ἐπόμενους 40.000 κοχ. \$ΗΠΑ 0.25 ἀνά κοχ.

Πλοῖα ἀπὸ 50.001 κοχ καί ἄνω

— γιά τοὺς πρῶτους 10.000 κοχ. \$ΗΠΑ 0.30 ἀνά κοχ.

— γιά τοὺς ἐπόμενους 40.000 κοχ. \$ ΗΠΑ 0.25 ἀνά κοχ.

— γιά τοὺς ὑπόλοιπους \$ΗΠΑ 0.15 ἀνά κοχ.

#### (β) Ἐτήσια Τέλη

Φόρος Χωρητικότητας

— Δολ. ΗΠΑ 0.30 ἀνά κοχ. ἕως 10.000 κοχ.

— Δολ. ΗΠΑ 0.20 ἀνά κοχ. ἕως 10.0001 - 50.000 ἀνά κοχ.

— Δολ. ΗΠΑ 0.10 ἀνά κοχ. ἀπὸ 50.001 κοχ. καί ἄνω.

#### (γ) Ἄλλα Τέλη

— Ἐγγραφή Ὑποθήκης \$ΗΠΑ 400

— Προσωρινό Πιστοποιητικό \$ΗΠΑ 200

— Ἀδεία Ἀσυρμάτου \$ ΗΠΑ 50

#### • Φορολογία

(α) Κανένας φόρος δέν εἰσπράττεται ἐπὶ τῶν ἐσόδων καί κερδῶν τῶν ἐργασιῶν πλοίου σημαίας τῶν Mauritius.

(β) Ὅλοι οἱ ἀξιωματικοί καί ναυτικοί ἐπὶ πλοίων τῶν Mauritius ἐξαιροῦνται ἀπὸ τὴν φορολογία τοῦ εἰσοδήματός τους.

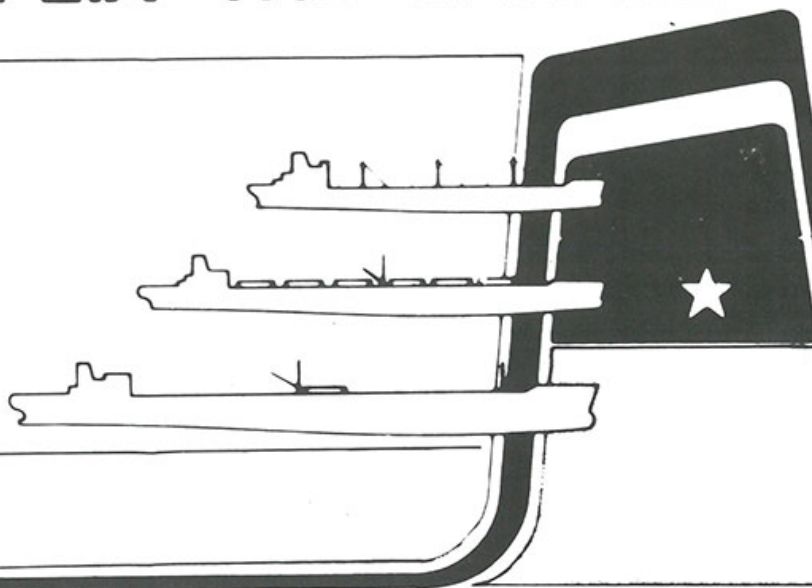
(γ) Φόροι ἀεροδρομίου τῶν Mauritius δέν εἰσπράττονται στὰ εἰσιτήρια ναυικῶν πού ταξιδεύουν ἀπὸ καί πρὸς τὰ νησιά τοῦ Ἀγ. Μαυρικίου.

Τέλος, μπορεῖ νά ἐπισημανθεῖ ὅτι τὸ ἀρθρο 203 τοῦ περί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Νόμου προβλέπει ὅτι ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μπορεῖ νά ἐξαιρέσει οἰανδήποτε τάξη πλοίου ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Νόμου, ἐνῶ τὸ ἀρθρο 5 τοῦ Νόμου προβλέπει ὅτι ὁ Διευθυντής Ναυτιλίας ἔχει τὴν γενικὴ ἐπίβλεψη ἐπὶ ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων καί τὴν γενικὴ ἐποπτεία τοῦ Νόμου περί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καθὼς ἐπίσης καί τὸν ἐλεγχὸ ὅλων τῶν Ἐλεγκτῶν καί Ἐπιθεωρητῶν ἢ ἄλλων Ἀξιωματάρχων πού διορίζονται ἀπὸ τὸν Νόμο.

Γιά τὴν προώθηση τοῦ νέου ἀνοικτοῦ νηολογίου στήν ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ κοινότητα, ἐπισκέπτεται τὸν Πειραιᾶ στὶς ἀρχές Ἰουλίου ὁ Διευθυντής τοῦ Νηολογίου Capt. George A. Veres, ὁ ὁποῖος καί θά δώσει συνέντευξη τύπου στή Ναυτιλιακὴ Λέσχη Πειραιᾶ τὸ μεσημέρι τῆς Τετάρτης 3 Ἰουλίου, 1991.

Ὅσοι ἐνδιαφέρονται νά ἐνημερωθοῦν περισσότερο γιά τὶς παροχές καί τὴ λειτουργία τοῦ νηολογίου τοῦ Ἀγ. Μαυρικίου, μποροῦν νά ἀποτανηθοῦν στὸ περιφερειακὸ γραφεῖο στὰ τηλέφωνα: 8084835 - φάξ: 8086498.

## ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



# Οι 'Αγοραπωλησίες πλοίων τόν 'Ιούνιο

'Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Τό καυτό καλοκαίρι πού είχαμε προβλέπει τόν Μάιο δέν μās διέψευσε.

Οί 'Ηνωμένες Πολιτείες τελικά παρεχώρησαν δάνειο ύψους U.S. 1,51 δίσ δολλάρια στήν Ε.Σ.Σ.Δ. κυρίως γιά αγορά σιτηρών καί πληρωμές καθυστερημένων ναύλων μέ αποτέλεσμα τήν άμεση άνοδο του BIFFEX καί τή μεγάλη ζήτηση πλοίων τύπου panamax καί capesize.

'Η άνοδος καί ή σταθερότητα των επιπέδου των ναύλων πού συμφωνήθηκαν άμέσως μετά τήν ανακοίνωση του δανείου δείχνουν ότι ή ανοδική ναυλαγορά θά συνεχισθεί καί στους κατά παράδοση (τουλάχιστον τήν τελευταία 15ετία) ήσυχους μήνες 'Ιούλιο καί Αύγουστο.

Τό Πειραικό Σίτυ καί τόν 'Ιούνιο είχε πρωτεύοντα ρόλο στις αγοραπωλησίες πλοίων μέ ένα μεγάλο αριθμό πράξεων νά έχουν ως ένα εκ των συμβαλλομένων Πειραιώτη πλοιοκτήτη.

Στίς καθημερινές συζητήσεις μεταξύ ναυτιλιακών κύ-

κλων υπάρχει μεγάλη αισιοδοξία γιά τό μέλλον καί σιγά-σιγά ακόμη καί εκείνοι πού δείχνουν μεγάλη διστακτικότητα δσον άφορά τήν πορεία τής αγοράς αρχίζουν πλέον νά πείθονται καί ζητούν νά ενημερώνονται γιά πλοία πού προσφέρονται πρós επιθεώρηση καί πώληση.

Τούς δύο τελευταίους μήνες έχει κάνει έντονη τήν εμφάνισή του τό φαινόμενο των Πειραιωτών έφοπλιστών πού πώλησαν έναν αριθμό υπερηλίκων πλοίων σε καλές τιμές μέ προοπτική σε κάποια φάση τήν ανανέωση τής ηλικίας των πλοίων τους.

Οί παραπάνω λοιπόν θέσεις μοιάζουν νά συγκλίνουν στο γεγονός ότι γιά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία άρχισε μία άνοιξη πού συνεχίζεται μέ ένα πολύ ζεστό καί γεμάτο εκπλήξεις καλοκαίρι. Δέν μένει παρά νά εύχρησθουμε ότι τό φθινόπωρο καί ό χειμώνας πού θά ακολουθήσουν νά είναι από τούς πιο προσοδοφόρους καί οι προσδοκίες πολλών νά ευοδωθούν.

## 'Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάικ κάρριερς:

| Όνομα           | TDW     | Έτος | Τιμή \$    | Αγοραστές  |
|-----------------|---------|------|------------|------------|
| Snowdon         | 129.000 | 1983 | 35.000.000 | Νορβηγοί   |
| Miyagi maru     | 64.000  | 1982 | 16.500.000 | Κορεάτες   |
| Wilrover        | 64.500  | 1983 | 17.500.000 | Νορβηγοί   |
| Sunny Wisteria  | 38.700  | 1985 | 15.000.000 | Νορβηγοί   |
| Stove Campell   | 38.400  | 1973 | 5.500.000  | "Ελληνες   |
| Athloforos      | 27.098  | 1975 | —          | Κινέζοι    |
| Bogey           | 102.799 | 1970 | 4.900.000  | "Ελληνες   |
| African Express | 43.691  | 1985 | 17.500.000 | "Ελληνες   |
| Igman           | 67.925  | 1970 | 3.500.000  | —          |
| London Pride    | 24.213  | 1979 | —          | "Ελληνες   |
| Ken Confidence  | 33.000  | 1976 | —          | "Ελληνες   |
| Kordpol         | 61.755  | 1982 | 15.700.000 | "Ελληνες   |
| Optimist        | 48.224  | 1970 | 3.600.000  | "Ελληνες   |
| Sea Queen       | 25.650  | 1970 | 2.500.000  | "Ελληνες   |
| Sunward II      | 25.782  | 1972 | 2.400.000  | "Ελληνες   |
| Deniz S.        | 80.807  | 1968 | —          | "Ελληνες   |
| Patria Hellas   | 53.294  | 1975 | 6.250.000  | "Ελληνες   |
| Besor           | 60.740  | 1976 | 9.200.000  | Αργεντινοί |
| Soarer Diana    | 43.589  | 1985 | enblock    | Κινέζοι    |
| Soarer Cupid    | 43.589  | 1986 | 35.200.000 | Κινέζοι    |
| La Suerte       | 38.064  | 1985 | 16.750.000 | N. Αφρική  |
| Green Ocean     | 32.431  | 1985 | 13.000.000 | Δανοί      |
| Saint Laurent   | 28.094  | 1984 | 12.500.000 | 'Ιάπωνες   |
| Anafarta S      | 25.400  | 1979 | 6.100.000  | Τούρκοι    |
| Berlinda        | 77.300  | 1982 | 16.000.000 | "Ελληνες   |
| Ocean Great     | 38.135  | 1983 | 14.850.000 | Νορβηγοί   |
| Esquire         | 19.297  | 1968 | 1.700.00   | —          |
| Beer Sheva      | 51.913  | 1973 | 4.800.000  | —          |
| World Mercury   | 37.497  | 1983 | 13.650.000 | Νορβηγοί   |
| Broomer         | 43.812  | 1967 | 2.100.000  | "Ελληνες   |
| Mare Dorico     | 30.702  | 1975 | enblock    | "Ελληνες   |
| Mare Ligure     | 81.882  | 1975 | 10.800.000 | —          |
| Michalis Lemos  | 28.962  | 1978 | 7.400.000  | "Ελληνες   |
| Pal Marinos     | 23.552  | 1980 | —          | "Ελληνες   |
| Patricia VI     | 33.051  | 1977 | 6.060.000  | "Ελληνες   |
| Serafim         | 23.747  | 1979 | 7.250.000  | Τούρκοι    |

|                |        |      |            |          |
|----------------|--------|------|------------|----------|
| Turkiye        | 34.574 | 1973 | 3.750.000  | "Ελληνες |
| GLory Cape     | 69.000 | 1987 | 22.000.000 | Κινέζοι  |
| Yu Ming        | 41.000 | 1984 | 15.300.000 | Νορβηγοί |
| Sanko Elegance | 30.688 | 1984 | 15.250.000 | Νορβηγοί |

## Δεξαμενόπλοια:

|                   |         |      |            |             |
|-------------------|---------|------|------------|-------------|
| Orion Trader      | 233.056 | 1976 | 20.000.000 | Σιγκαπούρης |
| Stolt Energie     | 24.800  | 1974 | 8.500.000  | Νορβηγοί    |
| Stolt Entente     | 24.800  | 1975 | 8.500.000  | Νορβηγοί    |
| Phillips Mexico   | 53.000  | 1979 | 16.000.000 | "Ελληνες    |
| Phillips          |         |      |            |             |
| Venezuela         | 52.000  | 1979 | 16.000.000 | "Ελληνες    |
| Phillips Oklaho-  |         |      |            |             |
| ma                | 53.000  | 1979 | 16.000.000 | "Ελληνες    |
| Ionio             | 29.643  | 1970 | 6.000.000  | 'Ιταλοί     |
| Nova Europa       | 56.050  | 1975 | 14.000.000 | 'Ιταλοί     |
| Sea Queen         | 123.899 | 1975 | 15.000.000 | 'Ιορδανοί   |
| Akita             | 141.671 | 1974 | 12.900.000 | "Ελληνες    |
| Lobster           | 3.575   | 1975 | 2.000.000  | "Ελληνες    |
| Macoil            | 1.306   | 1969 | 500.000    | "Ελληνες    |
| Manhattan         |         |      |            |             |
| Queen             | 87.281  | 1975 | 3.600.000  | "Ελληνες    |
| Marathon Key      | 32.737  | 1971 | 2.800.000  | "Ελληνες    |
| Nurek             | 4.719   | 1962 | 325.000    | "Ελληνες    |
| Zainab Sky        | 20.016  | 1959 | 1.550.000  | "Ελληνες    |
| New Venture       | 37.410  | 1975 | 9.300.000  | Νιγηριανοί  |
| Turchese          | 6.150   | 1988 | 13.000.000 | —           |
| Martontree        | 112.744 | 1975 | —          | 'Ιταλοί     |
| Aquarius          | 107.802 | 1969 | 5.850.000  | —           |
| John A. McClo-    |         |      |            |             |
| ne                | 149.998 | 1969 | 5.600.000  | "Ελληνες    |
| Metaxata          | 69.118  | 1980 | 28.500.000 | Αμερικανοί  |
| Panorama          | 30.505  | 1974 | 7.950.000  | —           |
| Stainless Fighter | 12.749  | 1985 | enblock    | —           |
| Stainless Master  | 12.749  | 1985 | 42.000.000 | —           |
| Visa              | 12.125  | 1972 | 3.250.000  | Σαουδαράβ.  |
| Newtyne           | 7.703   | 1983 | 7.000.000  | —           |
| Maersk Gerona     | 150.000 | 1976 | —          | 'Ισπανοί    |
| Maersk Valencia   | 150.000 | 1977 | —          | 'Ισπανοί    |
| Maersk Lerida     | 150.000 | 1978 | enblock    | 'Ισπανοί    |



## Τουρντέκερς:

|                   |        |      |           |             |
|-------------------|--------|------|-----------|-------------|
| Argo Hope         | 16.030 | 1969 | 750.000   | Λιβανέζοι   |
| Rickmers Nan-jing | 24.270 | 1977 | 8.000.000 | "Αγγλοι     |
| Dadi              | 15.196 | 1977 | 3.400.000 | "Ελληνες    |
| Gongola Hope      | 15.814 | 1973 | 2.200.000 | Σιγκαπούρη  |
| Clelia HF (MPP)   | 16.900 | NB   | 9.167.000 | "Ελληνες    |
| Saint John        | 16.925 | 1977 | 3.500.000 | "Ελληνες    |
| Elizabeht S.      | 15.178 | 1971 | 1.575.000 | —           |
| Panaghis Vergotis | 15.139 | 1973 | 2.100.000 | "Ελληνες    |
| Alvina            | 20.700 | 1977 | 4.500.000 | Σιγκαπούρης |
| Bolina            | 19.349 | 1976 | 4.500.000 | Σιγκαπούρης |
| Sila              | 15.134 | 1977 | 3.100.000 | —           |

## Διάφορα:

|                |        |      |           |              |
|----------------|--------|------|-----------|--------------|
| Roncesvalles   | 9.513  | 1972 | enblock   | "Ελληνες     |
| Valvanuz       | 9.513  | 1972 | 1.700.000 | "Ελληνες     |
| Copacabana     |        |      |           |              |
| Reefer         | 9.725  | 1970 | 2.794.000 | Μαλτέζοι     |
| Reefer Turbo   | 8.528  | 1965 | 1.320.000 | —            |
| Naxos          | 2.761  | 1975 | Auction   | "Ελληνες     |
| Paros          | 3.978  | 1973 | —         | "Ελληνες     |
| Samaina        | 3.783  | 1962 | —         | "Ελληνες     |
| Rollnes        | 5.789  | 1976 | Auction   | "Ελληνες     |
| Delphic Reefer | 10.963 | 1972 | 4.450.000 | Κύπριοι      |
| Ikaros         | 2.125  | 1961 | 1.080.000 | "Ελληνες     |
| Ocean Phoenix  | 11.457 | 1975 | 1.850.000 | Κορεάτες     |
| Leningrad      | 11.855 | 1965 | —         | "Απω Ανατολή |
| Shakir         | 11.801 | 1980 | 4.500.000 | —            |
| Orient Beauty  | 11.784 | 1976 | 2.800.000 | —            |

## Γιά διάλυση:

|                   |        |      |           |             |
|-------------------|--------|------|-----------|-------------|
| Chios Faith       | 7.950  | 1968 | 287.658   | Τούρκοι     |
| Kyrnikos          | 80.137 | 1967 | 1.995.446 | Πακιστανοί  |
| Sea Frost         | 3.534  | 1968 | 215.190   | Ταϊλανδοί   |
| Hong Qi 302       | 23.870 | 1961 | —         | Κινέζοι     |
| Cape Trident      | 39.050 | 1965 | 156       | Κορέα       |
| Selemdzha         | 4.303  | 1966 | 165       | Κινέζοι     |
| Voyager           | 15.390 | 1968 | 195       | Ινδοί       |
| Rose Stone        | 6.835  | 1964 | 500.000   | Μεσόγειο    |
| Special           | 15.624 | 1968 | —         | Ινδοί       |
| Singapore Victory | 29.020 | 1970 | 158       | Κινέζοι     |
| Roseeverett       | 10.232 | 1973 | 152       | Κινέζοι     |
| Dalnegorsk        | 4.235  | 1965 | 180       | Ινδοί       |
| Mineral Star      | 65.305 | 1973 | 90        | Βραζιλία    |
| Meloi             | 22.792 | 1968 | 143       | Σιγκαπούρης |

## ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

## ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

## Πρίν 20 χρόνια — Ιούνιος 1971

|               |    |        |      |           |
|---------------|----|--------|------|-----------|
| Bolinas       | TW | 11.300 | 1956 | 1.685.000 |
| John K. Kyvik | TW | 9.120  | 1945 | 360.000   |
| Solmich       | TW | 7.960  | 1943 | 245.000   |
| Sirefjell     |    | 5.556  | 1962 | 960.000   |
| Corneville    |    | 5.270  | 1955 | 635.000   |
| Gaardegg      |    | 564    | 1962 | 154.000   |
| Soya Atlantic | TT | 23.450 | 1954 | 1.275.000 |
| Arrian        | TT | 22.015 | 1953 | 550.000   |
| Thule         | MT | 2.915  | 1963 | 675.000   |

## Πρίν 10 χρόνια — Ιούνιος 1981

|                   |     |         |      |            |
|-------------------|-----|---------|------|------------|
| Gudrun Bakke      | TW  | 11.477  | 1957 | 1.100.000  |
| Emma Bakke        | TW  | 10.808  | 1962 | 2.200.000  |
| Kristin Bakke     | TW  | 9.800   | 1955 | 940.000    |
| Sevonia Team      | OBO | 103.200 | 1973 | 20.600.000 |
| Brittania Team    | OBO | 124.380 | 1976 | 30.000.000 |
| Pacific Royal     | BC  | 26.180  | 1972 | 10.500.000 |
| Maritime Alliance | BC  | 23.101  | 1978 | 13.250.000 |
| Aggelos Seraphim  | BC  | 18.801  | 1969 | 6.500.000  |
| Paraggi           | MT  | 253.230 | 1972 | 10.250.000 |
| Sagitta           | TT  | 235.630 | 1971 | 3.500.000  |
| Ile De La Cite    | TT  | 229.300 | 1972 | 3.500.000  |
| Afran Tide        | MT  | 99.300  | 1966 | 3.000.000  |
| Pierre Poulain    | MT  | 75.850  | 1967 | 2.800.000  |
| Cosmos Ceras      | MT  | 16.071  | 1974 | 6.250.000  |

## Πρίν 1 χρόνο — Ιούνιος 1990

|                       |    |         |      |            |
|-----------------------|----|---------|------|------------|
| Als Prosperity        | TW | 19.764  | 1986 | 12.250.000 |
| Odyanna 4             | TW | 15.174  | 1971 | 1.600.000  |
| Cape Rion             | TW | 14.897  | 1972 | 2.100.000  |
| Australian Prospector | BC | 139.400 | 1977 | 20.000.000 |
| Shoshin Maru          | BC | 73.000  | 1982 | 13.000.000 |
| Baiona                | BC | 49.228  | 1982 | 15.250.000 |
| Bream                 | BC | 41.500  | 1985 | 18.500.000 |
| Resmar                | BC | 34.000  | 1974 | 5.000.000  |
| Marina Mistral        | BC | 27.890  | 1968 | 2.700.000  |
| Staholm               | BC | 26.636  | 1978 | 7.350.000  |
| Ocean Confidence      | BC | 17.685  | 1977 | 5.200.000  |
| Handy Sailor          | BC | 16.325  | 1975 | 4.500.000  |
| Fyodor Poletayen      | MT | 50.720  | 1964 | 4.150.000  |
| Astro                 | MT | 79.991  | 1975 | 15.000.000 |
| Scarlati              | MT | 31.382  | 1971 | 5.000.000  |
| Tomoe 98              | MT | 9.303   | 1985 | 13.000.000 |
| Alpine Finn           | MT | 8.700   | 1981 | 12.400.000 |
| Lihtgow               | MT | 89.601  | 1985 | 36.700.000 |
| Glefi III             | MT | 89.601  | 1985 | 36.700.000 |

COULOUTHROS LTD.

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



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### Τά Ναυπηγεία

Η υπηρεσία ιδιωτικοποίησης Treuhandanstalt, θα παράσχει εγγύηση 500 εκατ. μάρκων για να εξασφαλίσει τις άμεσες ταμειακές ανάγκες των πρώην ανατολικογερμανικών ναυπηγείων. Η υπηρεσία αυτή είναι ιδιοκτήτρια του Όργανισμου Deutsche Maschinen und Schiffbau και έχει επιφορτισθεί με την αποκατάσταση των ναυπηγείων αυτών με ένα πρόγραμμα οικονομικής επιβιώσεως το οποίο υπολογίζεται να φθάσει τα 3,2 δισεκατ. μάρκα.

Κατά την άποψη της υπηρεσίας ιδιωτικοποίησης το κλείσιμο των ναυπηγείων θα στοίχιζε περισσότερο από το κόστος της αποκαταστάσεώς τους, ενώ παράλληλα θα προκαλούσε μαζικές απολύσεις εργατών χωρίς δυνατότητα επαγγελματικής απορροφήσεώς τους στην περιοχή. Πάντως δεν θα άποφευχθεί ο σημαντικός περιορισμός των θέσεων απασχολήσεως.

Συγχρόνως ζητήθηκε από το Κράτος να υποστηρίξει τις συμφωνίες που κλείστηκαν με τη Σοβιετική Ένωση για τη σταθεροποίηση του ρυθμού των παραγγελιών στα πρώην ανατολικά ναυπηγεία, αν και τα ήδη περατωθέντα πλοία δεν έχουν ακόμα παραδοθεί λόγω καθυστερήσεως πληρωμών από μέρους της ΕΣΣΔ.

Ανακοινώθηκε εξάλλου ότι τον Ιούλιο θα ολοκληρωθεί συγχώνευση των ναυπηγείων Neptun Werft του Ροστόκ και Warpowerft του Βαρνεμούντε. Η συγχώνευση αυτή θα επιτρέψει τη σταθεροποίηση της θέσεως του Ροστόκ και την εξασφάλιση της απασχολήσεώς του.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Έφημερίδες μέσω δορυφόρου

Με τη νέα υπηρεσία που εγκαίνιασε από την 1η Μαΐου ο Ιαπωνικός Τηλεπικοινωνιακός Όργανισμός KDD, κατέστη δυνατή η αποστολή των ημερησίων εφημερίδων και των τελευταίων μετεωρολογικών αναφορών στα πλοία που ταξιδεύουν, μέσω του δορυφορικού τηλεπικοινωνιακού συστήματος INMARSAT-A. Η αποστολή μπορεί να γίνει από μία απλή συσκευή τηλεμοιτυπίας και η λήψη μπορεί να απευθυνθεί σε ομάδες πλοίων ή άλλων επίγειων κινητών

σταθμών που είναι εφοδιασμένοι με τερματικά τύπου A και ανάλογες συσκευές τηλεμοιτυπίας.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

### Σεμινάριο στη Μαγιόρκα

Η Μεσογειακή Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας (IMMAA) ή οποία ιδρύθηκε το 1990 με έδρα τη Γένοβα, έχει ως κύριο σκοπό την προαγωγή της μελέτης, ανάπτυξης, νομοθεσίας και πρακτικής της ναυτικής διαιτησίας στη Μεσόγειο.

Η παραπάνω Ένωση οργάνωσε στο διάστημα 22-25 Ιουνίου σεμινάριο στη Πάλμα ντε Μαγιόρκα με θέμα «Ακτοπλοϊκή και επιβατική ναυτιλία στη Μεσόγειο. Η ευρωπαϊκή πολιτική». Σκοπός του σεμιναρίου ήταν η, με τη βοήθεια των ειδικών, ανάλυση και συζήτηση των οικονομικών, νομικών και κοινωνικών συνεπειών επί των Μεσογειακών χωρών της υπό του Συμβουλίου της ΕΟΚ προταθείσας νομοθεσίας (Κανονισμού) που θα τεθεί σε εφαρμογή από της 1ης Ιανουαρίου 1993.

Στό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως, που προεδρεύεται από τον Ισπανό κ. Jose Maria Gonzalez μετέχουν διακεκριμένοι δικηγόροι και διαιτητές από όλες τις χώρες της Μεσογείου.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η παραγωγή πετρελαίου

Μέσα στα είκοσι χρόνια από τότε που άρχισε η εκμετάλλευση του πετρελαίου της Βορ. Θάλασσας, το 1991 θα είναι το πρώτο έτος κατά το οποίο η βρεταννική πετρελαιοπηγή θα χάσει την πρώτη θέση, υπολειπομένη της Νορβηγικής.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη βρεταννικού οίκου, οι εργασίες συντηρήσεως και ασφαλείας των πλωτών εξεδρών της Μ. Βρεταννίας στη Β. Θάλασσα θα περιορίσουν κατ' ανάγκη την παραγωγή της, ενώ της Νορβηγίας θα εξακολουθήσει να αυξάνει.

Υπολογίζεται ειδικότερα ότι η νορβηγική παραγωγή θα ανέλθει σε 1,94 εκατομ. βαρέλια την ημέρα έναντι 1,86 της βρεταννικής. Μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους η έναρξη της λειτουργίας του πεδίου του Ό-

ζενμπεργκ θα αυξήσει στην ημερήσια νορβηγική παραγωγή στα 2,1 εκατομ. βαρέλια. Η βρεταννική παραγωγή είχε φθάσει το 1987 τα 2,3 εκατομ. αλλά αναχαιτίστηκε έκτοτε λόγω των συνεπειών της καταστροφής της εξέδρας Piper Alpha, της οποίας η έκρηξη το 1988 στοίχισε τη ζωή 167 προσώπων. Η τραγωδία αυτή οδήγησε σε ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας. Σημειώνεται ακόμη ότι το 1990 η Μ. Βρεταννία πραγματοποίησε έμπορικό πλεόνασμα στις πετρελαϊκές συναλλαγές της τάξεως του 1,6 δισεκ. λιρών.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### Η απορρύπανση του Κόλπου

Η νορβηγική ναυπηγική εταιρία Batservice Industrier που έδρευε στο Mandal της Νοτ. Νορβηγίας, υπέγραψε συμβόλαιο για τη παράδοση δύο σκαφών καταμαράν για τον καθαρισμό του πετρελαίου στον Περσικό Κόλπο.

Τα δύο σκάφη θα παραδοθούν στην εταιρία Aramco της Ολλανδίας, θυγατρική της Saudi Arabian Oil Company και το ύψος της τιμής του συμβολαίου υπολογίζεται σε 100 εκατομ. κορώνες, γεγονός που το καθιστά το μεγαλύτερο νορβηγικό συμβόλαιο στην επιχείρηση καθαρισμού του Κόλπου μετά τον πόλεμο.

Τα καταμαράν θα έχουν τη βάση τους στη Ράς Τανούρα για άμεση επέμβαση στα τέρμιναλ πετρελαίου και αερίου και θα είναι του τύπου Sea Lord που κατασκευάζονται στα ναυπηγεία του Mandal, με μήκος 36 μέτρων, κατασκευή από αλουμίνιο και πλήρωμα 8 ανδρών. Οι χώροι των επιβατών θα χρησιμοποιηθούν για τον εξοπλισμό καθαρισμού του πετρελαίου.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

### Αίτηση για συμμετοχή στον ΟΠΕΚ

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Ιρακινού Πρακτορείου Ε'ιδήσεων IRNA, η Σοβιετική Ένωση είναι έτοιμη να υποβάλει αίτηση για την συμμετοχή της στον Όργανισμό των Πετρελαιοεξαγωγικών Χωρών. Η σοβιετική παραγωγή πετρελαίου έχει μειωθεί πρόσφατα στα 10,5 εκατομ. βαρέλια την ημέρα, σχεδόν ένα εκατομμύριο βαρέλια την ημέρα χαμηλότερα από την παραγωγή του προηγούμενου χρόνου.

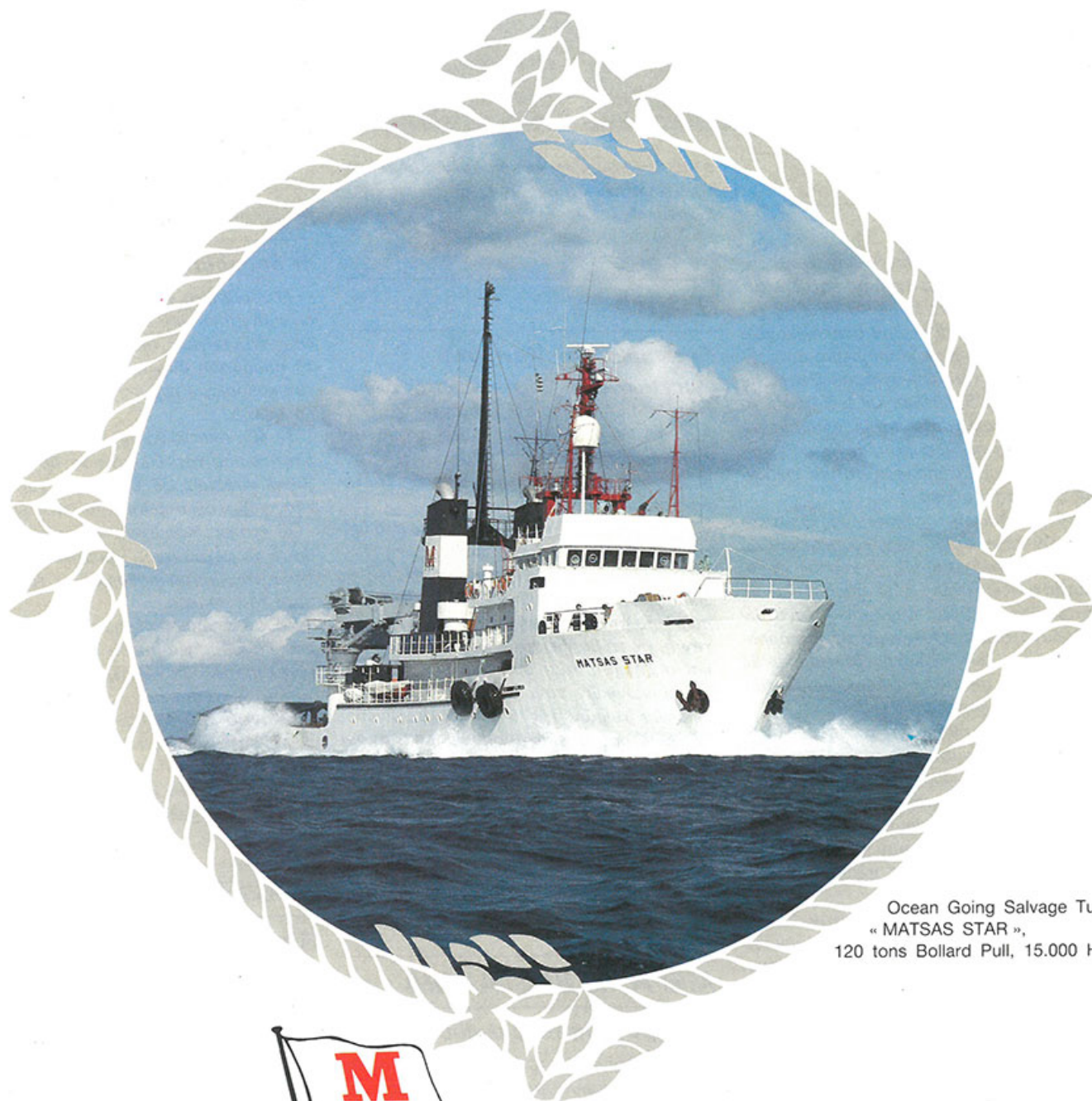
Στην τελευταία συνάντησή τους οι υπουργοί πετρελαίου του ΟΠΕΚ συμφώνησαν να διατηρήσουν το ανώτατο επίπεδο της παραγωγής στα 22,3 εκατ. βαρέλια την ημέρα και σταδιακά να αυξήσουν τη τιμή του πετρελαίου στα 21 δολάρια το βαρέλι. Αναλυτές της πετρελαϊκής αγοράς ισχυρίζονται ότι αν η Σοβιετική Ένωση προσχωρήσει στον ΟΠΕΚ ή συνολική παραγωγή που θα ελέγχει ο ΟΠΕΚ θα φτάσει τα 33,8 εκατ. βαρέλια την ημέρα.



# **LOUCAS G. MATSAS**

## **SALVAGE & TOWAGE**

### **MARITIME COMPANY**



Ocean Going Salvage Tug  
"MATSAS STAR",  
120 tons Bollard Pull, 15.000 HP



#### **LOUCAS G. MATSAS BUILDING**

16, BOTSARI STREET  
P.O. BOX 80137  
PIRAEUS 18538 GREECE  
TEL.: 4520132, 4520084,  
4520128, 4525262  
FAX: 4522025  
TELEX: 212250 LGM  
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS

**MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES**  
**FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION**  
**OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE**  
**STS TRANSFER OPERATIONS**  
**SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION**  
**UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES**  
**OPERATING 24 HOURS**  
**V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16**

#### **LONDON BRANCH OFFICE** **LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.**

ST. ALBANS HOUSE  
57-60 HAYMARKET  
LONDON SW1Y 4QX  
TEL.: 9301493  
TELEX: 897954 MATSAS G.  
CABLES LUMATSHIP  
FAX: 9306727



# TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

## SERVICE TO YOUR SHIPS

# NEW

### FLOATING DOCK

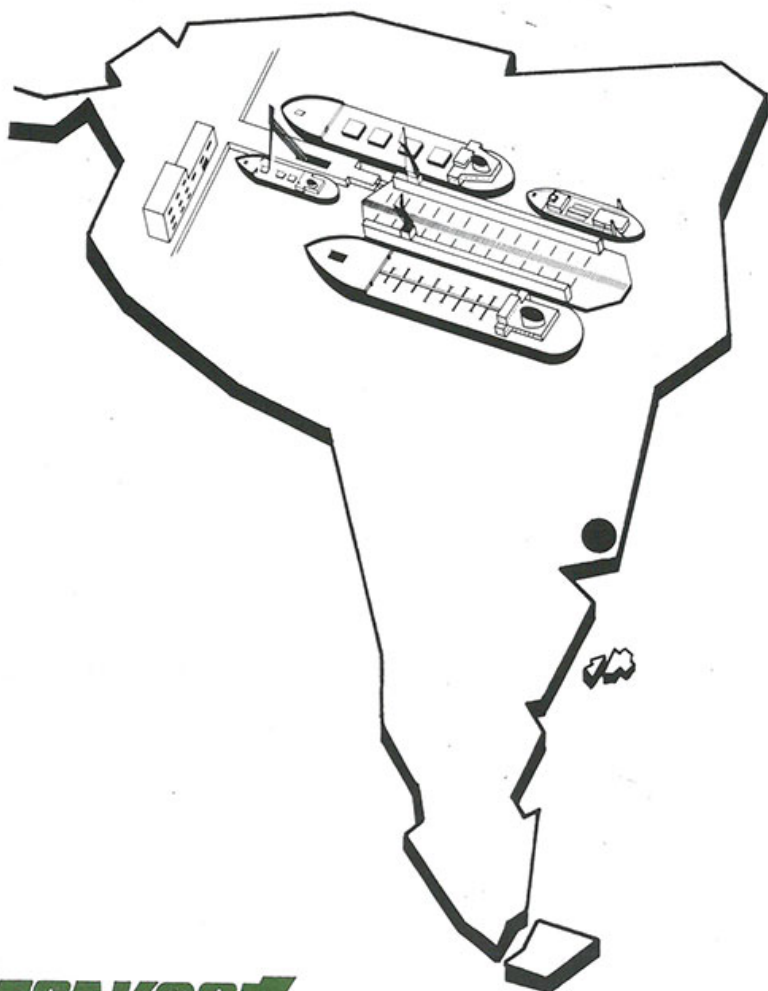
#### THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

|                  |            |
|------------------|------------|
| LIFTING CAPACITY | 20000 TONS |
| LENGTH           | 200 MTRS   |
| BREADTH (INT)    | 33 MTRS    |
| TWO              | 15/10 TONS |

# NEW

### FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS  
CRANE 3 TONS  
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY  
BACK UP WORKSHOP  
OFFICES  
CREW FACILITIES



## TSAKOS

### TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27  
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8  
TLX.: 22251 STAR UY  
FAX: 02-207043

#### PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.  
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR  
Fax.: 4183116

#### LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,  
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G  
Fax.: 01-9307807

#### PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,  
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR  
Fax.: 4134269

#### NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,  
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL  
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.  
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.  
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



## Άλλαγή της ναυτιλιακής φορολογίας στη Νορβηγία

Μετά από τις πιέσεις της ναυτιλιακής κοινότητας της χώρας η νορβηγική κυβέρνηση απέσυρε τον προηγούμενο νόμο και παρουσίασε νέες προτάσεις με τις οποίες μειώνεται στο μισό η φορολογία των πλοιοκτητών και ελπίζεται ότι θα αποφευχθεί η μαζική έξοδος των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο.

Σήμερα οι πλοιοκτήτες συνεισφέρουν μέσω της φορολογίας 200 εκ. νορβηγικές κορώνες ετησίως. Με τις αρχικές κυβερνητικές προτάσεις το ποσό αυτό θα έφθανε τα 4 δισεκ. ενώ με τις νέες προτάσεις το ποσό αυτό μειώθηκε στα 2 δισεκατομμύρια νορβηγικές κορώνες. Οι προτάσεις θα τεθούν σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 1992 και αναμένεται να εκλογικεύσουν την φορολογική νομοθεσία που διέπει την ναυτιλιακή βιομηχανία της Νορβηγίας.

## Ο πρόσθετος εξοπλισμός στα σωστικά μέσα

Με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη παρατείνεται μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1991 (αντί της 30ής Ιουνίου) η προθεσμία για τη συμμόρφωση των ελληνικών εμπορικών πλοίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κεφ. III - SOLAS 74/83, που αφορά τον πρόσθετο ναυτιλιακό εξοπλισμό στα σωστικά μέσα εφόσον:

- Θα προσκομίζονται στους εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες, αποδεικτικά στοιχεία, ότι έγινε παραγγελία για την παράδοσή του μέχρι 30.8.91 και
- Τα εκδιδόμενα πιστοποιητικά ασφαλείας εξοπλισμού θα ισχύουν μέχρι την 30.9.1991.

Επίσης γνωστοποιείται ότι θα απαλλάσσονται από την υποχρέωση εφοδιασμού με

στολές έμβαπτισης και θερμικές προστατευτικές ένδυμασις τα πλοία που εκτελούν πλόες:

- Εντός της Μεσογείου και στην Καραϊβική Θάλασσα, μόνο για την περίοδο από 1 Απριλίου μέχρι 30 Οκτωβρίου.
- Στόν Περσικό Κόλπο, την Έρυθρά Θάλασσα και στην ζώνη που περιλαμβάνεται μεταξύ των παραλλήλων 20° Β και 20° Ν για όλη την διάρκεια του έτους.

Για τις παραπάνω περιπτώσεις τα πλοία θα εφοδιάζονται από την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝ.

## Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας μία μόνο αίτηση για έγγραφη πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για το μέχρι τουδε λιβεριανό μικτό σκάφος «Αδάμας», 45.293 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Carlyle Enterprises S.A.» (κ. Γερ. Λιώςης).

## Αγοραπωλησίες

— Σέ Άμερικανικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Μεταξάτα» 69.118 τον. d.w., 30.875 τον. γκρό, ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 28.5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Manhattan Queen» 87.281 τον. d.w., ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό δεξαμενόπλοιο «Marathon Key» 32.737 τον. d.w., ναυπήγησης 1971, έναντι ποσού 2.8 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Άμερικανούς έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μοντάνα» 34.186 τον. d.w. 19.818 τον. γκρό,

ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Πάτρια Έλλάς» 53.294 τον. d.w., ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 6,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Bogey» 102.799 τον. d.w., ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες κατέληξε τό μπάλκ κάρριερ «African Express» 43.691 τον. d.w., ναυπήγησης 1985, έναντι τιμής περί των 17,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Nordrol» 61.755 τον. d.w., ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί των 15,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Optimist» 48.224 τον. d.w., ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων και υπό έμπιστευτικούς όρους άλλαξε πλοιοκτήτες τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Κέν Κόνφιντενς» 33.000 τον. d.w., 18.124 τον. γκρό, ναυπήγησης 1976.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του στροβιλοκίνητου δεξαμενοπλοίου «John A. McCone» 150.000 τον. d.w. σουηδικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Pal Marinos» 23.136 τον. d.w., γερμανικής ναυπήγησης 1980, εφοδιασμένο μέ 25 τον. κρένια, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Μιχάλης Λεμός» 28.962 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό «Παναγής Βεργωτής» 15.129 τον. d.w., ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Κύπρου έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό-ψυγείο «Ντέλφικ Ρήφερ» 10.963 τον. d.w., ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 4,4 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία τουρντέκερ «Σέν Τζών» 16.925 τον. d.w., ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν τά τρία ά-

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



δελφά δεξαμενόπλοια «Phillips Mexico», «Phillips Venezuela» και «Phillips Oklahoma», χωρητικότητας 53.000 τον. d.w. και ναυπήγησης 1979. Τιμή περί τα 16 εκατ. δολάρια έκαστο.

### Η χρηματοδότηση των επίσκευων πλοίων

Με απόφαση της Έπιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων καθορίσθηκε το πλαίσιο για τη χρηματοδότηση της επίσκευης σέ ελληνικά ναυπηγεία πλοίων που έκτελούν πλόες του έξωτερικού, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις που ισχύουν στήν ΕΟΚ.

Σύμφωνα μέ τήν απόφαση:

- Οί Τράπεζες θά μπορούν νά χορηγούν δάνεια σέ συνάλλαγμα σέ ήμεδαπά ή άλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα γιά τήν κάλυψη των δαπανών επίσκευης σέ Έλληνικά ναυπηγεία πλοίων που έκτελούν ταξίδια στο έξωτερικό. Έπίσης δάνεια θά δίδονται σέ συνάλλαγμα και στίς ίδιες τίς ναυπηγικές επιχειρήσεις γιά τήν έκτέλεση μέ πίστωση των παραπάνω εργασιών.
- Οί όροι των δανείων και συγκεκριμένα τό ύψος, ή διάρκεια, τό επιτόκιο κλπ. θά καθορίζονται έλεύθερα από τίς Τράπεζες.
- Τά δάνεια θά έξοφλούνται μέ τήν είσαγωγή συναλλάγματος τό όποιο δέν θά είναι ύποχρεωτικά έκχωρητέο στήν Τράπεζα τής Ελλάδος.
- Μέ τήν είσαγωγή συναλλάγματος μή ύποχρεωτικά έκχωρητέο θά καλύπτεται και τό τμήμα τής δαπάνης που αντιστοιχεί στήν ίδια συμμετοχή του πλοιοκτήτου.
- Τά κεφάλαια των δανείων θά άντλούνται είτε από συναλλαγματικά διαθέσιμα των Τραπεζών, είτε από δανεισμό τους από τό έξωτερικό.

### Σύνoδος τής Έπιτροπής Περιβάλλοντος του IMO

Από σήμερα μέχρι και τίς 5 Ιουλίου θά πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο ή 31η Σύνοδος τής Έπιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του IMO, προκειμένου νά ξετάσει σειρά θεμάτων, που άφορούν στήν ύφιστάμενη κατάσταση των Διεθνών Συμβάσεων αντικείμενο των οποίων είναι ή προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Έπίσης στήν ίδια σύνοδο θά συζητηθούν και προτάσεις γιά τήν κατασκευή νέων πετρελαιοφόρων πλοίων καθώς και τη μετατροπή των ήδη υπάρχοντων, γιά τά όποια γράφουμε λεπτομερειακά στίς σελίδες 12-18 του παρόντος τεύχους.

### Ο έξοπλισμός πλοίων μέ Satellite EPIRB 406 MHZ

Σύμφωνα μέ διευκρίνιση τής Διεύθυνσης Έλέγχου Πλοίων του YEN, τά μέσα έκπομπής σημάτων έντοπισμού (ραδιογωνιομέτρησης) που πρέπει νά φέρονται επίπρoσθετα από τά πλοία που εφοδιάζονται μέ τό δορυφορικό ραδιοφάρο ένδειξης θέσης κινδύνου (Satellite Epirb 406 MHZ), όλοι οι τύποι των συσκευών αυτών που μέχρι



Τό πρόντακτ κάρριερ «Σαλαμίνα» 45.425 τον. d.w., που παραδόθηκε στίς 22 Μαρτίου από τήν Χιτάτσι στον Όμιλο εταιριών τής Eletson Corporation.

Πρόκειται γιά τό πρώτο πλοίο τύπου Epoch Mark II που σχεδιάσθηκε γιά τη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου και χρησιμοποιεί τίς νέες τεχνικές προστασίας από διαρροές του φορτίου που βασίζονται στή χρήση διπλών τοιχωμάτων και τήν ειδική σχεδίαση των δεξαμενών φορτίου.

σήμερα έχουν έγκριθεί από τήν ΔΕΕΠ έχουν και τήν παραπάνω δυνατότητα στήν συχνότητα 121,5 MHZ και ως έκ τούτου δέν απαιτείται άλλη ανεξάρτητη συσκευή γιά τήν έκπομπή των προαναφερομένων σημάτων σέ μία από τίς συχνότητες 121,5 MHZ, 243 MHZ ή 9 GHZ.

### Νέα τηλέφωνα στο Υπουργείο Ναυτιλίας

Μετά τήν έγκατάσταση ψηφιακών τηλεφωνικών κέντρων στον Πειραιά, οι νέοι αριθμοί κλήσεως των γραφείων των κ.κ. Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, γενικού γραμματέα YEN, άρχηγου Λιμενικού Σώματος, ύπαρχηγου Λιμενικού Σώματος έχουν ως έξης:

Γραφείο Υπουργού E.N.: 4220759,

Γραφείο Γεν. Γραμματέα: 4220774

Γραφείο Αρχηγου Λ.Σ.: 4220775

Γραφείο Υπαρχηγου Λ.Σ.: 4227777,

ένω του

Κέντρου Συντονισμού Έρευνης & Διασώσεως 4220772.

### Έναρξη ισχύος διατάξεων Δ.Κ.Ρ

Από τίς 1 Ιουλίου 1991 τίθενται σέ παγκόσμια ισχύ οι διατάξεις του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών (Δ.Κ.Ρ.) 1979, όπως αναφέρονται στον Ν. 1843/89 — ΦΕΚ 96Α/89.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει έγκαιρα νά ενημερώσουν τό προσωπικό τηλεπικοινωνιών των πλοίων τους γιά τίς ύποχρεώσεις που άπορρέουν από τήν εφαρμογή των διατάξεων αυτών και όπου

## Expanding Shipping Company

require:

- (a) Operations Manager (dry cargo)
- (b) Operations assistant (dry cargo)
- (c) Chartering broker (tanker dept.)

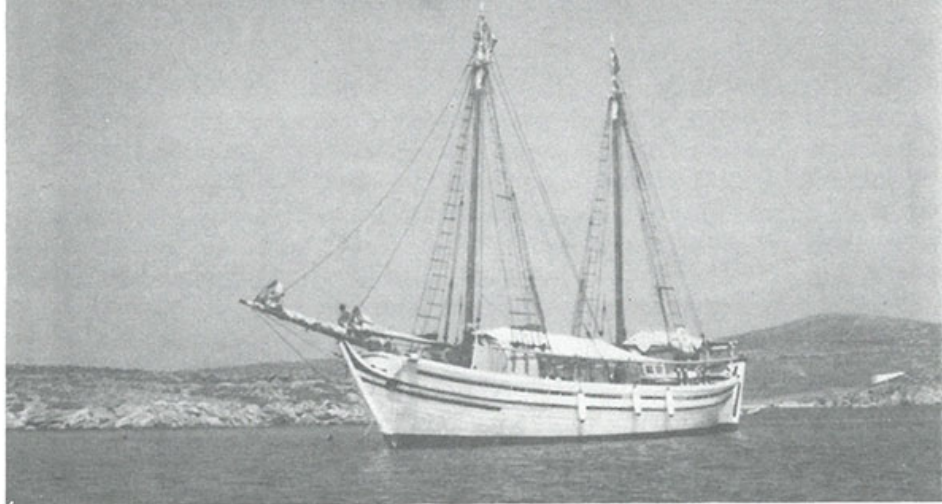
Write with cv to:

P.O. BOX 80091  
PIRAEUS 185-10

All applications will be treated strictly confidential.



## Τό «Ευαγγελίστρια» πάλι στη Μύκονο



Τό παραδοσιακό αιγαιοπελαγίτικο ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, μετά τόν δεξαμενισμό του στο καρνάγιο του Μ. Ψαρρού στο Πέρασμα, απέπλευσε στις 8 Ιουνίου για τό θερινό του άγκυροβόλιο στο λιμάνι της Μυκόνου όπου θά είναι επισκέψιμο κατά τή διάρκεια του καλοκαιριού.

Ήξει νά σημειώσουμε τό επιστημονικό ένδιαφέρον πού έκδηλώθηκε για τό «Ευαγγελίστρια» από τή γειτονική Βουλγαρία.

Ο Μiroslav Tsanov από τή Σόφια, έμπνευστής του έρευνητικού προγράμματος «Sailing Ships Today» καθώς και ίδρυτής και Έπίτιμος Γραμματέας τής Διεθνούς Συνεργασίας του Δημοσίου Βουλγαρικού Όργανισμού μέ τήν έπωνυμία «Έθνικό Συμβούλιο Έκπαίδευσης Νέου Ναύτη» άναφέρει σέ πρόσφατη έπιστολή του:

«... Τό πλοίο αυτό είναι τό πρώτο παραδοσιακό ιστιοφόρο, πού διατηρήθηκε σάν μουσειακό πλοίο στη δική μας Εύρωπαική γωνιά και μάλιστα συντηρείται μέ τόν καλύτερο τρόπο σά ζωντανό πλοίο στη θάλασσα και όχι σάν ένα στατικό μουσειακό έκθεσμα στη ξηρά...».

Όπως έχουμε σημειώσει και άλλη φορά,

τό «Ευαγγελίστρια», ένα από τά τελευταία γνήσια αιγαιοπελαγίτικα ιστιοφόρα τύπου «πέραμα», ναυπηγήθηκε στη Σύρο πριν από μισό αιώνα από τόν ξακουστό καραβομαραγκό Μαυρίκο και τά παιδιά του, για λογαριασμό του Μυκονιάτη καραβοκύρη Άντώνη Κ. Μπόνη. Οι ναυπηγικές του γραμές και ο παραδοσιακός τρόπος κατασκευής του, τραβούν τήν προσοχή και τό ένδιαφέρον τόσο των Έλλήνων όσο και των ξένων ειδικών. Ο καθηγητής του Όκεανογραφικού Κέντρου του Nova University (Φλώριδα — Η.Π.Α.), Peter Throckmorton πού ταξίδεψε μέ τό «Ευαγγελίστρια» για νά τό μελετήσει, γράφει, ότι ο Μαυρίκος είχε δική του φόρμουλα για τή ναυπήγηση σκαριών τύπου «πέραμα». Άναφέρει ακόμη ότι ο τρόπος κατασκευής αυτού του τύπου πλοίου μάς γυρίζει αιώνες πίσω και θυμίζει τόν τρόπο κατασκευής των Βυζαντινών πλοίων και των πλοίων του 1ου αι. π..Χ. και υπογραμμίζει χαρακτηριστικά ότι μία παράδοση 3.000 ετών θά τελειώσει όταν έξαφανιστεί και τό τελευταίο «πέραμα».

Στή φωτογραφία, τό «Ευαγγελίστρια» έξω από τό λιμάνι της Μυκόνου.

κριθεί άναγκαίο νά προσαρμόσουν τόν τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό των πλοίων μέ τίς νέες απαιτήσεις.

### Διαλύσεις

— Τουρκία αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Χίος Φαίθ» 6.166 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968.

— Στην Ίνδία έπωλήθη για διάλυση τό υπό σημαία Άγ. Βικεντίου φορτηγό «Σπέσιαλ» 10.691 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968.

### Οι τηλεπικοινωνιακές συσκευές του GMDSS

Άπό τό Ύπουργείο άνακοινώθηκε ότι οι τηλεπικοινωνιακές συσκευές του νέου παγκόσμιου ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και άσφαλείας (GMDSS), πού θά εγκαθίστανται στα έλληνικά έμπορικά πλοία, πού έκτελούν διεθνείς πλόες, πρέπει νά πληρούν τά πρότυπα άποδόσεως, τά όποια έχουν καθορίσει από τόν IMO και είναι έγκεκριμένες από τό YEN.

### Τό τηλεπικοινωνιακό κέντρο σέ χώρο του ΟΛΠ

Τήν παραχώρηση τής χρήσης χώρου του ΟΛΠ στόν ΟΤΕ για έγκατάσταση του πρώτου τηλεπικοινωνιακού κέντρου - πιλότου και κεραίας δορυφορικής έπικοινωνίας άποφάσισε, ή διοίκηση του ΟΛΠ.

Τό Τηλεπικοινωνιακό Κέντρο θά εγκατασταθεί στόν πρώτο όροφο του μικρού έπιβατικού σταθμού του ΟΛΠ, στην Προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου, θά είναι χωρητικότητας 200 συνδρομητών και θά συνδέεται μέ 120 διεθνή κυκλώματα, έντάσσεται δέ στα πλαίσια ενός ευρύτερου πρότυπου τηλεπικοινωνιακού κέντρου για τήν εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και κάθε οικονομικής και άλλης έπιχειρηματικής δραστηριότητας τής ευρύτερης περιοχής του Πειραιώς.

Η παραχώρηση του χώρου από τόν ΟΛΠ έγινε για 10 χρόνια.

### Δρομολογήθηκε τό «Όλύμπια Έξπρές»

Άπό τό Σάββατο 22 Ιουνίου άρχισε τά δρομολόγια του στη γραμμή Πειραιώς — Νάξου — Σαντορίνη τό νέο έπιβατηγό — όχηματαγωγό των Άδελφών Άγαπητού «Όλύμπια Έξπρές».

Τό σκάφος, τό όποιο είναι κατασκευής 1973, έχει μήκος 110 μέτρα άναπτύσσει ταχύτητα 22 μιλίων και μεταφέρει 1.500 έπιβάτες και 250 ΙΧ αυτοκίνητα.

Πρωτοτυπία του πλοίου είναι ότι όλες οι καμπίνες διαθέτουν τηλεόραση και βίντεο.

Στά έγκαίνια του πλοίου ο πλοιοκτήτης, κ. Βασίλης Άγαπητός, τόνισε ότι «ή προσπάθειά μας είναι νά γινόμαστε καλύτεροι και νά έκσυγχρονίζουμε τό στόλο μας».

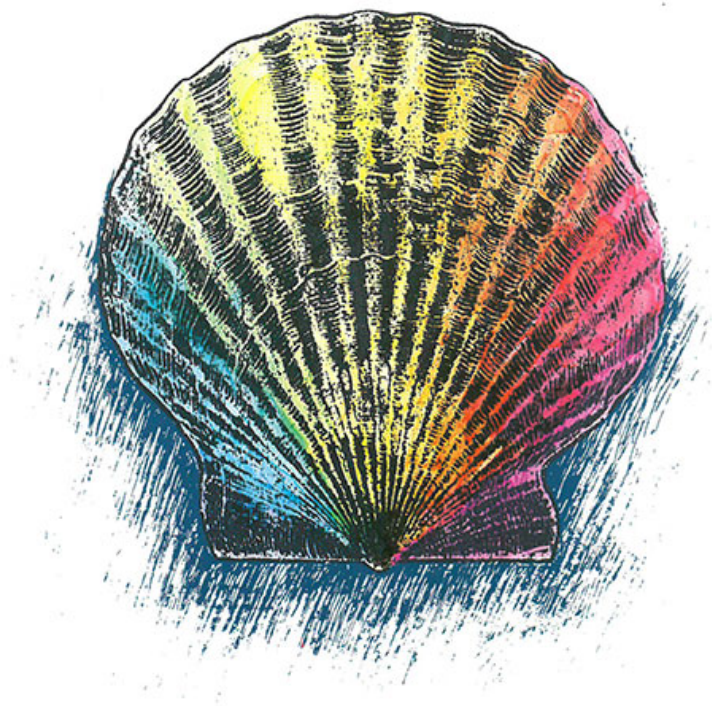
Ο γενικός γραμματέας του YEN κ. Φώτης Χρηματόπουλος, υπογράμμισε ότι «ο έκσυγχρονισμός του έπιβατηγού στόλου έγινε άποκλειστικά από τούς ιδιώτες. Τό κράτος τόλμησε νά μπει στην άκτοπλοία

## QUALIFIED YOUNG GREEK SEEKS A CARRER IN SHIPPING OR BANKING

- *MSc in Shipping, Trade and Finance, City University Business School.*
- *BA in Economics and Finance Clark University, Massachusetts, USA.*
- *Bilingual in English and Greek. Working knowledge of German.*
- *Computer skills include Lotus 1-2-3, Data Base and Word Processing, Pascal and Basic.*

**Phones: London (071) 3735268  
Piraeus (01) 4123336**





TH. KASSELAKIS

GROUP OF COMPANIES

M A R I N E  
P A I N T S  
&  
C O A T I N G S  
W O R L D W I D E



IMCO HELLAS S.A.

12, AKTI POSIDONOS PIRAEUS - 185 31 GREECE  
TEL.: 4173829, 4178071, 4118788, 4173535 TLX: 212038, 211807 FAX: 4176028



καί χρέωσε τό λαό μέ 12 δισ. δρχ.».

Έξ άλλου επανέλαβε τά δρομολόγια του στή γραμμή Πειραιώς — Χίου — Μυτιλήνης τό επιβατηγό - όχηματαγωγό «Σαφώ» τής Ναυτικής Έταιρίας Λέσβου, μετά τήν εύρεία μετασκευή πού υπέστη καί περιελάμβανε αντικατάσταση τών κυρίων καί βοηθητικών μηχανών καί μηχανημάτων καί επέκταση του χώρου όχημάτων. Μετά τήν αντικατάσταση τών κυρίων μηχανών, ή ταχύτητα του σκάφους ανήλθε σέ 20 μίλια ένώ ταυτόχρονα υπάρχει μείωση τής καταναλώσεως καί μέ τήν επέκταση του χώρου όχημάτων ή μεταφορική ικανότητα του πλοίου αύξήθηκε κατά 50% περίπου.

### Τό βύθισμα πλοίων πού διαπλέουν τό Σουέζ

Τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο ανακοίνωσε ότι σύμφωνα μέ έγγραφο τής Διώρυγας του Σουέζ, αύξήθηκε από τά μέσα Ιουνίου τό άφορτο βύθισμα τών πλοίων πού μπορούν νά διαπλέουν τή διώρυγα.

Συγκεκριμένα τό άφορτο βύθισμα φθάνει τά 29 πόδια στή πλώρη καί 33 πόδια στή πρύμη έφόσον τό μέγιστο εύρος του πλοίου δέν ξεπερνά τά 233 πόδια.

### Νέα φυλλάδια

Από τίς άρμόδιες υπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν περασμένο Μάιο 387 νέα ναυτικά φυλλάδια.

### Αφαλάτωση μέ τό σύστημα τής αντίστροφης όσμωσης

Μία έξελιγμένη μέθοδος, παραγωγής ποσίου νερού από θαλασσινό μέ τό σύστημα τής αντίστροφης όσμωσης του γερμανικού οίκου «Rochem» παρουσιάσθηκε πρόσφατα σέ ειδική εκδήλωση πού διοργάνωσε ή εταιρία «Technava S.A.», στό Ναυτικό Όμιλο Πειραιά.

Κατά τή διάρκεια τής εκδήλώσεως αναλύθηκε ή τεχνολογία τών συστημάτων αφαλάτωσης τής παραπάνω γερμανικής εταιρίας, ή όποία βασίζεται στό σύστημα μεμβρανών «Plete Modul».

Τό έν λόγω σύστημα, όπως υπογραμμίσθηκε από τούς διοργανωτές τής εκδήλώσεως, βοηθά στήν παραγωγή άρίστης ποιότητας ποσίου νερού.

### Γραφεία καί στήν Αθήνα τής Vgenopoulos & Partners

Τό δικηγορικό γραφείο Vgenopoulos & Partners δημιούργησε γραφεία καί στήν Αθήνα στήν διεύθυνση Πλατεία Κολωνακίου 15, Αθήνα 106 73, τηλ. 7221832 — 7220149, Fax 7231462, telex 21 7493 Loan GR. Στά γραφεία τής Αθήνας, τά όποια εγκαινιάσθηκαν στίς 25 του μηνός, συνεργάζονται οι δικηγόροι Λουκάς Ροΰφος, Νίκ. Δαμίγος, Στέφ. Καραϊσκάκης, Ράνια Παπαναστασίου, Καλ. Μεταξωτού, Έλένη Γουώρεν — Καλαϊδοπούλου, Στέρ-

γιος Αναστασιάδης, Μαρία Λουίζα Χιμαρίου, Μαρία Μαλεβίτι καί Κωνστ. Λασσάδος. Έκτός από τά κεντρικά γραφεία του Πειραιά ή εταιρία αντιπροσωπεύεται καί στήν Θεσσαλονίκη, τό Λονδίνο, τήν Λευκωσία καί τήν Βαλέττα.

### ΕΚΔΟΣΕΙΣ

#### ΜΙΝΟΥ Δ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΕΝΟΣ ΠΑΛΙΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΦΟΙΤΗΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

Μετά από δύο πετυχημένες εκδόσεις «Κασιώτες Καραβοκύρηδες στόν 19ο καί 20ο αιώνα» (βραβείο Ακαδημίας Αθηνών 1990) καί «ή Αίγυπτος πού έζησα», ό Μίνος Δ. Κομνηνός μόλις εξέδωσε τό τρίτο βιβλίο του γραμμένο Αγγλικά μέ τίτλο «Memories of England - a Greek student reminisces».

Έκατοντάδες, ίσως καί χιλιάδες είναι οι Έλληνες αυτοί φοιτητές πού άφου άπόκτησαν τό πτυχίο τους σέ κάποιο Πανεπιστήμιο ή Κολλέγιο τής Αγγλίας κατέχουν σήμερα αξιόλογες θέσεις σέ ναυτιλιακά γραφεία στόν Πειραιά, Λονδίνο ή Νέα Υόρκη. Ό Κομνηνός είναι ό πρώτος ίσως, παλιός Έλληνας φοιτητής από τήν Αγγλία πού τολμά νά καταγράψει μέ απλή γλώσσα, μέ γλαφυρότητα άλλα καί μέ άρκετό χιούμορ τίς αναμνήσεις του αυτές τής δεκαετίας του '60. Τό βιβλίο τιμάται δρχ. 1.500 τηλέφ. 4525546 ή 8621934.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



| Όνομα                  | Σημαία   | Τ.Γκρός | Έτος Ναυπηγ. | Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος                                                                                                                                      |
|------------------------|----------|---------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>        |          |         |              |                                                                                                                                                                    |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ.           | Κυπριακή | 9.059   | 1974         | Κατέπλευσε στό Μοντεβιδέο στίς 13/6 μέ βλάβη στήν κυρία μηχανή.                                                                                                    |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ II            | Έλληνική | 1.532   | 1972         | Υπέστη βλάβη στή μηχανή στά Δαρδανέλλια στίς 13/6 καί ρυμουλκήθηκε στόν Πειραιά για έπισκευές.                                                                     |
| <b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b> |          |         |              |                                                                                                                                                                    |
| ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ     | Έλληνική | 19.960  | 1972         | Έμεινε άκυβέρνητο στή ράδα του Φλάσσιγκ στίς 13/6 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.                                                                                |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Λ.             | Κυπριακή | 16.317  | 1973         | Κατά τό ταξίδι Πόρτ Κέλαγκ για Αμβέρσα συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Super Vision» σέ θέση 36.11.5 Β, 04.20 Δ. στίς 18/6 καί κατευθύνθηκε προς Κάδιξ για έπιθεώρηση. |
| ΦΡΗ ΠΙΓ'Σ              | Μάλτας   | 15.688  | 1969         | Ανέφερε βλάβη στή μηχανή στίς 21/6 καί κατέπλευσε στή ράδα του Πειραιά για έπιθεώρηση.                                                                             |
| ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ          | Κυπριακή | 10.194  | 1972         | Προσέκρουσε σέ φράγμα στή Μπαλμπόα στίς 25/6 καί υπέστη έλασματοургικές ζημιές στήν πλώρη.                                                                         |
| <b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:</b>  |          |         |              |                                                                                                                                                                    |
| ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ         | Κεϋλάνης | 2.934   | 1972         | Κατά τή διάρκεια έπισκευών του στή ράδα του Πειραιά, υπέστη πυρκαϊά στήν υπερκατασκευή στίς 24/6.                                                                  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ        | Έλληνική | 52.086  | 1990         | Επιθεωρήθηκε έν πλώ στό Τέξας, συνεπεία άπώλειας τής άγκυρας καί μέρους τής άλυσίδας πού υπέστη στίς 15/6.                                                         |



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τό γεγονός ότι διανύομε πλέον τό καλοκαίρι τοῦ 1991, ἡ ναυλαγορά ξε-  
ροῦ φορτίου διανύει συνθηκῆς σταθερό-  
τητας καί ἐμπνέει αισιοδοξία γιά τό ἀμε-  
σο μέλλον τῆς.

Ἡ ἀναμονή εἰσόδου τῶν Σοβιετικῶν  
στήν ἀγορά τῶν σιτηρῶν, ἡ διακοπή τῆς  
ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν στή Βραζι-  
λία καί ὁ σημαντικός ἀριθμός φορτίων  
γαϊανθράκων καί μεταλλεύματος στό  
χώρο τοῦ Εἰρηνικοῦ συντελοῦν στή δια-  
τήρηση τῆς αισιοδοξίας.

Ὅπως, σημειώσαμε καί στό δελτίο  
ναυλαγορᾶς τῆς 15 Ἰουνίου, τό γεγονός  
ὅτι πολλοί ναυλωτές προσφεύγουν στή  
λύση τῆς χρονοναύλωσης γιά περίοδο 3-  
5 μηνῶν, προσπαθώντας νά ἐξασφαλί-  
σουν πλοῖα γιά τά φορτία τοῦ Ἰουλίου  
— Αὐγούστου, ἀποφεύγοντας ἔτσι νά  
καλύψουν τίς ἀνάγκες τοῦς τῆ τελευ-  
ταία στιγμῆ, σύνθητες φαινόμενο γιά αὐ-  
τή τή περίοδο τοῦ ἔτους, ἐρμηνεύεται ὡς  
φόβος γιά περιορισμό τοῦ διαθέσιμου  
τοννάζ, ἀκόμη καί στά μέσα τοῦ καλο-  
καιριοῦ.

Στόν τομέα τῶν σιτηρῶν, ἀν καί οἱ  
πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις ὑπῆρ-  
ξαν σχετικά λίγες, ἀπόρροια τῆς ἀπου-  
σίας τῶν μεγάλων ναυλωτικῶν οἰκῶν, οἱ  
ὁποῖοι ἐσπευσαν νά βγοῦν ἀπό τήν ἀγο-  
ρά γιά νά μήν συντείνουν ἀκόμη περισ-  
σότερο στήν ἀνοδο τῶν ναύλων, ἐνῶ  
καί τῆς ἐπανεισόδου τῶν Σοβιετικῶν  
ναυλωτῶν, τά ἐπίπεδα ἦταν ὑψηλά στά  
μεγέθη πάναμαξ στόν Ἀτλαντικό. Στά  
λοιπά βασικά φορτία ἡ ροή ὑπῆρξε στα-  
θερή καί οἱ ναῦλοι πού συμφωνήθηκαν  
διατηρήθηκαν στά ἤδη διαμορφωμένα ἐ-  
πικερδῆ ἐπίπεδα:

## Σιτηρά:

- 60.000 τόν. Μισσιισσιππί γιά Γκέντ, δολ. 14,75.
- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπω-

νία, δολ. 28,50.

— 52.000 τόν. Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰα-  
πωνία, δολ. 14,25.

— 35.000 τόν. Νότιο Αὐστράλια γιά  
Νταμμάμ, δολ. 25,25.

— 24.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἀλγε-  
ρία, δολ. 27,00.

— 21.400 τόν. Μπορντώ καί Ἀμβουρ-  
γο γιά Πόρτ Σουδάν, δολ. 25,50.

— 20.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Τα-  
ραγκόνα, δολ. 19,16.

— 20.000 τόν. Σαίντ Λόρενς γιά Λά  
Γκουαίρα, δολ. 20,00.

## Γαϊάνθρακες:

— 110.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς καί  
Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Ἰαπωνία, δολ.  
15,50.

— 100.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς γιά  
Τάραντο, δολ. 7,30.

— 100.000 τόν. Πόρτ Κέμπλα γιά  
Ρόττερταμ, δολ. 13,75.

— 100.000 τόν. Νιού Σάουθ Γουέιλς  
γιά Ταραγκόνα, δολ. 14,00.

— 80.000 τόν. Ρόττερταμ γιά Τά-  
ραντο, δολ. 4,82.

— 65.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαίη γιά  
Χόγκ Κόγκ, δολ. 11,75.

## Σιδηρομεταλλεύματα:

— 150.000 τόν. Τουμπαράο γιά Ἰα-  
πωνία, δολ. 12,00.

— 120.000 τόν. Βραζιλία γιά δύο λι-  
μάνια Κίνας, δολ. 13,25.

— 110.000 τόν. Σέβεν Ἀϊλάντ γιά  
Ρόττερταμ, δολ. 5,55.

— 110.000 τόν. Δυτ. Αὐστράλια γιά  
Ἰαπωνία, δολ. 6,50.

— 95.000 τόν. Νουαντσίμπου γιά Ἀμ-  
βέρσα, δολ. 5,15.

## Λιπάσματα:

— 24.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Δυτ. Ἀ-

κτή Ἰνδίας, δολ. 45,50.

## Ζάχαρη:

— 18.000 τόν. Ἀγ. Μαυρίκιος γιά Λισ-  
σαβώνα, λίρες 19,75.

— 11.000 τόν. Ντῶρμπαν γιά Λονδί-  
νο, λίρες 18,90.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Κύριο γνώρισμα τῆς ἀγορᾶς τῶν χρονο-  
ναυλώσεων κατά τό δεύτερο δεκαπενθῆ-  
μερο τοῦ Ἰουνίου, ἡ μεγάλη προθυμία τῶν  
ναυλωτῶν νά ἐξασφαλίσουν τοννάζ γιά  
περίοδο 3-5 ἡ καί 12 μηνῶν, ἐνῶ ἀπό τήν  
πλευρά τῆς ἡ πλοιοκτησία ἀντιμετώπισε μέ  
ψυχραιμία τή ζήτηση καί πολλοί πλοιοκτη-  
τες προτίμησαν νά διατηρήσουν ἀνοικτά  
τά πλοῖα στόν Ἀτλαντικό.

Μερικές χαρακτηριστικές μισθώσεις:

— 68.900 τόν. d.w. ἀπό Κόντινεντ μέ-  
σω Κόλπου ΗΠΑ γιά Ταϊβάν, δολ. 17.250  
τῆν ἡμέρα.

— 64.300 τόν. d.w. ἀπό Βορ. Εἰρηνικό  
γιά Ἰαπωνία, δολ. 10.000 τῆν ἡμέρα,  
πλέον ἀμοιβῆς δολ. 230.000.

— 65.000 τόν. d.w. ἀπό Κίνα κυκλικό  
ταξίδι Αὐστράλιας, δολ. 13.100 τῆν ἡμέ-  
ρα.

— 58.250 τόν. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ μέ-  
σω Πουέρτο Ὁρντάζ γιά Καρατσι, δολ.  
14.000 τῆν ἡμέρα.

— 50.150 τόν. d.w. ἀπό Σκῶ μέσω  
Δυτ. Ἀφρικῆς γιά Κόλπο ΗΠΑ, δολ.  
10.000 τῆν ἡμέρα.

— 35.000 τόν. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ μέ-  
σω Κόλπου ΗΠΑ γιά Ἀπῶ Ἀνατολή, δολ.  
12.500 τῆν ἡμέρα.

— 30.900 τόν. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά  
Δυτική ἀκτή Κεντρικῆς Ἀμερικῆς, δολ.  
9.250 τῆν ἡμέρα.

— 29.700 τόν. d.w. ἀπό Μπιλμπάο γιά  
Ἀπῶ Ἀνατολή, δολ. 11.250 τῆν ἡμέρα.



## ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267



## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χωρίς ιδιαίτερη κινητικότητα, αλλά και χωρίς νά διασαλευθεί η ισορροπία ζήτησης και διαθέσιμου τοννάζ κύλησε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τις τελευταίες δύο εβδομάδες του 'Ιουνίου.

Στόν 'Αραβικό Κόλπο η ναυλαγορά προς 'Απω 'Ανατολή έχει ελαφρά πτώση και αναφέρθηκαν ναυλώσεις VLCC στά WS 82,5, - 85. Μιά ιαπωνική εταιρία ναύλωσε ένα VLCC για τρία συνεχή ταξίδια από 'Αραβικό Κόλπο στά WS 72.

Η ύπαρξη περίπου 5 εκατ. τόννων πετρελαίου σε πλωτή αποθήκευση περιορίζει σημαντικά το διαθέσιμο τοννάζ υπερδεξαμενοπλοίων.

Στή Μεσόγειο υπήρξε ζήτηση για πλοία 80.000 τόννων για φορτία με ήμερομηνίες φόρτωσης 'Ιουνίου.

Φυσική συνέπεια η αύξηση των ναύλων στά επίπεδα του WS 130-135. Στά μικρότερα μεγέθη 50-60.000 τόννων οι ναύλοι κυμάνθηκαν περί τά WS 150-

160.

Στή Δυτική 'Αφρική αναφέρθηκαν 5 ναυλώσεις πλοίων 1.000.000 βαρελιών και τά επίπεδα κυμάνθηκαν γύρω στά WS 95-97,5. Τό τοννάζ στην περιοχή διατηρήθηκε σε ισορροπία με την υπάρχουσα ζήτηση.

Η αγορά της Καραϊβικής χαρακτηρίζεται στάσιμη και τά φορτία 50-60.000 τόννων με κατεύθυνση τή Βορ. 'Αμερική κυμάνθηκαν περί τά WS 150-160.

Τέλος, στά καθαρά φορτία, οι ακόλουθες ναυλώσεις υποδηλώνουν μία όχι και ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα αγορά:

— 30.000 τον. από Βαλτική για Βορ. 'Αμερική, WS 170.

— 30.000 τον. από Ρουμανία για Τουρκία, WS 127,5.

— 30.000 τον. από Καραϊβική για Βορ. 'Αμερική, WS 180.

— 30.000 τον. από Κόλπο για Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 105.

— 29.000 τον. από Σιγκαπούρη για Καρατσι, WS 162,5.

## Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα 'Αγερία, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 12-15.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Κ.: Κόλπο ΗΠΑ 27.000 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 46 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΑΜΕΛΙ: Κόλπο ΗΠΑ 22.000 τον. φωσφάτα Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 46 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 22-30.

ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣΣ: Κόντινεντ 21.400 τον. σιτηρά Πόρτ Σουδάν, δολ. 25,50 φίο, 6.000/1.800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-10.

ΓΑΛΗΝΗ: Τρομπέτας 50.000 τον. βωξίτη Μπαϊρνασάιντ, δολ. 10 φίο, 22.000/16.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 25-'Ιουλίου 5.

ΛΗΤΩ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 46 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ: Σαίντ Λόρενς 20.000 τον. περίπου σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 20 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 28 - 'Ιουλίου 3.

ΦΟΙΝΙΞ: Πόρτ Κέμπλα 100.000 τον. γαϊάν-

θρακες Ρέντκαρ, δολ. 13,75 φίο, 35.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 22 - 'Αυγούστου 1.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Πόντα ντέ Μαδέϊρα 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,55 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουλίου 11-15.

ΛΕΩΝ: Σαλντάνχα Μπαίη 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 10,35 φίο, φόρτωση κλίμακας /30.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-10.

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. Ταραγκόνα, δολ. 19,16 φίο, 12 ημέρες, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 5.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Σαλντάνχα Μπαίη 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 8,75 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουλίου 8-14.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Βραζιλία 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα δύο λιμάνια 'Απω 'Ανατολής, δολ. 13,25 φίο, φόρτωση κλίμακας /25.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 5.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Νιουκάστλ 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ταραγκόνα, δολ. 14 φίο, 35.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-30.

ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,35 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουλίου 1-10.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαίη 10.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 15,50 φίο, 8 ημέρες, 'Ιουλίου 1-15.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: Πόρτ Λουΐς 18.000 τον. ζάχαρη χύδην Λισσαβώνα λίρες 19,75 φίο, .500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-10.

## ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Χουαγκπού 'Ιουνίου 23-29, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Βορ. Κίνα, δολ. 13.100 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ: 29.700 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μπιλμπάο 'Ιουλίου 1-8, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.180 τον. d.w. του 1980, παράδοση ποταμό 'Ορινόκο 'Ιούνιο, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ: 29.332 τον. d.w. του 1979, παράδοση Καρατσι άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ: 64.750 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κασσιούγκ 'Ιουνίου 27 - 'Ιουλίου, ταξίδι 50-100 ημερών με επαναπαράδοση Σκώ /Πάσσαρο, δολ. 11.250 τις πρώτες 50 ημέρες και δολ. 13.000 την ημέρα για τις επόμενες.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 72.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ μέσω 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω Κωνσταντζας με επαναπαράδοση Πάσσαρο, δολ. 13.900 την ημέρα.

ΜΙΣΤΡΑΛ: 79.760 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ 'Ιουλίου 1-7, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 18.000 την ημέρα.

ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι: 36.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΤΖΕΜΙΝΙ: 58.255 τον. d.w. του 1970, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 15-17, ταξίδι μέσω Πουέρτο 'Ορντάς, μέσω 'Ακρωτηρίου, με επαναπαράδοση Καρατσι, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Απω 'Ανατολή 'Ιουνίου 19-25, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 68.870 τον. d.w. του 1989, πα-

## 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»



ράδοση Κόντινεντ 'Ιουνίου 20-3, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 17.250 την ημέρα.

ΠΗΤΕΛ Α.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία, 'Ιουνίου 20-23, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 12.850 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.537 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ τέλη 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα, πλέον δολ. 325.000 για πλοίο υπό έργο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Ιούνιο, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 18.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 64.300 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βορ. Ειρηνικό 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 230.000 για πλοίο υπό έργο.

ΑΠΤΕΡΑ: 38.600 τον. d.w. του 1970, παράδοση Σιγκαπούρη 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: 15.200 τον. d.w. του 1970, παράδοση Μπαγκόγκ 'Ιουνίου 24-29, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 5.650 την ημέρα.

ΠΡΙΓΚΗΠΟΣ: 26.826 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπάχια Μπλάνκα 'Ιουνίου 18, επαναπαράδοση Περού, δολ. 8.100 την ημέρα, πλέον δολ. 170.000 για πλοίο υπό έργο.

ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 35.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 63.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ 'Ιουνίου 21, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 18.000 την ημέρα.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: 118.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 10-20, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Τουρκίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 13.250 την ημέρα.

#### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 61.632 τον. d.w. του 1980, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ άμεση, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: 61.897 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ταϊβάν 'Ιουνίου 20-30, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.700 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ατλαντικό 'Ιουνίου 15-30, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.580 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Απω 'Ανατολή τέλη 'Ιουνίου, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ: 77.300 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ 'Ιουλίου 1-15, περίοδο πέντε μηνών πρὸς δολ. 12.650 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση Γκέιντ άμεση, ταξίδια 11-13 μηνών με επαναπαράδοση άνοικτή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.166 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κίνα άμεση, ταξίδι 6-8 μηνών, δολ.

10.600 την ημέρα.

ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ: 150.900 τον. d.w. του 1971, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 25-Αυγούστου 25, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 15.000 την ημέρα.

#### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΠΑΡΑΜΣ: Ράς Λανούφ 45.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 155, 'Ιουνίου 19. ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Ράς Λανούφ 80.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 115, όσιόν Μεσόγειο WS 120, 'Ιουνίου 17.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Κβινάνα, WS 100, 'Ιουνίου 30.

ΣΑΧΑΡΑ: Περσικό Κόλπο 340.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 92,4, 'Ιουνίου 28.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Ράς Τανούρα 130.000 τον. Τελοίκ Σεμάγκα, WS 110, άμεση.

ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ: Τζεμπέλ Ντάνα 88.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 95, 'Ιουνίου 22.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Δυτ. 'Αφρική 136.500 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 95, 'Ιουλίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΩΝΥ: Πουέρτο Λά Κρούζ 70.000 τον. Μπαϊγγουεη, WS 160, 'Ιουνίου 25.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 245.000 τον. Ταϊβάν, WS 90, 'Ιούνιο.

ΕΙΡΗΝΗ Α.: Ντός Μπόκας 122.000 τον. Σάινες, WS 67, 'Ιουνίου 28.

ΜΕΤΕΩΡΑ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 165, 'Ιουνίου 19.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Κόλπο ΗΠΑ 29.000 τον. καθαρά 'Απω 'Ανατολή, δολ. 725.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. καθαρά Δύση, WS 65, 'Ιουνίου 18.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Μπαχάμας 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 162,5, 'Ιουνίου 22.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Όδησσό 50.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 157,5, 'Ιουνίου 20.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: 'Αρζού 79.000 τον. Μεσόγειο, WS 115, 'Ιουνίου 26.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Κωνσταντζα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 120, 'Ιουνίου 23.

ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. καθαρά Βραζιλία, WS 180, 'Ιουνίου 18.

ΙΚΑΡΟΣ: Πούντα Καρντόν 34.000 τον. Τούζπαν, WS 180, 'Ιουνίου 22.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Μποναίρ 70.000 τον. Πορτλαντ, WS 155, 'Ιουνίου 24.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: 'Ερυθρά Θάλασσα 96.000 τον. 'Ιταλία, WS 105, 'Ιουνίου 29.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 95, άρχές 'Ιουλίου.

ΠΑΡΙΣ II: 'Αρζού 78.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 110, 'Ιουνίου 23.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 92,5, 'Ιουλίου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: 'Ελλάδα 28.000 τον. καθαρά Σιγκαπούρη, δολ. 660.000 κατ' άποκοπή, 'Ιούνιο.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περσικό Κόλπο 275.000 τον. Βραζιλία, WS 88,5, 'Ιουνίου 29.

#### Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 28 'Ιουνίου, 1991.

|            |       |        |
|------------|-------|--------|
| Λάς Πάλμας | 82.00 | 173.00 |
| Θέουτα     | 79.00 | 179.00 |
| Ντάρμπαν   | 97.00 | 242.00 |

#### ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Κολόμπο    | 84.00  | 300.00 |
| Σίδνεϋ     | 105.00 | 213.00 |
| Χόγκ Κόγκ  | 99.00  | 192.00 |
| Σιγκαπούρη | 85.00  | 171.00 |
| Τόκιο      | 101.00 | 242.00 |

#### ΑΜΕΡΙΚΗ

|                 |        |        |
|-----------------|--------|--------|
| Μόντρεαλ        | 85.00  | 198.00 |
| Νέα 'Υόρκη      | 74.00  | 188.00 |
| Χάμπτον Ρόουντς | 76.00  | 188.00 |
| Χιούστον        | 69.00  | 155.00 |
| Νέα 'Ορλεάνη    | 69.00  | 155.00 |
| Λός 'Αντζελες   | 76.00  | 200.00 |
| Κρίστομπαλ      | 87.00  | 200.00 |
| Ρίο 'Ιανείρο    | 87.00  | 280.00 |
| Μπουένος 'Αϊρες | 103.00 | 220.00 |
| Μοντεβιδέο      | 127.00 | 239.00 |

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581.

|                     | IFO/180 | MDO    |
|---------------------|---------|--------|
| <b>ΕΥΡΩΠΗ</b>       |         |        |
| Ρότερνταμ           | 75.00   | 145.00 |
| Γένοα               | 87.00   | 196.00 |
| 'Αμβούργο           | 75.00   | 162.00 |
| Χάβρη               | 86.00   | 188.00 |
| Πειραιάς            | 84.00   | 180.00 |
| <b>ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ</b> |         |        |
| Πόρτ Σάϊδ           | 82.00   | 225.00 |
| Τζέντα              | 93.78   | 198.28 |
| Ράς Τανούρα         | 92.42   | 184.25 |
| 'Ην. 'Αρ. 'Εμιράτα  | 86.00   | 212.00 |
| <b>ΑΦΡΙΚΗ</b>       |         |        |
| Λάγος               | 83.00   | 183.00 |
| Ντακά               | 110.00  | 198.00 |

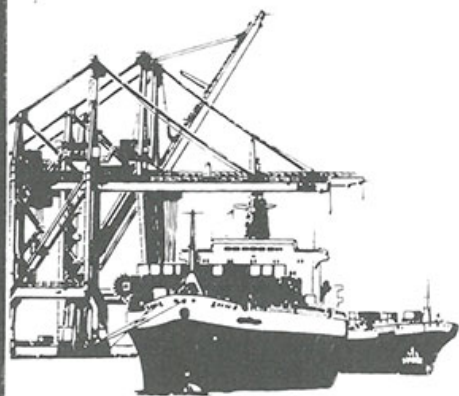
## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET  
PIRAEUS

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



# NAFTIKA CHRONIKA



## A STRANGE ATTITUDE

In spite of the fact that France is a maritime nation with a long history and tradition it has somehow never found it necessary to relegate its administration of maritime affairs to anything as important as a ministry.

The urgings of eminent personalities to this end have consistently fallen on deaf ears and this writer remembers the bewilderment expressed by that distinguished professor of maritime law, Monsieur Rodiere who, during a talk in Athens, had expressed his regret at the persistent indifference of the authorities of his own country to shipping. At the same time, he praised our own wisdom in having a Ministry of Mercantile Marine.

At various times, in France, the administration of maritime affairs has been handled by an Undersecretariat of the Sea, by a simple Directorate in a related ministry and, more recently by a Deputy Minister of the Sea, Monsieur Jacques Mellick. During the last reshuffle, however, the post was demoted to General Secretary of the Ministry of Supply, Housing, Transport and Space and handed to Monsieur Jean - Yves le Drian, mayor of Lorient.

## QUALITY MANAGEMENT CERTIFICATE DOUBTS

The growing trend towards Classification Societies issuing Quality Management Certificates came in for sharp criticism at Intercargo meetings which took place in Oslo in June.

«We are not against quality control» explained Intercargo's Chairman Frank Chao «quite the contrary. We are entirely in favour of good management practice and indeed members are working all the time for improvement at every level within our companies whether big or small but what is appropriate for one might not be for another.

«The system now developing» explained Vice Chairman Spyros Polemis «seems unlikely to serve the industry properly and will give a false impression of the expertise and professionalism of many shipping companies around the world. The theoret-

ical and in some cases arbitrary criteria and parameters now being used, will have the effect of distorting the true competency and efficiency of the companies»

Intercargo's new Vice Chairman Bjorn Wilhmsen (Norway) added «Human failure has frequently been identified as a contributory factor in ship accidents and in cases of pollution we must all have a positive approach and work towards the achievement of high safety standards. The quality of management is an important factor and should be given the highest priority by all. But it is not the only element».

Intercargo is planning a second seminar on Bulk Ship Casualties as a follow up to that held in Oslo on 10th June. The role of management will be one of the issues to be addressed.

## IMO SECRETARY - GENERAL IN ATHENS

The recent visit to Athens of IMO Secretary - General William O' Neil was a busy round of meetings with Greek shipping men and officials, among whom the Minister of Mercantile Marine, Mr. Aristotle Pavlides who also gave a lunch in his honour.

On June 25, Mr O' Neil paid a visit to the offices of the Greek Shipowners' Union and met the president and members of the foreign affairs committee with whom he conferred on matters relating to world shipping, while the evening of the same day he was honoured by the Greek Chamber of Shipping for his constructive work in promoting maritime safety.

Finally, on the morning of June 28 the chairman and board of directors of the Hellenic Marine Environment Association - HELMEPA honoured Mr. O' Neil for his achievements in the field of protection of the marine environment.

## TRANSFER TO LUXEMBURG

In the first quarter of 1991, more than half of Belgium's merchant fleet has been transferred to Luxembourg registry.

The quarterly statistical review of the Belgian Maritime Administration reported that on March 30, 1991, the merchant fleet consisted of 67 ships totalling 1.883.486 grt or

3.133.360 dwt. Although these figures are identical to those of the previous quarter, there is one basic difference, attributable to the system of double registry by which the silent transfer of half the fleet to the Grand Duchy was achieved.

According to the agreement signed last year in Belgium between the state, the shipowners and the unions, it became possible to transfer about sixty ships in the first six months. The results of the first quarter, therefore, are a temporary indication referring to a total of 25 transfers via subsidiary Luxembourg companies which cover a total of 904,510 grt. or 1,554,945 dwt.

It is to be noted that the agreement covers all types of ships except for Channel liners. Nevertheless, the owners of such ships have also expressed their desire to be allowed to transfer to Luxembourg registry.

## ANOTHER FREE REGISTER

Faced with strong union opposition, the Spanish government has postponed the introduction of a second privileged register which was conceived at the insistence of Spanish owners.

The seat of the new register will be in the Canary Islands and it will start functioning next year, coinciding with the introduction of a new financial and tax regime in the islands.

Of the unions, both the Transport



Federation, which is a member of the ITF, and the independent Seamen's Union, have asked the socialist government of Premier Felipe Conzaes to reject this second register but without success. This is due to the fact that Spanish shipping, which consists of 3.1 million grt., is steadily declining. This has prompted the government to turn a deaf ear to union demands in the hope that the second register will, as it has done in other countries, prevent the slide and even add more ships to Spain's total strength.

### ● **TSAVLIRIS SALVAGE DIVISION ACTIVE**

By far the most active tug in the Tsavlis fleet during months, has been the salvage tug «Apollon», stationed at Djibouti. Unable to render assistance to the 6000 ton dwt cargo ship «Naviluck» (on fire of Somalia) due to pirate attacks, the «Apollon» proceeded to the assistance of the Rumanian cargo ship «Risnov» in trouble about 600 miles east of Djibouti only to find that she was being assisted by a sistership. Her luck then changed. After towing the Ro-Ro «Cape Edmond» (laden with military vehicles — under charter to the U.S. Sealift Command) from Jeddah towards Damman, she was diverted back to the Red Sea and thence towed her to Piraeus.

The «Apollon» subsequently rendered escort services to the VLCC «Ambra Stressa» in the Red Sea whilst on passage back from Piraeus to her Djibouti salvage station. Thereafter she sailed to the assistance of the 27.000 ton dwt bulk carrier «Trust» (fully laden with US\$ 25 M steel products) disabled with main engine damage about 800 miles west of Co-

### **WARTSILA DIESEL ENGINES FOR NESTE'S NEW TANKERS**

Kvaerner Masa - Yards has ordered Wartsila Diesel main and auxiliary engines for the two crude oil carriers the shipyard is building for the Finnish oil company Neste Oy.

The 91.100 dwt tankers will each have two 6-cylinder Wartsila Vasa 46 main engines with an output of 5,430 Kw, and three 8 - cylinder Wartsila Vasa 22/26s auxiliary engi-

nes with an output of 1,300 Kw.

The vessels that are scheduled for completion in August 1992 respectively February 1993 will carry crude oil and oil products in short haul traffic in Northern Europe, the North Sea, Scandinavia and the Baltic Sea, but will also be equipped for world - wide operation.

lombo. She connected up to the casualty on 3/5/91 and towed her to Singapore under Lloyds Open Form at an average speed of 6 knots. Allowing for her return trip to Djibouti, the «Apollon» aggregated 15,000 miles during the last three months which must be considered a record performance for a stationed salvage tug entitling her to the «Blue Riband» of the salvage industry if there were one.

### ● **HIGH COST**

The decision by Norway's Bergen to opt for a double hull in the two VLCC's ordered in Japan is bound to make these 300,000 tonners among the most expensive ships of our time.

They are being built at the NKK yards and the double hulls will add 15% to their normal price. Bergesen's general manager believes the double hulls will make the ships more marketable but a survey conducted by «Trade Winds» shows that of 78 VLCC and ULCC's on order, 53 will have single hulls.

Bergesen have also ordered a third ship at the Sumitomo yard and all three are to be delivered within 1993. The U.S. Oil Pollution Act of 1990 stipulates that tankers ordered after

June 30 this year must have double hulls if they are to enter American waters.

The starting price for the three ships is in the order of 285 million dollars. With double hulls, their cost will rise towards 350 million dollars.

### ● **FIRST EVER FACSIMILE BROADCAST BY SATELLITE IN JAPAN**

For the first time ever, ships at sea received up - to the minute, high quality newspapers and weather reports by broadcast facsimile via satellite.

The new service was inaugurated on May 1st, by KDD, the Japanese telecommunications organization with Asahi Shinbun, the Japanese newspaper organization, as KDD's first customer. It is also available to other organizations on land who wish to broadcast information in the form of facsimile messages to numbers of ships or other Inmarsat - A users.

Newspaper articles and weather reports are sent from a facsimile machine at the point of origin, via the Inmarsat satellite system, to an unlimited number of recipients who form a group. Any mobile ship earth station with the group number entered in its software can receive the message.

## **International TAGAROPULOS, S. A.**

**(General Ship — Chandlers)  
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON

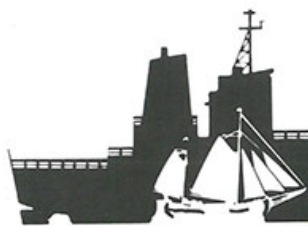
Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16





# Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| ABIN ΟΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) | 68 | 51073 |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ              | 83 | 13800 |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ               | 65 | 8374  |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ.            | 71 | 1594  |
| ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ            | 73 | 8243  |
| ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ           | 77 | 32508 |
| 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  |
| ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ           | 76 | 11084 |
| ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ          | 84 | 16800 |
| ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ            | 85 | 16800 |

|                 |    |        |
|-----------------|----|--------|
| ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ    | 78 | 6933   |
| ΑΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ | 77 | 9136   |
| ΑΤΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | 77 | 78021  |
| ΑΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑΤΡ   | 77 | 9136   |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ | 83 | 20960  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ  | 77 | 38484  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ | 83 | 35000  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ      | 73 | 53964  |
| ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)    | 69 | 1599   |
| ΑΚΜΗ            | 77 | 16080  |
| ΑΚΟΗ            | 74 | 55783  |
| ΑΚΡΙΤΑΣ         | 78 | 13889  |
| ΑΚΡΟΠ           | 83 | 35911  |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)  | 78 | 198764 |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ       | 72 | 13638  |
| ΑΚΤΗ            | 77 | 14998  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ       | 74 | 10058  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ     | 75 | 22575  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ     | 81 | 14641  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II   | 77 | 1598   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III  | 77 | 1584   |
| ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ   | 68 | 9084   |
| ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ       | 83 | 15857  |
| ΑΛΙΝ II         | 69 | 10650  |
| ΑΛΚΑΙΟΣ         | 77 | 11213  |
| ΑΛΚΙΜΟΣ         | 85 | 24700  |
| ΑΛΚΜΗΝΗ         | 79 | 10996  |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ        | 73 | 13631  |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)   | 91 | 56580  |
| ΑΛΜΑ            | 80 | 11584  |
| ΑΛΜΠΕΡΤΑ        | 84 | 17882  |
| ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ      | 84 | 14103  |
| ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ      | 84 | 14103  |
| ΑΛΦΑ ΞΑΝ (δ.)   | 72 | 52440  |
| ΑΛΦΑ ΞΑ'Υ       | 74 | 52459  |
| ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)  | 72 | 51818  |
| ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΕΡ    | 85 | 14400  |
| ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ      | 84 | 22000  |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| ΑΜΑΖΟΝΙΑ           | 77 | 9328  |
| ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ          | 84 | 36958 |
| ΑΜΙΛΛΑ             | 72 | 13631 |
| ΑΜΟΡΓΟΣ            | 83 | 34000 |
| ΑΜΦΙΩΝ             | 78 | 11173 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ     | 79 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ   | 81 | 36061 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ       | 80 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ      | 84 | 10511 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ   | 89 | 36781 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ    | 79 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ     | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ  | 74 | 13348 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ    | 78 | 13889 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ     | 82 | 29487 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ       | 83 | 20432 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ     | 85 | 14400 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ   | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ      | 78 | 13889 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ  | 84 | 24643 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ     | 83 | 18641 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ     | 82 | 19343 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ      | 74 | 13631 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ   | 89 | 36781 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ      | 84 | 24643 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ      | 79 | 10993 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ     | 78 | 13889 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ   | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ   | 71 | 9229  |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ  | 79 | 13883 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ  | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ      | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ      | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΙΟΝ  | 77 | 15378 |
| ΑΝΑΜΕΛΙ            | 77 | 14584 |
| ΑΝΑΞ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)  | 83 | 5280  |

|                        |
|------------------------|
| πρός Λιβύη 21/5        |
| πρός Ταϊτάουγκ 25/5    |
| πρός Βιτόρια 18/5      |
| α. Μονφαλκόνε 24/5     |
| μεσογειακές μεταφορές  |
| πρός Σέβεν Άιλαντ 18/5 |
| α. Καράτσι 2/5         |
| πρός Γιοκαχάμα 22/5    |
| πρός Μαρακάιμπο 6/5    |
| πρός Φιλιππίνες 11/5   |
| προς Ν. Αμερική 24/5   |
| ε. Πειραιά 29/5        |
| ε. Πειραιά 5/5         |
| μεταφορές Πάτρας       |
| πρός Βιτόρια 24/5      |
| α. Χάμιλτον 15/5       |
| πρός Κίνα 21/4         |
| προς Ν. Όρλεάνη 11/5   |

|                          |
|--------------------------|
| ε. Κοπερ 25/5            |
| α. Ν. Όρλεάνη 17/5       |
| πρός Πράσια Μόλε 24/5    |
| πρός Σάφ 17/5            |
| πρός Σάφι 24/5           |
| πρός Κούρε 23/5          |
| πρός ΗΠΑ 18/5            |
| πρός Κασσιόγκ 19/5       |
| μεσογειακές μεταφορές    |
| πρός Ίντσον 30/5         |
| πρός Ρίβερ Όρινγκο 26/4  |
| α. Ντάρμπαν 15/5         |
| ε. Γουακαμάτσου 24/5     |
| α. Τζουαίμα Τέρμ. 26/5   |
| ε. Τζιμπουτί 12/5        |
| δ. Κων/πολη 17/5         |
| ε. Άμβερσα 29/5          |
| πρός Ίβαν 22/4           |
| πρός Σικάγο 16/5         |
| ε. Πειραιά 1/4           |
| ε. Πειραιά 14/1          |
| στό Μπαντάρ Άμπας        |
| ε. Μπρέξ 30/5            |
| ε. Αλεξάνδρεια 26/5      |
| ε. Νταμμά 22/5           |
| πρός Ίντσον 22/5         |
| πρός Σαβάννα 6/4         |
| ε. Κολουμπίνα Ρίβερ 28/5 |
| υπό ναυπήγηση            |
| πρός Άμυδον 1/6          |
| πρός Σικάγο 23/5         |
| α. Χόγκ Κόγκ 28/5        |
| πρός Μαυρίκιος 21/5      |
| ε. Φουκουγιάν 20/5       |
| προς Μπρίξχαμ 28/5       |
| δ. Ντόβερ 8/5            |
| πρός Χόγκ Κόγκ 30/5      |
| πρός Σαντάντερ 9/5       |

|                            |
|----------------------------|
| α. Ν. Όρλεάνη 20/5         |
| πρός Σιγκαντίχ 19/5        |
| πρός Πόρτ Κέλαγκ 20/5      |
| α. Νιούκαστλ 22/5          |
| ε. Μπ. Άιρς 16/5           |
| ε. Μαρίνα ντρί Καράρα 29/5 |
| πρός Άμυδον 14/5           |
| α. Μανίλα 21/5             |
| α. Τζέιντα 15/5            |
| ε. Χάμπτον 28/5            |
| ε. Ρόττερνταμ 1/56         |
| ε. Λέ Χάβρη 29/5           |
| α. Ν. Όρλεάνη 15/5         |
| ε. Νιούκαστλ 28/5          |
| πρός ΗΠΑ 27/5              |
| πρός Χόγκ Κόγκ 27/5        |
| πρός Κορέα 24/5            |
| ε. Ρουέν 26/5              |
| πρός Ταχόμα 25/5           |
| ε. Άντεν 30/3              |
| πρός Ταϊβάν 16/5           |
| πρός Ιαπωνία 13/5          |
| ε. Χάλ 27/5                |
| πρός Αυστραλία 19/5        |
| προς Σουό 11/5             |
| πρός Σιγκαπούρη 3/4        |
| πρός Αλγέρι 28/5           |
| πρός Άμυδον 21/5           |
| ε. Φρημντλ 28/5            |
| πρός Λαττάκια 14/5         |
| πρός Εύρωπη 9/5            |
| πρός Μπελαγκουάν 27/5      |
| πρός Άμβερσα 23/4          |
| πρός Πόρτο Κουεζάλ 12/5    |
| πρός Ιαπωνία 25/5          |
| πρός Λός Άντζελες 22/5     |
| πρός Ρανναας               |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ            | 80 | 15688  |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)       | 75 | 69222  |
| ΑΝΑΦΗ                | 85 | 34400  |
| ΑΝΔΡΕΑΣ              | 77 | 15592  |
| ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ            | 71 | 18634  |
| ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)       | 84 | 38500  |
| ΑΝΔΡΟΣ               | 85 | 34500  |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)    | 72 | 119505 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)    | 72 | 119505 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | 76 | 115461 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ       | 73 | 32781  |
| ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ       | 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 ΦΑΙΘΟ          | 84 | 36353  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ          | 85 | 25300  |
| ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ             | 78 | 24941  |
| ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)          | 72 | 17355  |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)          | 81 | 30622  |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ | 89 | 70000  |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)  | 73 | 101439 |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)  | 73 | 116150 |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ            | 76 | 6051   |
| ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ               | 75 | 35716  |
| ΑΠΝΟΙΑ                  | 75 | 34409  |
| ΑΡΑΓΚΟΝ                 | 73 | 10713  |
| ΑΡΑΜΙΣ (δ.)             | 77 | 75124  |
| ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ               | 83 | 13508  |
| ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)            | 76 | 19016  |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)         | 78 | 75588  |
| ΑΡΓΟΝΗΤΙ (δ.)           | 77 | 19378  |
| ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)        | 91 | 29500  |
| ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ           | 78 | 20328  |
| ΑΡΓΩ ΤΡΕΙΝΤΕΡ           | 78 | 20328  |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΑΡΕΤΗ                 | 73 | 13631  |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ II           | 72 | 20239  |
| ΑΡΙΑΝΑ                | 73 | 23134  |
| ΑΡΙΕΛ                 | 70 | 7571   |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ           | 85 | 13600  |
| ΑΡΙΩΝ                 | 73 | 13633  |
| ΑΡΚΑΔΙ                | 83 | 4097   |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)          | 82 | 30042  |
| ΑΡΚΑΣ                 | 88 | 36309  |
| ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ            | 81 | 16300  |
| ΑΡΜΟΝΙΑ               | 73 | 23144  |
| ΑΡΜΠΕΛΛΑ              | 75 | 22575  |
| ΑΡΤΕΜΙΣ               | 87 | 36648  |
| ΑΡΤΕΜΙΣ               | 77 | 66259  |
| ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)      | 65 | 8344   |
| ΑΡΤΕΜΩΝ               | 84 | 22172  |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ            | 76 | 30149  |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ            | 84 | 25063  |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ             | 66 | 35001  |
| ΑΣΗΜΟΝΑ               | 81 | 30500  |
| ΑΣΚΟΝΑ                | 70 | 13363  |
| ΑΣΛΕ'Υ                | 74 | 13633  |
| ΑΣΤΗΡ                 | 70 | 17485  |
| ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)       | 76 | 18343  |
| ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)    | 62 | 18033  |
| ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)  | 76 | 28059  |
| ΑΤΕΝΙ (δ.)            | 81 | 14582  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)        | 74 | 128399 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) | 78 | 35315  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)     | 83 | 37452  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΒΙΟΡ       | 77 | 37456  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'ΙΝ     | 86 | 35954  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ     | 81 | 31654  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ    | 81 | 35840  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)         | 75 | 44601  |
| ΑΤΛΑΣ                 | 77 | 11804  |
| ΑΥΛΙΣ                 | 79 | 10993  |
| ΑΥΛΙΣ                 | 77 | 6096   |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ        | 66 | 2335   |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ              | 70 | 18328  |
| ΑΦΡΟΣ                 | 72 | 11076  |

|                      |
|----------------------|
| ε. Ίντσον 18/5       |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/5  |
| πρός Ταϊβάν 14/5     |
| α. Αλεξάνδρεια 29/4  |
| έπωληση Έλληνες      |
| ε. Χώρ Φακάν 20/4    |
| πρός Ιαπωνία 23/5    |
| πρός Τουμπάρ 4/5     |
| πρός Κασυνγιόγκ 11/4 |
| ε. Σιγκαπούρη 20/5   |
| ε. Γκάνδη 29/5       |
| πρός Ταϊβάν 6/5      |

|                            |
|----------------------------|
| πρός Μάλτα                 |
| πρός Ταγκονούρα 18/5       |
| πρός Άμπιζάν 15/5          |
| πρός Σίντι Κερ 7/5         |
| ε. Γουίλμινγκτον 26/5      |
| πρός Καμσάρ 1/6            |
| πρός Δουνκέρκη 24/5        |
| α. Ούλσν 23/4              |
| ε. Μπάγια Μπλάνκα 23/5     |
| πρός Πειραιά 13/5          |
| έπισκ. Κολοκύμα ρίβερ 25/5 |
| ε. Λός Άντζελες 20/5       |
| πρός Αδελαΐδα 20/5         |
| έπωληση Έλληνες            |
| ε. Πέτερρεντ 30/5          |
| α. Χιούστον 22/5           |
| πρός Ιαπωνία 27/5          |
| α. Ρας Τανούρα 28/5        |
| ε. Ντουμπάι 21/4           |
| α. Ν. Όρλεάνη 9/4          |
| πρός Σάντος 27/5           |
| πρός Βιτόρια 19/4          |
| πρός Χάιφα 14/5            |
| ε. Σάν Νικόλας Μπ. 6/4     |
| πρός Κίνα 16/5             |
| πρός Χόγκ Άιλαντ 23/5      |
| πρός Γιβραλτάρ 24/5        |
| πρός Αρούμα 28/5           |
| υπό ναυπήγηση              |
| πρός Μπ. Άιρς 20/5         |
| πρός Τασιμπάν 11/5         |

|                          |
|--------------------------|
| πρός Όζκα 24/5           |
| πρός Ούλσν 14/5          |
| πρός Αυστραλία 24/5      |
| πρός Ισραήλ 24/5         |
| πρός Λός Άντζελες 11/5   |
| πρός Ζήμπαγκε 23/5       |
| μεταφορές Ρεθύμνου       |
| πρός Μαϊμί 20/5          |
| ε. Σεπετίμα 22/5         |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 11/5  |
| ε. Πόρτ Γκίλες 27/5      |
| πρός Λαέμ Τασμπάγκ 13/5  |
| πρός Μπάγια Μπλάνκα 12/5 |
| πρός Δ. Αφρική 27/5      |
| πρός Τζέιντα 8/5         |
| πρός Ντάρμπαν 20/5       |
| ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/5    |
| πρός Εϊγκλ 11/5          |
| πρός Σουίνουσκ 12/5      |
| πρός Ν. Αφρική 25/5      |
| α. Ν. Όρλεάνη 27/5       |
| έπισκευές Χάμπτον 30/5   |
| ε. Μπιέρτα 22/5          |
| πρ. «BP Energy»          |
| πρός Καναδά 8/5          |
| μετ. «Αντίπαρος» (ε.)    |
| πρός Σουηδία 25/5        |
| α. Σάν Νικόλας Μπ. 16/5  |
| πρός Καρίμπο 19/5        |
| πρός Άνω Ανατολή 19/5    |
| ε. Ίντσον 22/5           |
| πρός Πόρτ Τάμπατ 9/4     |
| πρός Β. Εύρωπη 2954      |
| ε. Βανκούβερ 18/5        |
| α. Πόρτ Άρθουρ 20/5      |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 1/5   |
| πρός Χοντζίνα 28/5       |
| πρός Σάφι 18/5           |
| δργεί Πειραιά            |
| δ. Γιβραλτάρ 22/5        |
| δργεί Πειραιά            |
| α. Γιβραλτάρ 31/5        |
| πρός Τάμα 16/5           |
| πρός Άμβερσα 16/5        |
| πρός Λαύριο 20/5         |
| πρός Ήρσλκιο 22/5        |



|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)      | 59 | 1599   |
| ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)         | 91 | 56580  |
| ΒΕΝΕΤΙΚΟ               | 78 | 12238  |
| ΒΕΡΓΩ (μ.)             | 72 | 57527  |
| ΒΙΕΝ Μ.                | 78 | 1600   |
| ΒΟΛΟΣ Ι.               | 58 | 10340  |
| ΒΟΛΤΑΖ (δ.)            | 72 | 1589   |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ    | 59 | 9374   |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)         | 67 | 35041  |
| ΓΑΛΗΝΗ                 | 58 | 1584   |
| ΓΑΛΗΝΗ                 | 77 | 39236  |
| ΓΑΛΙΣΣΑΣ               | 77 | 17412  |
| ΓΑΡΜΠΗΣ                | 72 | 41164  |
| ΓΕΡΟΣ (δ.)             | 73 | 30067  |
| ΓΕΡΓΙΟΣ Β. (δ.)        | 61 | 18796  |
| ΓΕΡΓΙΟΣ Κ.             | 72 | 12204  |
| ΓΕΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ  | 77 | 3321   |
| ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)       | 75 | 16489  |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)      | 65 | 37710  |
| ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)     | 66 | 2475   |
| ΓΚΑΣ ΣΟΥΞ (δ.)         | 65 |        |
| ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ          | 83 | 21200  |
| ΓΚΙΚΑΣ                 | 80 | 10991  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ          | 74 | 59995  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ        | 76 | 16014  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ       |    |        |
| ΣΤΡΙΑ                  | 73 | 16439  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ           | 76 | 13036  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ            | 77 | 11733  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ    | 78 | 13005  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ         | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ           | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ      | 79 | 14530  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΙ'Ε          | 74 | 13036  |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ        | 72 | 13179  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ          | 76 | 14592  |
| ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ              | 71 | 16306  |
| ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)           | 58 | 12732  |
| ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ      | 72 | 19960  |
| ΓΟΥ'ΙΜΕΑ               | 84 | 34253  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ      | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ         | 79 | 19264  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ        | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ         | 79 | 19267  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ         | 72 | 19426  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ       | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ        | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ           | 74 | 19264  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ        | 77 | 19265  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ     | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)    | 81 | 40650  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ          | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)   | 85 | 17199  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.) | 84 | 17199  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)  | 86 | 17199  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)    | 84 | 17199  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)    | 86 | 17199  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ       | 73 | 114933 |
| ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ           | 69 | 12840  |
| ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ           | 69 | 12373  |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)          | 75 | 19752  |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ               | 73 | 7323   |
| ΔΑΦΝΗ                  | 84 | 35746  |
| ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ            | 58 | 10586  |
| ΔΕΛΦΙΝΙ                | 75 | 19906  |
| ΔΗΛΟΣ (δ.)             | 71 | 17957  |
| ΔΗΛΟΣ                  | 70 | 8825   |
| ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)           | 82 | 31000  |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.            | 83 | 35911  |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.            | 73 | 45502  |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ              | 76 | 62565  |
| ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ             | 68 | 15090  |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)        | 68 | 48687  |
| ΔΥΣΤΟΣ                 | 72 | 3847   |
| ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ           | 86 | 34620  |
| ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ          | 69 | 12705  |
| ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ       | 85 | 21300  |
| ΕΒΙΑ                   | 61 | 10029  |
| ΕΒΜΑΡ                  | 76 | 16398  |
| ΕΘΝΙΚ (δ.)             | 75 | 125947 |
| ΕΘΝΟΣ                  | 77 | 16726  |
| ΕΙΡΗΝΗ                 | 85 | 12811  |
| ΕΙΡΗΝΗ Λ.              | 82 | 90747  |
| ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ    | 73 | 10227  |
| ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ            | 89 | 36800  |
| ΕΛΕΝ                   | 82 | 37811  |
| ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)          | 64 | 1927   |
| ΕΛΙΕ (δ.)              | 69 | 1553   |
| ΕΛΛΑΣ (δ.)             | 68 | 39531  |
| ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)         | 79 | 254076 |
| ΕΛΛΗ                   | 76 | 11282  |
| ΕΛΛΗΝ                  | 82 | 19370  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)  | 76 | 47344  |
| ΕΛΛΙΔΑ                 | 63 | 1554   |
| ΕΛΠΙΣ                  | 71 | 9885   |
| ΕΛΠΙΣ                  | 84 | 37472  |
| ΕΜΕΡΑΛΔ                | 85 | 28000  |
| ΕΜΠΡΟΣ                 | 78 | 8890   |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)     | 72 | 1596   |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)   | 65 | 12079  |
| ΕΝΑΡΣΙΣ                | 79 | 10985  |
| ΕΝΤΕΒΟΡ                | 84 | 22208  |
| ΕΝΤΡΑΤ ΦΕΘ             | 73 | 36265  |
| ΕΞΠΛΟΡΕΡ               | 84 | 22208  |
| ΕΞΠΡΕΣ                 | 78 | 12688  |
| ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ         | 73 | 4658   |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ              | 70 | 10006  |
| ΕΡΙΜΤΑ ΙΙ (δ.)         | 72 | 126140 |
| ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ              | 76 | 12557  |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.             | 78 | 16935  |

|                         |    |        |                           |
|-------------------------|----|--------|---------------------------|
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ                | 73 | 13633  | πρόσ Λέ Χάβρη 30/5        |
| ΕΥΘΥΤΗΣ                 | 73 | 10006  | ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 20/5 |
| ΕΥΡΟΣ (δ.)              | 84 | 24310  | ε. Σάο Σεμπασιάνο 19/5    |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 71 | 16379  | ε. Κοκόλα 9/5             |
| ΕΥΡΟΤΖΟΥ                | 70 | 16374  | πρόσ Σ. Κρούα 6/5         |
| ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ          | 79 | 10996  | πρόσ Πόρτ Σάϊδ 28/3       |
| ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ              | 80 | 10342  | πρόσ Κριστομάρλα 23/4     |
| ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)             | 75 | 57160  | ε. Φιλαδέλφεια 29/4       |
| ΕΦΕΣΣΟΣ                 | 73 | 18958  | πρόσ Ν. Όρλεάνη 24/5      |
| ΖΑΝΕΤ                   | 66 | 4503   | ε. Χάιφα 13/5             |
| ΖΑΝΝΗΣ                  | 81 | 22857  | α. Ήστ Λόντον 28/5        |
| ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)            | 77 | 69338  | πρόσ Βραζιλία 24/4        |
| ΖΕΥΣ                    | 71 | 87667  | πρόσ Τουμπαρά 29/5        |
| ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ              | 77 | 18838  | πρόσ Ταϊουάν 14/5         |
| ΖΗΝΩ                    | 81 | 23100  | α. Κασσιούκ 18/5          |
| ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ           | 78 | 13977  | πρόσ Όζακα 27/5           |
| ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ           | 72 | 15952  | α. Χόγκ Κόγκ 29/5         |
| ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ               | 79 | 13941  | πρόσ Άλεξάνδρεια 28/5     |
| ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ             | 76 | 32465  | πρόσ Βαρκελώνη 25/5       |
| ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ           | 72 | 15455  | ε. Έλκατ 22/5             |
| ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ               | 78 | 13941  | ε. Χάιφα 30/5             |
| ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ              | 76 | 32465  | α. Κίγκστον 30/5          |
| ΖΙΝΙ                    | 76 | 11348  | πρόσ Κάμπο 7/5            |
| ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ               | 77 | 34035  | α. Ν. Όρλεάνη 26/5        |
| ΗΡΩ                     | 76 | 17129  | ε. Σάν Φραντίσκο 24/5     |
| ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ              | 81 | 16700  | ε. Γέλα 25/5              |
| ΗΦΑΙΣΤΟΣ                | 83 | 45025  | πρόσ Άρζιου 11/5          |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)     | 81 | 58397  | πρόσ Σαλτάννα Μπαί 24/5   |
| ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ           | 68 | 12660  | πρόσ Μιλάκι 25/5          |
| ΘΑΛΕΙΑ                  | 82 | 33374  | πρόσ Ούμπε 1/5            |
| ΘΑΛΕΙΑ                  | 76 | 16873  | πρόσ Παρανάγουα 23/5      |
| ΘΕΟΓΕΝΗΣ                | 72 | 9986   | α. Άλεξάνδρεια 9/5        |
| ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ         | 82 | 24000  | ε. Μπάνμπουρ 26/5         |
| ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ             | 71 | 6631   | πρόσ Φόλμουθ 17/5         |
| ΙΚΑΡΟΣ (δ.)             | 75 | 19752  | α. Γιβραλτάρ 14/5         |
| ΙΛΙΑΣ (δ.)              | 75 | 39995  | α. Μπιλμπάο 26/4          |
| ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ         | 72 | 38278  | πρόσ Ν. Όρλεάνη 29/5      |
| ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤ         | 73 | 9547   | πρόσ Πάτρα 30/5           |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖΕΥ         | 72 | 9964   | στον Πειραιά 29/5         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ          | 83 | 20960  | πρόσ Σ. Αραβία 20/5       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ           | 67 | 14569  | ε. Πειραιά 22/5           |
| ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ             | 77 | 6933   | πρόσ Πειραιά 17/5         |
| ΙΟΣ                     | 85 | 34400  | πρόσ Τάμα 13/5            |
| ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)   | 75 | 20570  | πρόσ Πειραιά 11/5         |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.)             | 69 | 1110   | μεσογειακές μεταφορές     |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)           | 61 | 22075  | πρόσ Τομπρούκ 28/5        |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ      | 82 | 35626  | ε. Γιοκοχάμα 28/5         |
| ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ         | 77 | 16267  | πρόσ Ούμ Σάϊδ 17/5        |
| ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ            | 81 | 13913  | α. Λός Άντζελες 24/5      |
| ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ           | 76 | 12772  | πρόσ Μπ. Άμπας 17/5       |
| ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ             | 76 | 15967  | ε. Ρόττερταμ 21/5         |
| ΚΑΘΡΙΝ Α.               | 70 | 16285  | ε. Χοντίντα 22/5          |
| ΚΑΛΗ Α.                 | 77 | 35716  | πρόσ Σάν Φραντίσκο 24/5   |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.             | 74 | 15938  | α. Γιβραλτάρ 20/4         |
| ΚΑΛΑΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ    | 85 | 17879  | πρόσ Πράια Μόλε 14/5      |
| ΚΑΛΠΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ          | 81 | 31850  | πρόσ Κουϊνκάντο 21/4      |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)    | 77 | 247160 | ε. Ρός Τανούρα 28/5       |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)    | 76 | 218447 | α. Λούτ Τέρμιναλ 16/5     |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ        | 68 | 25120  | πρόσ Αίγυπτο 3/5          |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ        | 73 | 12458  | πρόσ Σουζ 10/5            |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ         | 81 | 15819  | πρόσ Βανκούβερ 23/5       |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)    | 77 | 247160 | α. Ρός Τανούρα 14/5       |
| ΚΑΠΑΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.) | 76 | 218447 | ε. Τζουμαί Τέρμιναλ 28/5  |
| ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ       | 67 | 15472  | ε. Χάιφα 28/5             |
| ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ      | 71 | 30193  | πρόσ Ίταλία 20/5          |
| ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.        | 82 | 36284  | ε. Άλτορέθ 1/5            |
| ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.      | 82 | 36341  | α. Σάν Λορέντζο 28/5      |
| ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ         |    |        |                           |
| ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ               | 82 | 29281  | πρόσ Τουμπαρά 5/5         |
| ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ               | 82 | 32078  | πρόσ Παναμά 10/5          |
| ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)  | 80 | 19982  | α. Πασιρ Γκουντάρ 6/5     |
| ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)           | 74 | 33914  | πρόσ Πορτογαλία 30/5      |
| ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ           | 72 | 14212  | πρόσ Κίλαγκ 24/5          |
| ΚΑΡΟΣ                   | 67 | 12702  | ε. Σάο Φραντίσκο 26/5     |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ                | 68 | 12701  | πρόσ Ρίο Ίανέριο 15/5     |
| ΚΑΡΥΑΝΤΑ                | 73 | 34067  | πρόσ Ροζάριο 22/5         |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ                | 70 | 16040  | πρόσ Αίγυπτο 17/5         |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)          | 68 | 1597   | μεσογειακές μεταφορές     |
| ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ            | 70 | 8190   | πρόσ Άμβούργο 28/5        |
| ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)        | 91 | 29900  | υπό ναυπήγηση             |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ             | 72 | 1532   | πρόσ Θεσσαλονίκη 23/5     |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ    | 77 | 8750   | ε. Άμβέρσα 1/6            |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)        | 68 | 2376   | α. Γιβραλτάρ 25/5         |
| ΚΑΤΙΝΑ (δ.)             | 66 | 38878  | α. Σάο Σεμπασιάνο 14/5    |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)     | 78 | 245140 | στή Φουτζέιρα 7/9/90      |
| ΚΙΡΚΗ (δ.)              | 70 | 44954  | πρόσ Φουτζέιρα 10/5       |
| ΚΛΕΛΙΑ                  | 91 | 12200  | υπό ναυπήγηση             |
| ΚΛΕΩΝ                   | 76 | 59319  | πρόσ Αλμαρε Τερζα»        |
| ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)   | 73 | 18744  | ε. Πόρτ Κέλαγκ 27/5       |
| ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)  | 81 | 19989  | πρόσ ΗΠΑ 20/5             |
| ΚΟΙΜΗΣΙΣ                | 81 | 34188  | α. Ροζάριο 11/5           |
| ΚΟΜΕΤ                   | 78 | 14374  | πρόσ Λός Άντζελες 25/5    |
| ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ        | 71 | 15547  | πρόσ Πόιντ Σέντραλ 21/5   |
| ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ            | 73 | 114543 | πρόσ Φουτζέιρα 20/5       |
| ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ          | 73 | 39219  | ε. Χόμπτον 28/5           |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ       | 71 | 38820  | ε. Άαρχους 30/5           |
| ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ         | 68 | 22836  | πρόσ ΗΠΑ 24/5             |
| ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 80 | 19982  | πρόσ Γκλέντσουον 28/4     |
| ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ       | 70 | 8201   | α. Λισαβώνα 18/5          |
| ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)             | 84 | 38000  | πρόσ Ίαπωνία 19/5         |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)           | 69 | 1579   | α. Πειραιά 21/5           |
| ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ             | 72 | 40720  | πρόσ Γαλλία 25/5          |
| ΚΡΑΝΤΩΡ                 | 71 | 8630   | δ. Πανομά 25/5            |
| ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)   | 74 | 18744  | α. Άλεξάνδρεια 13/5       |
| ΚΡΕΩΝ                   | 70 | 18164  | πρ. «Oriane G.»           |
| ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)         | 86 | 24900  | ε. Τζουμάιλ 5/5           |
| ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)          | 86 | 24900  | πρόσ Βατούμ 24/5          |
| ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)       | 68 | 14923  | ε. Ρόττερταμ 1/6          |
| ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)      | 74 | 42470  | ε. Τζέινα 15/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)     | 67 | 14926  | α. Θεσσαλονίκη 17/5       |
| ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)        | 86 | 26874  | πρόσ Ελλάδα 26/5          |
| ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)         | 73 | 42470  | ε. Τζέινα 15/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)         | 86 | 24000  | ε. Σετουμπάλ 23/5         |
| ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)        | 86 | 24900  | α. Βενετία 22/5           |



|                         |    |       |                         |                       |    |        |                             |
|-------------------------|----|-------|-------------------------|-----------------------|----|--------|-----------------------------|
| ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)           | 74 | 61054 | € Φός 29/5              | MINI ΛΟΥΥ             | 71 | 1598   | α. Πόλυ Μπής 8/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)        | 73 | 61054 | πρός Κάπ Λοπέζ 22/5     | MINI ΛΟΥΤ             | 71 | 1584   | € Ν. Όρλεάνη 26/3           |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)         | 73 | 42470 | € Πειραιά 28/5          | MINI ΛΟΥΤΙΚ           | 70 | 1587   | πρός Μαράκιμο 22/5          |
| ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)     | 86 | 24000 | πρός Σκίνα 29/5         | MINI ΛΟΥΜ             | 74 | 1577   | € Ν. Όρλεάνη 3/5            |
| ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)    | 86 | 24000 | € Φουτζέρα 27/5         | MINI ΛΟΥΝΑΡ           | 70 | 1592   | α. Χιούστον 23/4            |
| ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)       | 86 | 24900 | ναυπηγ. Ναυκασάκι       | MINI ΛΟΥΜΦ            | 75 | 1587   | € Ν. Όρλεάνη 26/5           |
| ΚΡΙΟΣ                   | 71 | 11101 | α. Άσπυοντ 24/5         | MINI ΛΟΥΤ             | 70 | 1592   | € Ντεμεράρα 16/5            |
| ΚΡΙΤΙΑΣ                 | 67 | 9549  | πρός Σουηδία 15/5       | MINI ΣΑΚΟΥΡΑ          | 70 | 1580   | € Ντεμεράρα 16/5            |
| ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.) | 80 | 19882 | πρός Γιβραλτάρ 31/5     | MINOAN ΡΗΦΕΡ          | 64 | 4575   | € Πειραιά 29/5              |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ              | 78 | 21194 | πρός Αυστραλία 17/5     | MINOZ                 | 75 | 28082  | πρός Ταλλίν 29/4            |
| ΚΥΘΝΟΣ (δ.)             | 71 | 17355 | € Ντότζες 21/5          | ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ          | 66 | 22217  | πρός Ρίο Γκράντε 26/5       |
| ΚΥΜΩ                    | 74 | 65685 | μετ. «Φολεγανδρός» (€.) | ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ         | 74 | 28082  | € Λένινγκραντ 21/5          |
| ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ       | 81 | 29710 | € Γκρεσίκ 1/5           | ΜΙΧΑΗΛ (δ.)           | 76 | 51977  | πρός Δ. Αφρική 7/5          |
|                         |    |       |                         | ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ             | 68 | 23067  | € Ρίο Γκράντε 26/5          |
|                         |    |       |                         | ΜΙΧΑΛΗΣ Β.            | 72 | 20715  | € Γδύνια 28/5               |
| ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7)         | 74 | 60250 | € Φουτζέρα 9/5          | ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ         | 78 | 16726  | πρός Βανκούβερ 27/4         |
| ΛΑΙΩΝ ΕΜΑ (δ.)          | 77 | 18658 | α. Καργάνα 13/5         | ΜΙΧΑΛΗΣ Π.            | 82 | 32239  | πρός Ιαπωνία 2/5            |
| ΛΑΜΚΟΣ                  | 61 | 5643  | πρ. «Κίγγογας Μαρού»    | ΜΟΝΤΑΝΑ               | 73 | 19818  | δ. Παναμά 27/5              |
| ΛΑΚΩΝ                   | 69 | 8825  | € Λόγος 11/5            | ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ      | 69 | 8047   | πρός Γκουαγιακούλ 26/5      |
| ΛΑΜΥΡΑ                  | 83 | 36000 | € Γουκαμάτσου 27/5      | ΜΟΡΙΑΣ                | 77 | 13357  | πρός Πειραιά 28/5           |
| ΛΑΡΑ Σ.                 | 72 | 8848  | πρός Πύλο 29/5          | ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ             | 77 | 5785   | πρός Καναδά 16/5            |
| ΛΑΡΡΥ Λ.                | 70 | 16306 | € Νααντάλι 26/5         | ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ      | 83 | 31500  | πρός Ρίτσαρντ Μπρί 14/5     |
| ΛΑΣΙΘΙ                  | 77 | 4965  | έπισκ. Πειραιά 29/11    | ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ           | 66 | 3881   | πρός Γαλλία 19/5            |
| ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ           | 70 | 18799 | € Κων/πολη 18/5         | ΜΠΑΤΗΣ                | 73 | 78373  | πρός Πόντα ντά Μαδέιρα 8/5  |
| ΛΕΒΑΝΤΕΣ                | 77 | 65874 | € Πειραιά 19/5          | ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ           | 71 | 4077   | μετασκευάζεται Πειραιά      |
| ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)            | 74 | 52830 | πρός Κωνσταντίνα 26/5   | ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ           | 72 | 5580   | πρός Σούδα 21/5             |
| ΛΕΩΝ                    | 73 | 70931 | πρός Ν. Κορέα 16/4      | ΜΠΟΕΜ                 | 72 | 17728  | € Σιγκαπούρη 25/5           |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)           | 66 | 29287 | στη Φορταλέζα (άποθήκη) | ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)  | 83 | 32029  | α. Τζέμπε Ντάννα 30/5       |
| ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ               | 72 | 14212 | πρός Κήλαγκ 21/5        | ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ      | 79 | 16935  | πρός Όβουέντο 21/5          |
| ΛΗΝΤΕΡ                  | 84 | 20494 | α. Άλεξάνδρεια 13/5     | ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ           | 73 | 52831  | προς Νιούκασλ 15/5          |
| ΛΗΤΩ                    | 76 | 18104 | α. Βανκούβερ 24/4       | ΜΠΡΑΜΣ                | 86 | 21536  | πρός Κανόριες νήσους 27/4   |
| ΛΗΤΩ                    | 77 | 11264 | πρός Ρίο Γκράντε 11/5   | ΜΥΚΗΝΑΙ               | 79 | 11633  | πρ. «Πηνελόπη V»            |
| ΛΙΑ (μ.)                | 78 | 33191 | πρός Νακόντκα 4/4       | ΜΥΚΟΝΟΣ               | 67 | 12277  | πρός Τζέντα 9/5             |
| ΛΙΚΑ                    | 76 | 61615 | € Φός 21/5              | ΜΥΣΙΝΙΔΙ              | 77 | 5785   | πρός Χαλκίδα 27/5           |
| ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ         | 68 | 9505  | πρός Παναμά 21/5        |                       |    |        |                             |
| ΛΙΣΜΠΟΥ                 | 71 | 2557  | πρός Άλγερία 9/5        |                       |    |        |                             |
| ΛΟΓΙΑΛΟΥ                | 69 | 9045  | στη Βασιλία             | ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ            | 77 | 35233  | προς Παρανάγουα 25/5        |
| ΛΟΥΓ'ΙΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΡΟΥ  | 86 | 36600 | € Ταϊμνα 27/5           | ΝΑ'ΑΝΤ                | 75 | 35561  | προς Νοβορόσκ 22/5          |
| ΛΟΥΣΙΟΣ                 | 73 | 63287 | α. Ν. Όρλεάνη 13/5      | ΝΑΕΟΣ                 | 70 | 9865   | προς Βραζιλία 17/5          |
| ΛΥΔΙ                    | 70 | 14878 | € Πειραιά 18/5          | ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ           | 71 | 6738   | προς Ν. Ζηλανδία 16/5       |
| ΛΥΔΙΑ II                | 74 | 8740  | € Άμβέρσα 2/6           | ΝΑΤΑ                  | 77 | 9359   | € Λισσαβώνα 27/4            |
|                         |    |       |                         | ΝΑΥΑΡΙΝΟ              | 74 | 8915   | πρός Πόρτο Κουετζίλ 18/4    |
| ΜΑΓΔΑ Π.                | 74 | 21755 | πρός Τσιγούαν 4/5       | ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)        | 75 | 115207 | α. Ρός Τανούρα 16/5         |
| ΜΑΖΑΛ II (δ.)           | 65 | 2676  | προς Βιαρέτζιο 23/5     | ΝΑΥΣΙΚΑ               | 70 | 1653   | προς Θεσσαλονίκη 20/5       |
| ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)            | 70 | 17485 | α. Πειραιά 28/5         | ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)          | 60 | 1598   | μετ. «Dhiran K. III» (Όνδ.) |
| ΜΑ'Τ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ          | 69 | 8047  | πρός Κριστομάλ 14/5     | ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ             | 78 | 16478  | πρός Μπίλιγκ 14/5           |
| ΜΑΙΔΑΝΔΡΟΣ (δ.)         | 81 | 23000 | πρός Λά Πλάτα 15/5      | ΝΕΑ ΤΥΧΗ              | 78 | 16478  | € Άμβέρσα 29/5              |
| ΜΑΙΡΗ                   | 68 | 22391 | € Ρίο Γκράντε 25/5      | ΝΕΜΕΑ                 | 79 | 10993  | πρός Άλεξάνδρεια 23/5       |
| ΜΑΙΡΗ                   | 84 | 14103 | μετ. «Ζίμ Μπραζίλ» (€.) | ΝΕΝΑ                  | 74 | 39866  | προς Βραζιλία 14/5          |
| ΜΑΙΡΗ Λ.                | 74 | 22246 | πρός Μπ. Άμπας 14/4     | ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ         | 67 | 1598   | δρνεύ Πειραιά               |
| ΜΑΙΡΗ Μ.                | 75 | 22577 | πρός Μαλαισία 15/5      | ΝΕΣΤΩΡ                | 82 | 37000  | πρ. Ιαπωνία 19/5            |
| ΜΑΙΡΗ Ν.                | 76 | 22297 | α. Βανκούβερ 24/5       | ΝΕΦΕΛΗ                | 83 | 39773  | € Άκαμπα 25/5               |
| ΜΑΙΡΗΝΗ                 | 72 | 20713 | α. Φλάσσιγκ 6/5         | ΝΗΡΕΥΣ                | 56 | 9942   | στη Δαμμέντα (άποθήκη)      |
| ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ               | 69 | 18923 | στο Μπ. Άϊερς 23/5      | ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)    | 75 | 44605  | πρ. Δ. Αφρική 29/4          |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ               | 73 | 31427 | α. Μπρέμερβαχεν 28/4    | ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)       | 78 | 29972  | πρ. Όδησσό 29/5             |
| ΜΑΝΑ                    | 77 | 30263 | πρ. Λισσαβώνα 20/5      | ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)        | 73 | 18494  | πρ. Ιταλία 24/5             |
| ΜΑΝΕΣΙ                  | 70 | 11256 | πρ. Καναδά 6/5          | ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)     | 76 | 44689  | α. Ν. Όρλεάνη 23/5          |
| ΜΑΝΘΟΣ                  | 77 | 5874  | στο Ρότερνταμ 28/5      | ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)      | 75 | 44601  | πρ. Άρζουα 24/5             |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ                | 70 | 9169  | πρ. Άσπυοντ 28/5        | ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)  | 80 | 33769  | δ. Γιβραλτάρ 15/5           |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)          | 83 | 31951 | δ. Παναμά 19/5          | ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)    | 83 | 38240  | πρ. Αρούμπα 9/5             |
| ΜΑΝΤΩ V.                | 72 | 17432 | δ. Έλσινόρη 25/5        | ΝΙΚΑΙΑ                | 73 | 19831  | πρ. Ρότερνταμ 24/5          |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ          | 80 | 33500 | πρ. Εύξεινο Πόντο 15/5  | ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)          | 74 | 56960  | α. Ν. Όρλεάνη 21/5          |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)            | 71 | 18552 | πρ. «Marathon Key»      | ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)        | 83 | 30684  | πρ. Βενεζουέλα 22/5         |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ       | 78 | 10994 | € Νιούκασλ 27/5         | ΝΙΜΡΟΝΤ               | 76 | 39004  | πρ. Κούρε 9/5               |
| ΜΑΡΙΑ                   | 81 | 29761 | € Ιντσόν 24/5           | ΝΙΝΗ                  | 75 | 16629  | πρ. Σαγκάη 4/5              |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.              | 74 | 15938 | πρ. Φιλαδέλφεια 6/5     | ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ            | 65 | 4507   | € Όσκαρσλνμ 25/5            |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Α.              | 84 | 19800 | πρ. Νιούπορτ 31/5       | ΝΟΡΘ ΒΑ'Γ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ   | 83 | 40300  | πρ. Βαστόν 26/5             |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)           | 70 | 51602 | πρ. Νιούπορτ 31/5       | ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΙΟΝ         | 87 | 36543  | πρ. Τοκουγιμά 24/5          |
| ΜΑΡΙΑ Σ.                | 70 | 1592  | € Σιγκαπούρη 25/5       | ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ       | 84 | 36300  | πρ. Ούλσάν 21/5             |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)           | 73 | 17432 | στο Άμστέρνταμ 18/4     | ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ          | 85 | 35854  | πρ. Νάρβικ 27/5             |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)      | 75 | 68411 | α. Γένοβα 26/5          | ΝΟΤΟΣ (δ.)            | 73 | 67239  | έπισκ. Πειραιά 14/4         |
| ΜΑΡΙΓΩ                  | 72 | 9824  | μεταφορές Έριθρας       | ΝΤΕΒΟΝ                | 81 | 10076  | πρ. Άλεξάνδρεια 15/5        |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)        | 81 | 26938 | πρ. Πόρτ Σουάν 9/5      | ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ        | 80 | 17100  | € Τέμα 26/5                 |
| ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)       | 73 | 64948 | € Σιγκαπούρη 19/5       | ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ         | 72 | 9710   | μετ. «Αιζήλαν Ρήφερ» (κ.)   |
| ΜΑΡΙΝΑ (δ.)             | 80 | 40000 | πρ. Νινηρία 10/4        | ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Φ.        | 71 | 9049   | € Πηνελόπη Έλληνες          |
| ΜΑΡΙΝΑ Λ.               | 88 | 30831 | πρ. Άρακζου 16/5        | ΝΤΟΒΕΡ                | 81 | 13598  | πρ. Πρίνς Ρούπερτ 22/5      |
| ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ               | 73 | 30077 | πρ. Ν. Υόρκη 18/5       | ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)    | 71 | 17744  | € Μπιζέροτα 25/5            |
| ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ        | 75 | 1599  | πρ. Βανκούβερ 15/5      |                       |    |        |                             |
| ΜΑΡΚΑ Λ.                | 75 | 14785 | € Μασσαλία 29/5         | ΟΘΩΝΗ (δ.)            | 71 | 17355  | πρ. Γιβραλτάρ 14/4          |
| ΜΑΡΚΕΣΑ                 | 77 | 33509 | α. Ρότερνταμ 1/6        | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ             |    |        |                             |
| ΜΑΡΚΙΖ                  | 75 | 28082 | πρ. Κέυ Γουέστ 15/5     | ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ          | 86 | 35600  | δ. Ντόβερ 26/5              |
| ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ            | 83 | 21000 | πρ. Λένινγκραντ 23/5    | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ       | 86 | 35600  | α. Ροζόριο 16/5             |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ                | 78 | 19974 | πρ. Μπουσάν 16/5        | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ       | 86 | 35600  | πρ. ΗΠΑ 15/5                |
| ΜΑΡΩ Λ.                 | 85 | 25000 | α. Χιούστον 19/5        | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ    | 86 | 35600  | πρ. Ρίο Πλάτε 6/5           |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ           | 69 | 22391 | € Μπουσάν 20/5          | ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ       | 86 | 35600  | πρ. Γιοκχάμα 27/5           |
| ΜΑΣΤΕΡ Τ.               | 82 | 20432 | πρ. Ρ. Πάβιτ 23/5       | ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)  | 76 | 178808 | πρ. Φουτζέρα 31/5           |
|                         |    |       | πρ. Νακόντια 17/4       | ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)  | 82 | 35417  | € Σεπετίμα 6/5              |
| ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ         | 78 | 15888 |                         | ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ        | 80 | 29710  | πρ. Ούλσάν 4/5              |
| ΜΕΛΕΤΗ                  | 75 | 35516 | πρ. Ίνδία 30/5          | ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ        | 77 | 14722  | πρ. Κόμπε 9/5               |
| ΜΕΝΑΛΟΝ                 | 76 | 34715 | πρ. Πόρτ Κέμπα 29/4     | ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ       | 84 | 17879  | πρ. Δουνκέρκη 30/5          |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ        | 62 | 14483 | πρ. Γιοκχάμα 23/5       | ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ        | 84 | 17879  | πρ. Κέυ Γουέστ 23/5         |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ                | 75 | 28082 | πρ. Πειραιά 31/5        | ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ     | 84 | 17879  | α. Χιούστον 17/5            |
| ΜΗΛΟΣ                   | 84 | 28100 | πρ. Ν. Άμερική 15/5     | ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ        | 77 | 14644  | α. Μπέλφαστ 18/5            |
| ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ             | 70 | 8106  | πρ. Ρίτσαρντ Μπρί 19/5  | ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.) | 91 | 53000  | πρ. Μπαχάμας 26/5           |
|                         |    |       | € καταλήθηκε 16/11/89   | ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)   | 90 | 53000  | πρ. Πασίρ Γκουτάνγκ 3/5     |
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ                | 70 | 15345 | στο Όρν 31/8/90         | ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) | 76 | 66259  | α. Τερνέστη 19/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ            | 70 | 1591  | δρνεύ Ν. Όρλεάνη        | ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)  | 90 | 52086  | α. Μπωμόντ 18/5             |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ            | 71 | 15998 | € Ν. Όρλεάνη 26/5       | ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ       | 80 | 29710  | δ. Κων/πολη 16/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ           | 72 | 1563  | α. Ν. Όρλεάνη 13/5      | ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ        | 77 | 14638  | α. Κόδιξ 24/5               |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ              | 70 | 1585  | δρνεύ Ν. Όρλεάνη        | ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.   | 87 | 59859  | πρ. Σιγκαπούρη 11/5         |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ               | 70 | 1591  | α. Χιούστον 22/5        | ΟΡΑΜΑ (δ.)            | 73 | 20768  | έπισκ. Παλέμο 29/5          |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ               | 70 | 1592  | α. Χιούστον 21/5        | ΟΡΑΝΤΟ                | 76 | 37784  | α. Μπουαίρ 25/5             |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ                | 70 | 1592  | πρ. Καλντέρα 3/5        | ΟΡΦΕΥΣ (δ.)           | 71 | 29749  | πρ. Λισσαβώνα 24/5          |
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ                | 70 | 1592  | δρνεύ Ν. Όρλεάνη        | ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ         | 83 | 20669  | πρ. Ρότερνταμ 24/5          |
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ             | 70 | 1591  | € Μπελζί Σίτυ 27/5      | ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ           | 77 | 13864  | πρ. Λόγος 12/5              |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ           | 71 | 1563  | δρνεύ Ν. Όρλεάνη        | ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ          | 70 | 5438   | πρ. Πόρτ Σάις 11/5          |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ              | 69 | 1570  | δρνεύ Ν. Όρλεάνη        | ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)        | 65 | 28133  | € Νανταί 27/5               |
| ΜΙΝΙ ΛΗ                 | 71 | 1557  | α. Πόρτ Άρθουρ 22/5     |                       |    |        | μεταφορές Βραζιλίας         |
| ΜΙΝΙ ΛΗΚ                | 70 | 1592  | α. Χιούστον 18/5        |                       |    |        |                             |
| ΜΙΝΙ ΛΗΚ                | 74 | 1588  | πρ. Πόρτο Ρίκο 8/5      | Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ           | 77 | 16505  | € Λός Άντζελες 27/5         |
| ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ            | 72 | 1562  | πρ. Ναυκατόν 25/5       | ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ           | 80 | 14397  | α. Ντάρμπαν 9/5             |
| ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ            | 70 | 1592  | α. Ν. Όρλεάνη 11/5      | ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ             | 82 | 8911   | € Άμβέρσα 31/5              |
| ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ             | 71 | 1592  | πρ. Ταρραγκόνα 23/5     | ΠΑΛ ΝΤΑΡΓΚΟΝ          | 77 | 8784   | α. Χιούστον 20/5            |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ               | 70 | 1592  | δρνεύ Πειραιά           | ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ            | 80 | 9835   | € Μίνα Καμπούς 30/5         |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ               | 70 | 1592  | δρνεύ Ν. Όρλεάνη        | ΠΑΛΛΑΣ                | 71 | 7890   | α. Άσπυοντ 14/5             |



|                           |    |        |
|---------------------------|----|--------|
| ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)         | 76 | 81106  |
| ΠΑΛΟΜΑ                    | 77 | 29457  |
| ΠΑΜΙΣΟΣ                   | 77 | 16237  |
| ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ          | 73 | 8953   |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.             | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ        | 72 | 39219  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΟΥΤ           | 70 | 23693  |
| ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)             | 74 | 20784  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ                  | 72 | 10104  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.               | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ        | 81 | 75545  |
| ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.             | 77 | 15460  |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.            | 75 | 20797  |
| ΠΑΡΗΣ II (δ.)             | 80 | 42236  |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)             | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΙΣ (δ.)                | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΟΣ (δ.)                | 73 | 17355  |
| ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ          | 78 | 6298   |
| ΠΑΤΕΡΑΣ                   | 81 | 31006  |
| ΠΑΤΜΟΣ (δ.)               | 69 | 3585   |
| ΠΑΤΜΟΣ                    | 72 | 16406  |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)            | 77 | 125947 |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.              | 71 | 16306  |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)            | 58 | 12297  |
| ΠΕΛΑΓΟΣ                   | 76 | 8376   |
| ΠΕΛΛΑ                     | 79 | 10993  |
| ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ                 | 70 | 1599   |
| ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ               | 78 | 1270   |
| ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ                | 78 | 2815   |
| ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ                 | 82 | 2477   |
| ΠΕΝΤΕΛΗ                   | 72 | 57802  |
| ΠΕΠΠΥ                     | 67 | 1183   |
| ΠΕΡΚΟ (δ.)                | 72 | 1597   |
| ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ                 | 72 | 16704  |
| 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   |
| ΠΗΤΕΡ Α.                  | 84 | 35808  |
| ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)    | 87 | 27333  |
| ΠΙΣΤΙΣ                    | 73 | 13631  |
| ΠΙΣΤΙΣ                    | 55 | 3768   |
| ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)            | 76 | 43681  |
| ΠΛΑΤΩΝ                    | 77 | 9674   |
| ΠΟΤ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ              | 72 | 57102  |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                   | 73 | 4737   |
| ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)             | 65 | 31768  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ                | 74 | 15976  |
| ΠΟΠΗ                      | 73 | 19564  |
| ΠΟΠΗ Π.                   | 77 | 10558  |
| ΠΟΡΤΑΤΙΤΣΙΑ               | 61 | 963    |
| ΠΟΞΕΙΔΩΝ                  | 63 | 3292   |
| ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.               | 58 | 11048  |
| ΠΡΑΤ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  |
| ΠΡΕΤΣΙ (δ.)               | 76 | 40632  |
| ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  |
| ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)            | 71 | 60929  |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ                | 70 | 9865   |
| ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ                | 72 | 3186   |
| ΠΥΛΟΣ                     | 72 | 9284   |
| ΠΥΡΓΟΣ                    | 78 | 1592   |
| ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)            | 57 | 12875  |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ (δ.)        | 77 | 18325  |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 2 (μ.)      | 79 | 32023  |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΓ'Υ 3 (δ.)      | 78 | 69016  |
| ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ               | 78 | 12683  |
| ΡΑΦΑΕΛΛΟ                  | 68 | 5169   |
| ΡΕΑ ΣΗ.                   | 69 | 2995   |
| ΡΕΑ ΣΤΑΡ                  | 77 | 1573   |
| ΡΕΝΕΣΙ                    | 70 | 11716  |
| ΡΕΝΤΟΥΝΤ                  | 67 | 3999   |
| ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ                 | 77 | 9774   |
| ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ             | 65 | 8021   |
| ΡΟΔΑΝΘΗ                   | 69 | 16588  |
| ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ            | 73 | 11180  |
| ΡΟΛΛΟΝ                    | 73 | 38611  |
| ΡΟΛΑΝΑ                    | 78 | 11348  |
| ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)             | 91 | 29506  |
| ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)            | 88 | 25000  |
| ΣΑΜΟΣ                     | 74 | 13633  |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ           | 85 | 35490  |
| ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)          | 81 | 4036   |
| ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)              | 77 | 19742  |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)          | 84 | 6471   |
| ΣΑΝ Π.                    | 81 | 35522  |
| ΣΑΝΝΥ                     | 77 | 3482   |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)           | 88 | 22637  |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)          | 86 | 22714  |
| ΣΑΝΤΒΙΚ                   | 76 | 1598   |
| ΣΑΡΛΑ                     | 77 | 15533  |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ                 | 74 | 8901   |
| ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ                 | 84 | 12811  |
| ΣΕΝ ΤΖΩΝ                  | 77 | 11168  |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ                  | 78 | 10995  |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)             | 76 | 81438  |
| ΣΕΡΙΦΟΣ                   | 67 | 12228  |
| ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)              | 67 | 988    |
| ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ               | 77 | 38514  |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ                  | 71 | 9767   |
| ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ                | 73 | 13631  |
| ΣΗΓΟΥΕΝΒ                  | 65 | 1503   |
| ΣΗΜΠΕΡΝΤ                  | 74 | 36465  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ            | 76 | 11866  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ             | 84 | 16800  |
| ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ           | 84 | 13911  |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ                 | 76 | 9123   |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| πρός Φός 28/5                  |  |
| πρός Βανκούβερ 16/5            |  |
| πρός ΗΠΑ 14/5                  |  |
| έπιωλήθη 'Ελληνες              |  |
| α. Βανκούβερ 11/5              |  |
| ε. Λουάλα 26/5                 |  |
| μετ. «Μαρίνα» (ε.)             |  |
| πρός Βενεζουέλα 23/5           |  |
| πρός Χάλιφαξ 19/5              |  |
| α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5            |  |
| πρός 'Αγγλία 20/5              |  |
| πρός ΗΠΑ 25/5                  |  |
| πρός Λάγος 20/5                |  |
| πρός Σαφάγκα 25/5              |  |
| ε. Τερνέστη 24/5               |  |
| πρός Γκόλβεστον 21/5           |  |
| α. Τζουσίμα Τέρμ. 19/5         |  |
| πρός Γιβραλτάρ 23/5            |  |
| ε. Ζάντο Τόμας ντε Καστίλ 23/5 |  |
| πρός Κόλοπο ΗΠΑ 1/6            |  |
| πρός Θεσσαλονίκη 7/5           |  |
| πρός 'Αλγέρι 25/5              |  |
| α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/5         |  |
| α. Γιβραλτάρ 30/5              |  |
| ε. Βηρυτό 21/5                 |  |
| πρός Βαρκελώνη 28/5            |  |
| ε. Γκόλβεστον 19/5             |  |
| ε. Πειραιά 29/5                |  |
| ε. Πειραιά 28/5                |  |
| ε. Πειραιά 28/5                |  |
| πρός Πειραιά 27/5              |  |
| πρός Χάμπτον 22/5              |  |
| πρός Σιβεργάτσια 30/5          |  |
| α. Σ. Λούι ντε Ρόν 28/5        |  |
| πρ. «Rossell M.»               |  |
| ε. Γιουροπόρτ 20/5             |  |
| α. Ταρραγκόνα 29/5             |  |
| πρός Γιοκχόμα 14/5             |  |
| δργεί Πειραιά                  |  |
| ε. Πειραιά 28/5                |  |
| δργεί Πειραιά                  |  |
| δργεί Πειραιά                  |  |
| δργεί Πειραιά                  |  |
| δργεί Πειραιά                  |  |
| α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 15/5      |  |
| πρός Ν. 'Αδριακή 17/5          |  |
| έψωσε σημαία Μπαχάμας          |  |
| πρός Γιοκχόμα 12/5             |  |
| α. Προβιντένς 23/5             |  |
| πρός 'Αμβέρσα 23/5             |  |
| στό Λομπίτο                    |  |
| ε. Φουτζέιρα 17/5              |  |
| έπισκ. Βαλλέντα 1/6            |  |
| δ. Ντόβερ 20/5                 |  |
| ε. Βενετία 30/5                |  |
| στήν Τέμα 10/5                 |  |
| πρός Τυνησία 1/5               |  |
| ε. Μόντρε ντε Ντέους 20/5      |  |
| ε. Γιοκχόμα 22/5               |  |
| πρός Χαλκίδα 15/5              |  |
| πρός Ρίβ 17/5                  |  |
| στή Σουζέ (άποθήκη)            |  |
| πρός 'Ιαπωνία 10/4             |  |
| πρός Νιγηρία 1/5               |  |
| ε. Τζουμάιλ 18/5               |  |
| πρός Φουτζέιρα 27/5            |  |
| πρός Μπαγκκόχ 28/5             |  |
| ε. Μορμουγκάο 26/5             |  |
| πρός Βόλο 25/5                 |  |
| πρ. «Βράχος»                   |  |
| ε. 'Αλμέρια 23/5               |  |
| ε. Πειραιά 17/5                |  |
| πρός Ραμπίχ 30/5               |  |
| πρός Σ. 'Αραβία 29/5           |  |
| πρός Σ. 'Αραβία 29/5           |  |
| πρός Κόμπε 28/5                |  |
| ε. Μπάρι 27/5                  |  |
| έψωσε σημαία Μάλτας            |  |
| πρός 'Ισπανία 28/5             |  |
| ε. Σουραμάνγια 12/5            |  |
| πρός Κότκα 27/5                |  |
| ε. Πόρτο Κουεζάλ 9/5           |  |
| α. 'Ιστον Λόντον 20/5          |  |
| πρός ΗΠΑ 30/5                  |  |
| α. Βανκούβερ 10/5              |  |
| πρός 'Αμστερνταμ 4/5           |  |
| πρός 'Αγασίρ 27/5              |  |
| έψωσε σημαία Λιβερν            |  |
| α. Σινκαπούρη 2254             |  |
| πρός ΗΠΑ 16/5                  |  |
| α. Ν. 'Ορλεάνη 6/4             |  |
| πρός Ούλασν 10/5               |  |
| πρός Γιβραλτάρ 23/5            |  |
| πρός 'Ιγουακούι 26/5           |  |
| πρός Πόρτο Βέσμε 19/5          |  |
| πρός Μήλο 22/5                 |  |
| πρός Β. 'Αμερική 23/5          |  |
| πρός Ρόττερνταμ 30/5           |  |
| πρός Πειραιά 25/5              |  |
| α. Ταρραγκόνα 15/5             |  |
| α. Ν. 'Ορλεάνη 16/5            |  |
| έψωσε σημαία Λιβερν            |  |
| ε. 'Αμβέρσα 18/5               |  |
| πρός Λά Γκουαίρα 5/5           |  |
| έπισκ. Πειραιά 4/1             |  |
| ε. Μοντεβιδέο 27/5             |  |
| πρός 'Αλεξανδρούπολη 19/5      |  |
| πρός Κήλαγκ 18/5               |  |
| ε. Λάγος 17/5                  |  |
| πρός Μπισόου 7/5               |  |
| πρός Σόμο 27/5                 |  |
| α. Πόρτ Σάι 30/4               |  |
| ε. Κων/πολη 25/5               |  |
| πρός Κότα Κινανμάλου 22/5      |  |
| πρός Κήλαγκ 21/5               |  |
| α. Ντάρμπαν 7/5                |  |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΣΙΦΝΟΣ                | 66 | 10663  |
| ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ         | 70 | 6702   |
| ΣΚΥΡΩΝ (δ.)           | 74 | 67239  |
| ΣΟΠΕΝ (δ.)            | 75 | 20495  |
| ΣΟΥΒΕΤΤΑ              | 84 | 22342  |
| ΣΟΥΒΕΤΤΑ              | 78 | 34034  |
| ΣΟΦΙΑ Κ.              | 78 | 15364  |
| ΣΟΦΟΥΛΑ               | 76 | 3814   |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ              | 78 | 12517  |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)           | 65 | 31296  |
| ΣΤΑΔΙΟΝ               | 75 | 18701  |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΤΣΙΟΥ(μ.) | 85 | 35835  |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ     | 73 | 32510  |
| ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ         | 72 | 31334  |
| ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.         | 77 | 19886  |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)     | 71 | 1584   |
| ΣΤΕΛΛΑ                | 76 | 163810 |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ              | 74 | 13036  |
| ΣΥΝΕΤΟΣ               | 78 | 9837   |
| ΣΥΝΕΤΟΣ               | 67 | 72576  |
| ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)       | 90 | 27500  |
| ΣΩΤΗΡΑΣ               | 82 | 31323  |
| ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ           | 78 | 12688  |
| ΤΑΝΤΑ                 | 73 | 16997  |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α.            | 75 | 14785  |
| ΤΑΥΓΕΤΟΣ              | 77 | 14607  |
| ΤΕΤΙΕΝ                | 85 | 25000  |
| ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ          | 72 | 9081   |
| ΤΖΕΤ II (δ.)          | 62 | 1591   |
| ΤΖΙΝΙ II              | 69 | 16229  |
| ΤΖΟΥ                  | 76 | 10801  |
| ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)         | 63 | 9143   |
| ΤΖΟΥΤΣΑ               | 75 | 14786  |
| ΤΖΟΥΤΣΑ               | 77 | 11348  |
| ΤΙΓΡΗΣ (μ.)           | 73 | 67904  |
| ΤΙΝΑ (δ.)             | 76 | 163810 |
| ΤΙΤΑΝ (δ.)            | 71 | 51281  |
| ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)         | 69 | 53829  |
| ΤΟΝ ΧΙΛΑ              | 78 | 19211  |
| ΤΟΠΑΖ                 | 85 | 28000  |
| ΤΟΣΚΑΝΑ               | 76 | 36204  |
| ΤΡΑΤ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ    | 84 | 17210  |
| ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1      | 68 | 2760   |
| ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ         | 81 | 16500  |
| ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Γ'ΛΑΝΤ      | 74 | 13639  |
| ΤΡΙΑΝΑ                | 64 | 999    |
| ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ             | 75 | 5595   |
| ΤΣΕΡΡΥ                | 76 | 13663  |
| ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ        | 77 | 13663  |
| ΤΣΕΦΟΥ                | 84 | 10511  |
| ΤΥΧΗ                  | 70 | 10886  |
| ΥΒΟΝΝΗ                | 77 | 14059  |
| ΥΠΕΡΙΩΝ               | 64 | 2167   |
| ΦΑΙΛΑ ΔΕΛΤΑ (δ.)      | 59 | 13354  |
| ΦΑΙΛΑ ΜΙΛΟΥ           | 59 | 2910   |
| ΦΑΙΛΑ ΣΚΑ'Υ (δ.)      | 59 | 3281   |
| ΦΑΙΔΡΑ                | 74 | 12519  |
| ΦΑΙΝΑ - ΑΝΝΑ          | 73 | 15162  |
| ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)       | 74 | 23123  |
| ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)       | 75 | 138255 |
| ΦΑΣΣΑ (δ.)            | 74 | 60352  |
| ΦΕΙΔΙΑΣ               | 73 | 19747  |
| ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)      | 84 | 31411  |
| ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)      | 74 | 118215 |
| ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ        | 54 | 2174   |
| ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)     | 87 | 25000  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I.           | 83 | 17217  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II.          | 84 | 19049  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III.         | 84 | 19049  |
| ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV.          | 84 | 19049  |
| ΦΙΛΙΑ                 | 71 | 7201   |
| ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)       | 76 | 41330  |
| ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)          | 68 | 48682  |
| ΦΙΝΕΓΚΑΣ              | 79 | 15379  |
| ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)         | 75 | 24614  |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)     | 83 | 31321  |
| ΦΙΝΤΙΑΣ               | 72 | 55842  |
| ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ         | 68 | 11384  |
| ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΙΑΜΣ       | 62 | 19974  |
| ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ        | 67 | 15621  |
| ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ            | 66 | 21374  |
| ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.            | 71 | 14885  |
| ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ          | 72 | 20713  |
| ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ          | 71 | 14885  |
| ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΙΑΝ        | 66 | 12098  |
| ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ           | 71 | 18570  |
| ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ          | 78 | 6585   |
| ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ             | 74 | 20513  |
| ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ            | 70 | 14786  |
| ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)         | 85 | 38626  |
| ΦΛΩΡΑ Κ.              | 78 | 15364  |
| ΦΟΙΝΙΚΑΣ              | 79 | 15379  |
| ΦΟΙΝΙΣ                | 77 | 64971  |
| ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)      | 91 | 29900  |
| ΦΟΡΟΥΜ Α'Γ'ΛΑΝΤ       | 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 ΓΟΥΑΙΒ            | 79 | 9418   |
| ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)    | 75 | 146309 |
| ΦΡΙΝΤΟΝ               | 78 | 14584  |
| ΦΡΟΝΗΣΙΣ              | 71 | 9885   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.            | 68 | 2928   |
| ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ           | 89 | 36438  |
| ΧΑΛΚΗ (δ.)            | 89 | 27500  |
| ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ          | 73 | 6680   |
| ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ          | 72 | 6671   |
| ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΗ            | 68 | 5527   |
| ΧΛΟΝ                  | 82 | 36202  |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.           | 78 | 16935  |
| ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)         | 61 | 13360  |
| ΨΑΡΑ (δ.)             | 89 | 27500  |
| ΩΚΕΑΝΙΣ               | 75 | 9753   |
| ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.     | 86 | 59850  |

πρός Κατόνια 11/5  
πρός Τούρμπο 15/5  
α. Σάν Νικόλας 7/5  
α. Πειραιά 19/4  
πρ. «Moieson»  
α. 'Ιμνιγκχαμ 26/5  
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/5  
πρός Πάτρο 26/5  
πρός Λιβύη 5/5  
πρός Μεσάγειο 29/5  
πρός Θεσσαλονίκη 21/5  
πρός Πόρτ Σουδάν 30/4  
πρός Ν. 'Ορλεάνη 23/5  
πρός Ρόττερνταμ 15/5  
πρός Μπ. 'Αμπάς 21/5  
πρός Νιγηρία 1/6  
α. Τζουσίμα Τέρμ. 20/5  
πρός Σάν 'Αντόνιο 12/5  
ε. Σεβίλλη 25/5  
πρός Τζέντα 12/5  
έπισκ. Μπουσάν 30/5  
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/5  
πρός Κασσιόνη 27/5  
πρός Πειραιά 14/4  
πρός 'Ακαγιούτα 21/5  
πρός Ματάνζας 29/4  
α. Βανκούβερ 27/4  
α. Λουάντα 4/5  
μεσογειακές μεταφορές  
έπιωλήθη 'Ελληνες  
πρός 'Αλγέρι 20/4  
πρός 'Αρούμα 23/3  
πρός Ταϊγούαν 8/5  
πρός Τζερλίκ 20/5  
πρός Βραζιλία 29/3  
στόν Ινδικό (άποθήκη)  
στό Γκιζάν (άποθήκη)  
ε. Σιγκαπούρη 22/5  
πρός Μπουσάν 8/5  
ε. Ντάρυμ 23/5  
πρός Κασσιόνη 17/5  
πρός Κορέα 24/5  
άργεϊ Πειραιά  
πρός Βόλο 29/5  
πρός Ταϊπαγκόκ 26/5  
α. Μονφακόνε 18/5  
στή Μουδανιά 14/5  
ε. Χόμπιτ 26/5  
ε. Σετσουμπά 16/5  
πρός Σιγκαπούρη 29/5  
πρός Μαλαισία 23/5  
πρ. «Masashima Maru»  
πρός 'Οράκλειο 25/5  
πρ. «Sainab Sky»  
πρ. «Konkad»  
πρ. «Nurék»  
μεσογειακές μεταφορές  
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 12/5  
δ. Παναμά 27/5  
α. Τζουσίμα Τέρμ. 26/3  
μετ. «Κίμυλος» (ε.)  
πρός Τζακόρτα 17/5  
πρός Χόργκ 'Αϊλαντ 24/4  
ε. Πειραιά 20/5  
μεσογειακές μεταφορές  
ε. Κόρπους Κρίστι 19/5  
πρός Πόρτ Λίνκολν 29/4  
πρός Γκλάντστον 20/5  
πρ. 'Ιαπωνία 21/5  
α. Πενάγκ 7/5  
α. Ρόττερνταμ 31/5  
πρός 'Αρούμα 29/4  
πρ. Φουτζέιρα 26/6  
πρ. 'Donna Silvana»  
πρός Πόρτο Λά Κρουζ 18/5  
δ. Παναμά 24/5  
πρ. 'Ιαπωνία 10/4  
πρ. Χουέιβα 21/5  
πρ. Κορταγένα 25/5  
πρ. Φρήπορτ 27/5  
πρ. 'Αργεντινή 10/5  
ε. Χαίφα 19/5  
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5  
πρ. Νορβηγία 24/5  
πρ. Κυσαντόντζα 8/5  
πρ. Ρ.Σ. 'Αλφρένς 23/5  
έπισκ. Πειραιά 9/3  
πρ. Ρ. Πλέϊτ 24/5  
πρ. 'Ιταλία 23/5  
πρ. Κικκούρα 24/5  
πρ. 'Ουγουέντο 6/5  
πρ. 'Donna Silvana»  
πρ. Βραζιλία 12/5  
ύπο ναυπήγηση  
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/5  
πρ. Νοβοταλίν 11/5  
α. 'Αλκεθίρας 3/5  
α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/4  
πρ. 'Οζάκα 29/4  
πρ. Φορμάντλ 4/5  
α. Ράς Τανούρα 22/5  
πρ. 'Αλγερία 30/4  
πρ. Γιβραλτάρ 23/4  
α. Ναανάμιο 7/5  
ε. 'Αλεξάνδρεια 16/5  
πρ. 'Ελλάδα 28/5  
ε. Χατίνοχ 23/5  
α. 'Οράγγ 22/5  
στό Πόρτ Λιόν 26/5  
πρ. Τούρμπο 29/4  
στήν 'Αμβέρσα 29/12/90  
ε. 'Αμστερνταμ 26/5  
πρ. Λάδσορ Καρντέκας 18/5  
μεταφορές Περσικό  
πρ. Βατούμ 22/5  
ε. 'Ακαμα 29/5  
ε. Κόρπους Κρίστι 19/5





# ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

|                               |    |        |                               |    |        |                           |
|-------------------------------|----|--------|-------------------------------|----|--------|---------------------------|
| ΑΒΑΝΤΙ (π.).....              | 71 | 9132   | ΑΝΝΑ Χ. (μ.).....             | 71 | 1594   | πρός Θεσσαλονίκη 30/4     |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....      | 76 | 22685  | ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....         | 71 | 7402   | σπόν Πειραιά 7/5          |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....      | 73 | 52448  | ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....           | 84 | 26132  | σπόν Πακιστάν 18/4        |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....       | 70 | 17180  | ΑΝΤΕΛΙΚΑ (μ.).....            | 75 | 11461  | α. Ρίο Ιαννίν 1/5         |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.).....          | 78 | 15825  | ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ            |    |        |                           |
| ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....       | 72 | 14777  | N.(κ.).....                   | 86 | 22273  | πρός ΗΠΑ 19/4             |
| ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.).....          | 72 | 8829   | ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....          | 70 | 16258  | πρός Ίντσον 12/4          |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....  | 73 | 17355  | ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....    | 76 | 15934  | ε. Άμβερσα 18/4           |
| ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ (π.).....        | 82 | 8936   | ΑΞΩΝ (δ.).....                | 72 | 98905  | ε. Φουτζέιρα 29/4         |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.).....    | 70 | 3056   | ΑΠΛΑ (Μηχ.).....              | 74 | 16006  | ε. Ρότερνταμ 4/5          |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.).....   | 68 | 9380   | ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....             | 77 | 11559  | πρός Μπαντάρ Χομίνι 3054  |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....       | 69 | 5997   | ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V (δ.).....         | 72 | 4869   | πρ. «Finnelem»            |
| ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....     | 80 | 5386   | ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....   | 70 | 1520   | πρός Ίταλία 28/4          |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).....      | 76 | 11281  | ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)..... | 77 | 3827   | ε. Άμβερσα 26/4           |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....      | 76 | 3521   | ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.).....    | 77 | 1599   | πρός Χαλκίδα 5/5          |
| ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....    | 73 | 15478  | ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΤ'Θ (κ.).....     | 77 | 6522   | πρός Μεξικό 11/4          |
| ΑΔΑΜΑΣ.....                   | 83 | 45300  | ΑΠΤΕΡΑ (κ.).....              | 70 | 23597  | πρός Ίντσον 18/4          |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....           | 75 | 16191  | ΑΡΑΜΗΣ (κ.).....              | 88 | 22000  | ψψωσε σημαία Μπαχάμας     |
| ΑΔΩΝΙΣ (π.).....              | 77 | 9833   | ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.).....           | 75 | 12290  | πρός Βρέμη 26/4           |
| ΑΕΤΟΣ (Μηχ.).....             | 76 | 9077   | ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).....             | 78 | 12774  | στό Χορμούζ               |
| ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....              | 76 | 15954  | ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.).....           | 70 | 71080  | α. Φός 29/4               |
| ΑΙΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.).....         | 69 | 11621  | ΑΡΓΟΛΙΣ.....                  | 82 | 32224  | α. Ταρραγκόνα 23/4        |
| ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....           | 76 | 9325   | ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.).....       | 70 | 8898   | πρός Ίταλία 3/5           |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....         | 69 | 10373  | ΑΡΓΩ (κ.).....                | 70 | 11041  | α. Σάν Νικόλας 30/4       |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....        | 67 | 4507   | ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.).....             | 73 | 13265  | ε. Πειραιά 8/1            |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....   | 81 | 18495  | ΑΡΙΩΝ I (μ.).....             | 64 | 1221   | πρός Λαττάκια 13/4        |
| ΑΘΗΝΙΑΝ.....                  |    |        | ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.).....           | 73 | 12834  | πρός Πόρτο Μπολίβερι 29/4 |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....          | 82 | 18500  | ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.).....        | 71 | 6678   | ε. Κουίνχουανγκνάνο 6/4   |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....    | 83 | 18509  | ΑΡΚΤΟΣ (κ.).....              | 77 | 11559  | πρός Άμβερσα 2/5          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....   | 81 | 18500  | ΑΡΜΑ (Μ.).....                | 66 | 30647  | ε. Βενετία 30/4           |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....  | 80 | 18495  | ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).....           | 68 | 2571   | πρός Μπ. Άϊρες 2/5        |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....     | 83 | 18509  | ΑΡΟ (κ.).....                 | 75 | 17355  | πρός Πόρτο Βέσκ 2/5       |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)..... | 85 | 18350  | ΑΡΟΣΑ (κ.).....               | 77 | 1598   | ε. Βαλλέττα 28/4          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....   | 70 | 17485  | ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.).....             | 72 | 3908   | πρ. Μπαλιμπά 6/3          |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....            | 77 | 15901  | ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.).....           | 79 | 23193  | πρ. Μαυρίκι 24/4          |
| ΑΙΑΣ (δ.κ.).....              | 72 | 122936 | ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.).....         | 77 | 11989  | πρ. Κίνα 22/4             |
| ΑΪΒΟΥΡ (κ.).....              | 71 | 19747  | ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).....          | 73 | 16349  | πρ. Λέ Χάβρη 21/4         |
| ΑΪΛΑΣ.....                    | 72 | 16235  | ΑΡΧΩΝ (μ.).....               | 82 | 20537  | πρ. Πόρτο Σουδάν 30/4     |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.).....       | 69 | 9086   | ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).....         | 76 | 56003  | ε. Γκάνδη 28/4            |
| ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.).....         | 76 | 12376  | ΑΣΠΙΣ (κ.).....               | 77 | 16378  | ε. Όδησσό 11/4            |
| ΑΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....       | 63 | 22181  | ΑΣΤΟΡ (κ.).....               | 72 | 29871  | πρ. Σορίλ 11/4            |
| ΑΪΡΗΝΗΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.).....  | 81 | 10720  | ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).....             | 68 | 14691  | πρ. Τζέντα 3/5            |
| ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....        | 68 | 50817  | ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....            | 77 | 11159  | πρ. Κόλπο ΗΠΑ 26/3        |
| ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.).....          | 74 | 60930  | ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.).....       | 78 | 38467  | πρ. Ν. Άμερική 27/4       |
| ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....        | 69 | 5694   | ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ.....          | 75 | 9195   | ε. Τενερίφ 27/4           |
| ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....          | 72 | 9943   | ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).....         | 81 | 14644  | ε. Σάν Φραντσέσκο 25/4    |
| ΑΚΟΥΡ II (κ.).....            | 73 | 8824   | ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.).....        | 82 | 14644  | δ. Παναμά 29/4            |
| ΑΚΡΟΝ *.....                  | 72 | 62701  | ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.).....       | 82 | 22587  | πρ. Ουλάσ 1954            |
| ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.).....           | 73 | 14765  | ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ.....             | 73 | 112306 | πρ. Τουρκία 1754          |
| ΑΚΤΗ (κ.).....                | 74 | 15756  | ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.).....             | 61 | 1354   | πρ. Τζέντα 19/4           |
| ΑΛ ΤΑΪ'Φ (μ.).....            | 71 | 24956  | ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).....             | 76 | 16366  | πρ. Χόγκ'Αϊλαντ 13/2      |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.).....          | 72 | 18724  | ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.).....           | 69 | 14446  | πρ. Ύεμιν 8/3             |
| ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.).....       | 75 | 93108  | ΑΥΡΗΛΙΑ (π.).....             | 69 | 38780  | ψψωσε σημαία Μάλτας       |
| ΑΛΓΚΑ (Μ.).....               | 72 | 16134  | ΑΥΡΗΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.).....     | 70 | 10618  | πρ. Άγκόλα 18/4           |
| ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....             | 75 | 8896   | ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).....            | 66 | 36522  | πρ. Σιγκαπούρη 22/4       |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.).....           | 69 | 7993   |                               |    |        |                           |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....         | 76 | 9784   |                               |    |        |                           |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.).....      | 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  |                               |    |        |                           |
| ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.).....            | 72 | 5150   |                               |    |        |                           |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....            | 76 | 30277  |                               |    |        |                           |
| ΑΛΜΑΣ (κ.).....               | 79 | 12775  |                               |    |        |                           |
| ΑΛΠΙΝ (π.).....               | 65 | 5080   |                               |    |        |                           |
| ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....         | 72 | 113287 |                               |    |        |                           |
| ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....              | 72 | 9824   |                               |    |        |                           |
| ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....           | 78 | 12598  |                               |    |        |                           |
| ΑΛΦΑ (κ.).....                | 74 | 28640  |                               |    |        |                           |
| ΑΛΦΕΙΟΣ.....                  | 81 | 30747  |                               |    |        |                           |
| ΑΛΦΕΙΟΣ.....                  | 84 | 35209  |                               |    |        |                           |
| ΑΜΑΛΙΑ (μ.).....              | 69 | 1924   |                               |    |        |                           |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μηχ.).....         | 83 | 14069  |                               |    |        |                           |
| ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.).....           | 72 | 43243  |                               |    |        |                           |
| ΑΝΑΛΕΞ (Μηχ.).....            | 75 | 20879  |                               |    |        |                           |
| ΑΝΑΣ (δ.).....                | 72 | 122926 |                               |    |        |                           |
| ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....        | 81 | 2856   |                               |    |        |                           |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....        | 77 | 4713   |                               |    |        |                           |
| ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.).....             | 89 | 16681  |                               |    |        |                           |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ         |    |        |                               |    |        |                           |
| ΚΟΣ (π.).....                 | 69 | 3826   |                               |    |        |                           |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....      | 73 | 115135 |                               |    |        |                           |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....        | 74 | 129796 |                               |    |        |                           |
| ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.).....             | 77 | 6597   |                               |    |        |                           |
| ΑΝΕΖΙΝΑ (Μηχ.).....           | 78 | 9485   |                               |    |        |                           |
| ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (μ.).....      | 78 | 1123   |                               |    |        |                           |
| ΑΝΘΟΣ (Μηχ.).....             | 79 | 10996  |                               |    |        |                           |
| ΑΝΝΑ (κ.).....                | 76 | 15111  |                               |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Φάλμου 21/3                |    |        |                           |
|                               |    |        | επιβλήθη Έλληνες              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. «Berlita»                 |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Άσπτον 3/5                 |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Καλλό 25/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | δ. Παναμά 2/5                 |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Βαμβά 10/4                 |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Φορταλέζα 26/4            |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Τέμα 2/3                   |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Άκομα 19/3                 |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Πειραιά 22/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Χιούστον 25/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Βαλαραϊζο 22/4            |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Γουίλμινγκτον 30/4         |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. «Ugur Yildizi»            |    |        |                           |
|                               |    |        | επισκ. Πειραιά 1/5            |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Γκάλβεστον 24/4           |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Κρότωνα 20/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Ήστ Λόντον 3/5             |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Γουίλμινγκτον 21/4         |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Μπ. Άϊρες 24/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Δανία 27/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Ταϊκούμι 22/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Ν. Όρλεάν 21/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Άσπτον 20/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Ούμ Σάι 2/5               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Άμστερνταμ 21/4           |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Μαντράς 27/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Εύρωπη 2254               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Άρόυμα 30/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Πόρτο Ρίκο 16/4           |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Σιγκαπούρη 21/4           |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Βουλγαρία 2/5             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Κρήνη 23/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | μεταφορές Περισκο             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Νικόσια 22/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | επισκευές Πειραιά 20/4        |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Κουανάν 6/12              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Τζέντα 27/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Ρότερνταμ 16/4            |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Άμβούργο 28/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Άμβερσα 25/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Αφρική 16/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Βρέστη 4/5                 |    |        |                           |
|                               |    |        | επιβλήθη                      |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Χιούστον 19/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Χάμπτον 21/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Ντάρμαν 7/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Μπ. Άϊρες 17/3            |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Άνκωνα 26/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | στό Χορμούζ                   |    |        |                           |
|                               |    |        | επισκευές Σιγκαπούρη 19/4     |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Άλγέρι 26/3               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Λειξές 4/5                |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Κεπτάουν 3/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Σετσμπόλ 16/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Μπαλμπά 30/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Άκομα 25/4                 |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Άλεξάνδρεια 20/4          |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Σουρία 1/5                |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Τζακ 25/4                 |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Σαβάννα 20/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Χιούστον 4/3               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Τόμα 4/5                  |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Σάο Σεμπατιάο 2/5          |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Βανκούβερ 12/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Ντάρνερχτ 12/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Ραβέννα 28/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Κόμπε 28/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Σάν Φραντσέσκο 22/4        |    |        |                           |
|                               |    |        | αργεί Πειραιά                 |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Σαλντάνια Μπαί 21/4       |    |        |                           |
|                               |    |        | δ. Γιβραλτάρ 25/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. ΗΠΑ 19/4                  |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Σάν Νικόλας 23/4           |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Ν. Κορέα 23/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Μπουσάν 2/5               |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Ρότερνταμ 5/5              |    |        |                           |
|                               |    |        | στή Σαβάννα 15/4              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Σάντος 9/4                |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Πόρτ Καρτιέρ 24/4          |    |        |                           |
|                               |    |        | α. Λούι Τέρμινάλ 1/4          |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. «Shohei Maru»             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. «Αγκιούτλα 23/4           |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Λομέ 14/4                  |    |        |                           |
|                               |    |        | μεσογειακές μεταφορές         |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Γιοκαχάμα 2854            |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Φουτζέιρα 1/5              |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Πασιάνις 30/4             |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Μπράνσβικ 27/4            |    |        |                           |
|                               |    |        | πρ. Τόμα 27/4                 |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Κομπάνα 28/4               |    |        |                           |
|                               |    |        | ε. Ρουέν 1/5                  |    |        |                           |
|                               |    |        | BA'TN (δ.π.).....             | 65 | 13408  | πρ. ΕΣΣΔ 2/5              |
|                               |    |        | ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.).....            | 71 | 25232  | πρ. Άμβούργο 27/4         |
|                               |    |        | ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΝ (κ.).....        | 68 | 8766   | πρ. Ρουέν 30/4            |
|                               |    |        | ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).....           | 72 | 3822   | μεταφορές Πάτρας          |
|                               |    |        | ΒΑΛΗ Π. (κ.).....             | 74 | 8925   | πρ. Άγκόλα 19/3           |
|                               |    |        | ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).....      | 85 | 16623  | δ. Παναμά 30/4            |
|                               |    |        | ΒΑΣΙΠ (κ.).....               | 70 | 12578  | ε. Πειραιά 24/4           |
|                               |    |        | ΒΑΣΙΛΑΙΚΗ II (κ.).....        | 70 | 14671  | α. Μανφρεντάνια 20/4      |
|                               |    |        | ΒΕΝΟΥΣ (κ.).....              | 76 | 14540  | ε. Μπάρι 1/5              |
|                               |    |        | ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).....          | 81 | 42048  | α. Χιούστον 19/4          |
|                               |    |        | ΒΕΝΤΣΙΟΥΠΕΡ (δ.κ.).....       | 72 | 17890  | πρ. Όκρια 2754            |



|                              |    |        |
|------------------------------|----|--------|
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).            | 71 | 18170  |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).                | 76 | 11049  |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).           | 74 | 9059   |
| ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).                | 81 | 1064   |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.).             | 73 | 58821  |
| ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).         | 74 | 15855  |
| ΓΙΟΥΡΟΠΑ (μ.).               | 71 | 54610  |
| ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.               | 72 | 14315  |
| ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).          | 71 | 12256  |
| ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).                | 69 | 25084  |
| ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).        | 70 | 1973   |
| ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.).         | 69 | 6482   |
| ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.).       | 65 | 3311   |
| ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.).          | 65 | 3476   |
| ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.).           | 81 | 5640   |
| ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).           | 80 | 3040   |
| ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.).         | 79 | 13760  |
| ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.).         | 81 | 4784   |
| ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.).            | 81 | 3040   |
| ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.).       | 66 | 24896  |
| ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).         | 66 | 7992   |
| ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).          | 87 | 8903   |
| ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).       | 81 | 2.635  |
| ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ (κ.).              | 65 | 989    |
| ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.).              | 72 | 20654  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.              | 71 | 54996  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.            | 73 | 30450  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).         | 72 | 31935  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.).           | 70 | 14756  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.).        | 71 | 16815  |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.).        | 73 | 15438  |
| ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.).            | 77 | 10460  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.).       | 83 | 24843  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).       | 71 | 12959  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).    | 84 | 24850  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).      | 76 | 13027  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).        | 84 | 21193  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.).      | 76 | 13024  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.              | 75 | 12291  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).         | 75 | 17355  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).      | 68 | 9417   |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.).       | 77 | 14531  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.).      | 85 | 21193  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.).  | 79 | 13005  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).      | 72 | 12959  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.            | 83 | 24843  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).    | 77 | 11733  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.).        | 77 | 9130   |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.).      | 77 | 14531  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.).     | 75 | 13036  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.).             | 77 | 21737  |
| ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.).         | 74 | 60399  |
| ΓΟΥΔΕΛΕΟΥΠΗ Ι. (π.).         | 81 | 11503  |
| ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.).           | 68 | 9067   |
| ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).              | 79 | 12214  |
| ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.).               | 75 | 16421  |
| ΓΟΥΪΣΤΟΜ (δ.κ.).             | 72 | 106266 |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*.         | 83 | 24500  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.              | 83 | 28268  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.).          | 77 | 20604  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).         | 80 | 40551  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.).  | 73 | 2219   |
| ΓΟΥΡΑΝΤ                      |    |        |
| ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).*             | 70 | 56799  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).*       | 71 | 56800  |
| ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.).               | 66 | 39042  |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).             | 76 | 23938  |
| ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.                   | 71 | 37115  |
| ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).                 | 69 | 16229  |
| ΔΑΜΟΝ (μ.).                  | 74 | 20712  |
| ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.).          | 75 | 8884   |
| ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.).               | 59 | 11841  |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).               | 70 | 32758  |
| ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).             | 69 | 16619  |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.).            | 74 | 6614   |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.).          | 68 | 19644  |
| ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.).               | 77 | 12590  |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.).         | 63 | 22862  |
| ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛΑ (δ.μ.).         | 65 | 1817   |
| ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).          | 59 | 6785   |
| ΔΟΛΙΧΙ (κ.).                 | 75 | 1599   |
| ΔΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (κ.).            | 78 | 16885  |
| ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.).              | 77 | 58336  |
| ΕΚΤΟΡ (κ.).                  | 74 | 19166  |
| ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).               | 71 | 1976   |
| ΕΛΕΝΑ V (π.).                | 73 | 20713  |
| ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).               | 70 | 19344  |
| ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).                | 75 | 11441  |
| ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).           | 76 | 11804  |
| ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).           | 72 | 17510  |
| ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).           | 72 | 8936   |
| ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).               | 80 | 16106  |
| ΕΛΙΝΑ.                       | 75 | 8788   |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).     | 72 | 54889  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.).      | 72 | 51227  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.).        | 74 | 44396  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).       | 76 | 59353  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.).      | 76 | 183099 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.).     | 76 | 209788 |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).      | 67 | 47344  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.).     | 76 | 188634 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).        | 75 | 45000  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).    | 74 | 44589  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.).     | 75 | 146263 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.).  | 77 | 173086 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ.).   | 75 | 146263 |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.). | 75 | 42813  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).       | 76 | 39995  |

|                             |  |  |
|-----------------------------|--|--|
| έπισκ. Γκντνάσκ 18/4        |  |  |
| πρός Λονδίνο 22/4           |  |  |
| πρός Άλγέρι 6/4             |  |  |
| πρός Καζαμπλάνκα 2/5        |  |  |
| πρός Μασσαλία 4/5           |  |  |
| α. Χιοστών7/4               |  |  |
| ε. Σετούμπαλ 15/4           |  |  |
| πρός Άβάνα 9/3              |  |  |
| πρός Δεμεράρα 2/5           |  |  |
| πρ. «Black Pearl»           |  |  |
| ε. Βηρυττό 3/5              |  |  |
| πρός Αλγυπία 27/4           |  |  |
| ε. Πειραιά 16/4             |  |  |
| α. Φουτζέιρα 4/5            |  |  |
| πρός ΗΠΑ 28/4               |  |  |
| ε. Μπρίντζι 28/4            |  |  |
| ε. Ραβέννα 26/4             |  |  |
| ε. Πειραιά 16/4             |  |  |
| πρός Ρας Σουκχίρ 30/4       |  |  |
| α. Τζουμά Τέρμιναλ 2/4      |  |  |
| πρός Γιβραλτάρ 4/5          |  |  |
| πρός Τζουμπάιλ 29/4         |  |  |
| α. Ρας Σουκχίρ 23/4         |  |  |
| πρός Βενετία 23/4           |  |  |
| δ. Κων/πολη 20/4            |  |  |
| πρός Πόντα ντά Μαδέιρα 25/4 |  |  |
| ε. Δαμπίττα 1/5             |  |  |
| ε. Χάμπτον 24/4             |  |  |
| ε. Άκαμπα 3/5               |  |  |
| πρός Μέση Ανατολή 19/4      |  |  |
| ε. Κλαίπεδα 25/4            |  |  |
| α. Χιοστών 28/4             |  |  |
| α. Νταμπέρ 23/4             |  |  |
| ε. Ν. Ύδρα 1/5              |  |  |
| πρός Γκισού 16/4            |  |  |
| πρός Πόρτο Άλφρεντ 26/4     |  |  |
| πρός Γιοκοχάμα 29/4         |  |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 2/5            |  |  |
| ε. Ταμπόκ 20/3              |  |  |
| α. Ρίβα 21/4                |  |  |
| πρός Κωνσταντίνα 24/4       |  |  |
| ε. Παρανάγου 28/4           |  |  |
| πρός Ταϊβάν 20/4            |  |  |
| πρός Καναδά 2/5             |  |  |
| ε. Ταμπόκ 30/4              |  |  |
| ε. Χουέιβα 30/4             |  |  |
| α. Μόντρεαλ 17/4            |  |  |
| α. Σιγκαπούρη 19/3          |  |  |
| πρός Κουαντάνα 27/3         |  |  |
| πρός Πόρτο Κουεζάλ 7/4      |  |  |
| ε. Σιγκάκ 13/4              |  |  |
| πρός Δ. Αφρική 17/4         |  |  |
| δ. Γιβραλτάρ 1/5            |  |  |
| πρός Ρεσιφ 23/4             |  |  |
| πρός Περαικό 7/2            |  |  |
| πρός Ρίβα 25/4              |  |  |
| πρός Περαικό 2/5            |  |  |
| ε. Σάντος 2/5               |  |  |
| πρός Κασσιόπη 6/4           |  |  |
| ε. Ρίβα 14/4                |  |  |
| πρός Γιάνμπο 27/4           |  |  |
| ε. Πόρτο Ρόνανς 26/2        |  |  |
| πρός Κούρε 23/4             |  |  |
| α. Ρόττερνταμ 13/4          |  |  |
| έπισκευές Πόρτ Σάιδ 25/4    |  |  |
| πρός Ίβαν 21/4              |  |  |
| δ. Μάλα 29/4                |  |  |
| α. Ν. Ύδρα 24/4             |  |  |
| δ. Παναμά 1/5               |  |  |
| α. Ν. Όρλεάν 27/4           |  |  |
| πρός Μπόννου 22/1/90        |  |  |
| ε. Ρόττερνταμ 29/4          |  |  |
| ε. Ταϊπράν 4/5              |  |  |
| πρός Γούντα 4/5             |  |  |
| πρός Μπαγκόνκ 26/4          |  |  |
| πρός Σαγκάη 19/4            |  |  |
| έπισκ. Ντουμπάι 4/3         |  |  |
| πρός Ύεμένη 4/5             |  |  |
| ε. Άντεν 24/4               |  |  |
| πρός Άγγλια 20/4            |  |  |
| ε. Άμβερσα 3/5              |  |  |
| ε. Μιλάτζο 15/4             |  |  |
| ε. Κασσιόπη 22/4            |  |  |
| πρός Ρόττερνταμ 5/5         |  |  |
| πρός Μπ. Άϊρες 28/54        |  |  |
| ε. Όδησσα 25/4              |  |  |
| πρός Ρεκαλντά 29/54         |  |  |
| ε. Μπουλόν 1/5              |  |  |
| πρός Άβάνα 28/3             |  |  |
| έπωληση Έλληνες             |  |  |
| α. Ν. Όρλεάν 26/2           |  |  |
| στή Λας Πάλμας              |  |  |
| ε. Πόρτο Στανγκ 26/4        |  |  |
| ε. Φός 1/5                  |  |  |
| πρός Γιάνμπο 26/4           |  |  |
| πρός Κασσιόπη 4/4           |  |  |
| α. Τζουμά Τέρμιναλ 3/3      |  |  |
| στήν Άρούμπα (άποθήκη)      |  |  |
| πρός Ουλάν 19/54            |  |  |
| ε. Σάν Νικολας Μπαίλ 20/4   |  |  |
| πρός Γιάνμπο 1/5            |  |  |
| έπισκ. Σιγκαπούρη 23/4      |  |  |
| α. Τζουμά Τέρμιναλ 22/4     |  |  |
| στήν Άρούμπα (άποθήκη)      |  |  |
| πρός Περαικό 20/3           |  |  |
| πρός Πόρτο Μιράντα 9/4      |  |  |
| ε. Σιγκαπούρη 1/5           |  |  |

|                           |    |        |
|---------------------------|----|--------|
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).    | 73 | 53321  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).  | 74 | 43441  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).     | 68 | 41965  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).     | 74 | 51501  |
| ΕΛΛΗ (μ.).                | 69 | 22915  |
| ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.).          | 77 | 14274  |
| ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV (μ.).         | 76 | 23980  |
| ΕΛΠΙΔΑ (π.).              | 71 | 15723  |
| ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).       | 76 | 6981   |
| ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.).          | 73 | 104150 |
| ΕΜΙΛ Σ. (κ.).             | 75 | 9438   |
| ΕΜΠΟΥΝΥ Ι. (δ.π.).        | 68 | 15252  |
| ΕΜΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).          | 74 | 10250  |
| ΕΠΟΣ (κ.).                | 75 | 16247  |
| ΕΠΤΑ (κ.).                | 81 | 14699  |
| ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.                | 78 | 39814  |
| ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.).             | 68 | 14569  |
| ΕΡΑΤΩ (μ.).               | 68 | 16978  |
| ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.).     | 86 | 15952  |
| ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).           | 68 | 19044  |
| ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.).            | 68 | 11434  |
| ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.).       | 84 | 22629  |
| ΕΣΠΡΙΤ (κ.).              | 69 | 9985   |
| ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).     | 67 | 1199   |
| ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).          | 72 | 129216 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.).        | 73 | 1598   |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.).        | 76 | 1595   |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).       | 73 | 10058  |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).        | 76 | 17308  |
| ΕΥΒΟΤΪΚΟΣ (δ.κ.).         | 77 | 68783  |
| ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).             | 67 | 1220   |
| ΕΥΛΙΜΕΝΗ*                 | 79 | 29875  |
| ΕΥΝΙΚΗ                    | 77 | 29875  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).          | 80 | 13035  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).         | 76 | 9651   |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).         | 77 | 15356  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).          | 77 | 15355  |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).      | 79 | 9016   |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.).            | 72 | 30930  |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).            | 76 | 20546  |
| ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).             | 70 | 18734  |
| ΖΑΡΑ (κ.).                | 77 | 16366  |
| ΖΑΦΕΙΡΥ (δ.κ.).           | 75 | 176008 |
| ΖΕΡΒΟΣ (κ.).              | 81 | 9123   |
| ΖΕΥΣ Ι. (κ.).             | 60 | 17447  |
| ΖΩΗ Χ. (π.).              | 68 | 10182  |
| ΗΒΗ                       | 79 | 16379  |
| ΗΡΑ *                     | 79 | 16390  |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).             | 57 | 2875   |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.).      | 85 | 25076  |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ            | 78 | 11003  |
| ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.).        | 64 | 3904   |
| ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).            | 74 | 35540  |
| ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.).        | 66 | 1588   |
| ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).        | 72 | 28021  |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.).         | 75 | 65055  |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).        | 64 | 1579   |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.).          | 70 | 55032  |
| ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.). | 72 | 2934   |
| ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.).        | 74 | 20322  |
| ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.).       | 77 | 995    |
| ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.).      | 73 | 4937   |
| ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).      | 73 | 1272   |
| ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.).        | 77 | 997    |
| ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.).             | 73 | 54481  |
| ΙΛΙΟΝ (κ.).               | 72 | 8016   |
| ΙΝΑΧΟΣ                    | 73 | 25045  |
| ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).         | 77 | 140277 |
| ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.).           | 74 | 9192   |
| ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).      | 82 | 16472  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).      | 82 | 41962  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).      | 80 | 19256  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.).       | 78 | 29991  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).        | 79 | 35416  |
| ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).      | 78 | 20436  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΕΡ (Βα.).       | 82 | 11849  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).         | 68 | 16588  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.).        | 77 | 11488  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.).        | 83 | 24681  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΓΛΟΡ (π.).      | 77 | 11884  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).           | 78 | 3489   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.). | 72 | 17697  |
| ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.).           | 78 | 23230  |
| ΙΣΙΣ (κ.).                | 70 | 11248  |
| ΙΣΜΕΝΙΟΣ                  | 72 | 25035  |
| ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).            | 76 | 8372   |
| ΙΣΤΡΙΑ.                   | 81 | 31000  |
| ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΕΡ (Βα.).      | 83 | 11849  |
| ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.).        | 64 | 7995   |
| ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).           | 76 | 15608  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.).          | 78 | 35944  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).          | 77 | 12772  |
| ΙΩΝΙΑ (μ.).               | 68 | 14808  |
| ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).            | 72 | 11171  |
| ΚΑΛΛΙΔΥ (κ.).             | 69 | 9079   |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).         | 75 | 35827  |
| ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).            | 65 | 3801   |
| ΚΑΜΑΡΙ (κ.).              | 73 | 57345  |
| ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).             | 73 | 19476  |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).             | 77 | 21667  |
| ΚΑΝΑΡΙΝΑ ΡΗΦΕΡ (π.).      | 61 | 1658   |
| ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).           | 77 | 10688  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).  | 67 | 16098  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).  | 76 | 16037  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.). | 73 | 63218  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ           | 71 | 31584  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).   | 73 | 62317  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).          | 68 | 26290  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).     | 69 | 34613  |
| ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).         | 77 | 9112   |
| ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).           | 73 | 11954  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).        | 68 | 10239  |

πρός Σιγκαπούρη 16/4  
έπισκ. Σιγκαπούρη 27/4  
πρός Ν. Ύδρα 2/5  
πρός Ίνδονησία 29/4  
πρός Κωνσταντίνα 1/5  
πρός Ίράν 9/4  
υπέστησε απελευθέρωση  
α. Ν. Όρλεάν 16/4  
πρός Σωύρν 27/4  
π. Όμισάλ 23/4  
πρός Κούβα 1752  
στο Μανζανίλο 7/11  
πρός Γαλλία 2/5  
α. Ρουέν 19/4  
α. Ν. Όρλεάν 21/4  
πρός Ίταλία 21/4  
πρός ΗΠΑ 26/4  
πρός Δεμερόρα 28/4  
πρός Σάν Ντιέγκο 23/4  
π. Άμστερνταμ 1/5  
α. Καρατάι 30/4  
πρός Κόρπους Κρίσι 12/4  
α. Άλεξάνδρεια 7/4  
π. Ντάρμπαν 26/3  
πρός Φουτζέιρα 25/4  
πρός Άλγέρι 16/4  
πρός Ρουμανία 26/4  
πρός Πόιντς Λίσα 28/3  
πρός Άλγέρι 14/4  
πρός Κορέα 25/3  
ε. Βόλο 29/4  
πρός Καγκοσίμα 11/4  
πρός Βανκούβερ 2754  
ε. Πειραιά 2/5  
π. Ήμοχσβεν 21/4  
πρός Τζέμπελ Άλι 21/3  
πρός Λός Άντζελες 26/4  
πρός Άμπροσα 4/5  
πρός Πειραιά 9/4  
πρός Ίράν 24/4  
πρός Κωνσταντίνα 17/4  
πρός Ν. Όρλεάν 30/4  
στη Σεράγκα (αποθήκη)  
ε. Χόγκ Κόγκ 25/12  
στη Σαφάγκα (αποθήκη)  
πρός ΗΠΑ 24/3  
ε. Λά Γκουλέ 25/4  
α. Άκαμα 10/4  
πρός Κοπερ 26/4  
ε. Ντάρμπαν 2/5  
στη Βασίρα 10/5/90  
πρός Τζέντα 28/4  
πρός Μερνσβίν 4/5  
αργεί Πειραιά  
πρός Μπόσια Μπλάνκα 5/5  
α. Φός 21/4  
πρός Άλγερία 1054  
πρός Πόντα ντό Μαδέιρα 20/4  
πρός Βεγκάζη 11/4  
ε. Σιγκαπούρη 19/4  
ε. Βαρκελώνη 2/5  
πρός Ντουμα 4/3  
πρός Καζομπλάνκα 24/4  
ε. Πειραιά 28/4  
έπισκ. Χάμπτον 2/4  
πρός Τζέντα 26/4  
ε. Όδισσά 20/4  
ε. Αόλι Μπλι 26/4  
επωλήθη  
πρός Τανιοχάσι 26/4  
πρός Νοβοροσσκ 6/4  
δ. Γιβραλτάρ 23/4  
α. Πειραιά 17/4  
ε. Γκάνδη 16/4  
πρός Σομότικ Μπλι 11/3  
α. Λά Σπείρα 23/4  
πρός Κωνσταντίνα 23/4  
α. Ντάρμπαν 4/4  
πρός Μπουσάν 19/4  
ε. Σ. Άννα Μπλι 8/4  
ε. Πειραιά 2/5  
ε. Λάος 29/4  
πρός Μπαγκόγκ 19/3  
πρός Ρόττερνταμ 29/3  
πρός ΕΣΣΔ 20/4  
ε. Καζομπλάνκα 14/4  
πρός Γιοχάνα 12/4  
α. Άντοφγκόστα 30/4  
α. Σέρνεν 25/4  
πρός Άλγέρι 9/4  
δ. Παναμά 24/4  
πρός Γκντάνασκ 30/3  
στο Πίναε 19/4

πρός Λιβύη 19/4  
α. Σαλέρνο 18/4  
πρός Πειραιά 9/4  
μεταφορέ Μπρίντζι  
πρός Αύγουστα 3/5  
πρός Ν. Άμερική 18/4  
α. Ν. Όρλεάν 4/4  
ε. Λός Πόλμας 29/4  
α. Ν. Όρλεάν 8/3

πρός Πόρτ Χάρκουρτ 15/2  
πρός Μεγ. Αίγυπτος 1954  
έπισκ. Πειραιά 18/4  
πρός Ρόττερνταμ 4/5  
πρός Β. Θάλασσα 5/5  
α. Ίνσταν 25/4  
επωλήθη "Ελληνες  
πρός Ρόττερνταμ 6/4  
ε. Άμβουργο 29/4



|                             |    |       |
|-----------------------------|----|-------|
| ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).  | 77 | 9941  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).    | 77 | 14349 |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.).        | 76 | 19049 |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.μ.).  | 80 | 4397  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).       | 68 | 13532 |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).      | 68 | 8978  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.). | 81 | 1800  |
| ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).      | 77 | 18073 |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΚΑΡΙΑ (κ.).             | 72 | 11954  |
| ΚΑΡΙΝΙΟ ΡΗΦΕΡ (κ.).     | 74 | 5379   |
| ΚΑΡΑΙΤΑ (κ.).           | 76 | 9996   |
| ΚΑΡΝΙΑ (δ.μ.).          | 72 | 15028  |
| ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.).   | 65 | 1219   |
| ΚΑΙΣ (κ.).              | 75 | 76873  |
| ΚΑΙΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).        | 77 | 19166  |
| ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).          | 77 | 19459  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).       | 74 | 17218  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).       | 76 | 19044  |
| ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).      | 76 | 10805  |
| ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ           | 71 | 9842   |
| ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).      | 77 | 9942   |
| ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡ'Υ (κ.).    | 71 | 9826   |
| ΚΕΙ'Π ΝΟΡΘ (κ.).        | 71 | 41565  |
| ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).       | 78 | 8898   |
| ΚΕΝ Α'ΓΛΑΝΤ             | 81 | 9909   |
| ΚΕΝ ΚΕ'ΙΤΑ              | 79 | 11929  |
| ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).    | 76 | 18124  |
| ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ              | 78 | 11686  |
| ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).         | 73 | 22126  |
| ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ             | 80 | 12965  |
| ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).       | 77 | 8976   |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).  | 69 | 46690  |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.).      | 72 | 55878  |
| ΚΙΚΑ (κ.).              | 76 | 19451  |
| ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.).       | 66 | 6995   |
| ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.).         | 74 | 10053  |
| ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΗΦ (π.).       | 69 | 1572   |
| ΚΙΤΣΑ (κ.).             | 76 | 24800  |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).          | 76 | 15756  |
| ΚΛΕΛΙΑ (π.).            | 73 | 10982  |
| ΚΛΕΟ Μ. (κ.).           | 77 | 20265  |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).  | 86 | 10511  |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.). | 79 | 10322  |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).    | 83 | 10520  |
| ΚΟΜΠΑΣΣ ΑΡΡΟΥ (N.M.).   | 73 | 63618  |
| ΚΟΜΠΕ 2 (δ.μ.).         | 84 | 3793   |
| ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.μ.).       | 83 | 4433   |
| ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.).       | 71 | 101438 |
| ΚΟΝΠΟΛΙΣ                | 78 | 39814  |
| ΚΟΡΑΛ (μ.).             | 81 | 15397  |
| ΚΟΡΑΛΙ (κ.).            | 76 | 10804  |
| ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.).     | 74 | 112825 |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ               | 74 | 35014  |
| ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).           | 75 | 17175  |
| ΚΟΣΜΑΝ I (κ.).          | 77 | 14186  |
| ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).         | 77 | 15389  |
| ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).       | 74 | 15994  |
| ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.).      | 75 | 16221  |
| ΚΟΤΥ I (π.).            | 62 | 2635   |
| ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.).        | 75 | 16221  |
| ΚΟΥΑΝΓΚΙ (κ.).          | 79 | 12470  |
| ΚΟΥΕΝΚΑ (Mnχ.).         | 81 | 10524  |
| ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).       | 71 | 52519  |
| ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μnχ.).        | 76 | 88886  |
| ΚΡΕΙ'Ν (κ.).            | 76 | 20355  |
| ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Ba.).        | 79 | 7599   |
| ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.μ.).       | 64 | 26621  |
| ΚΡΙΣΣΑ (π.).            | 79 | 12784  |
| ΚΥΔΩΝ (δ.μ.).           | 71 | 15522  |
| ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).           | 77 | 9634   |
| ΚΥΜΑ (AB).              | 70 | 1437   |
| ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).  | 75 | 17875  |
| ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).           | 71 | 15951  |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ            | 72 | 51403  |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).   | 71 | 14757  |
| ΚΩΣ Α'ΓΛΑΝΤ (κ.).       | 69 | 9199   |
| ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.).     | 62 | 2201   |
| ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).       | 66 | 2990   |
| ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).     | 76 | 2834   |
| ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).      | 76 | 1575   |
| ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).       | 72 | 83714  |
| ΛΑΙΔΑΨ (κ.).            | 76 | 12166  |
| ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).           | 75 | 18763  |
| ΛΑΚΥ (Mnχ.).            | 68 | 8135   |
| ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.).        | 68 | 8648   |
| ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).           | 80 | 16225  |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).      | 78 | 10698  |
| ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.).          | 65 | 1600   |
| ΛΑΠΙΣ (κ.).             | 78 | 8980   |
| ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).         | 75 | 12416  |
| ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).         | 68 | 22046  |
| ΛΑΤΩ (π.).              | 68 | 18210  |
| ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).           | 73 | 17648  |
| ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΙ'ΝΤ (π.).    | 70 | 14786  |
| ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).         | 71 | 118865 |
| ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.).         | 69 | 2656   |
| ΛΕΝΙ (δ.Μnχ.).          | 75 | 79249  |
| ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).          | 75 | 15684  |
| ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙ'ΤΖ (κ.).    | 72 | 17914  |
| ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).    | 74 | 17414  |
| ΛΕΥΤΕΝΤ (π.).           | 71 | 3864   |
| ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).       | 79 | 10354  |
| ΛΕΩΝ (Mnχ.).            | 72 | 19162  |
| ΛΕΩΝ (κ.).              | 73 | 15382  |
| ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Ba.).       | 79 | 7598   |
| ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.).         | 75 | 15208  |
| ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).         | 77 | 19373  |
| ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).       | 68 | 53075  |
| ΛΙΛΥ Τ. (μ.).           | 54 | 1991   |
| ΛΙΜΠΕΛΛΑ * (π.).        | 69 | 17872  |
| ΛΙΝΑ (Όνδ.).            | 66 | 2953   |
| ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.).          | 71 | 51072  |

πρός Τσιβάν 28/4  
πρός Σιγκαπούρη 2/5  
πρ. «New Diana»  
πρός Βαλπαράϊζο 25/4  
πρός Σαλίν Κρούα 27/4  
πρός Πειραιά 27/4

πρός Σιγκαπούρη 30/4  
πρός Γκαίμης 18/4

δργεί Πειραιά  
πρός Τζέντα 26/4  
α. Φάλλουθ Μπαίλ 20/4  
ε. Λεμεσό 29/4  
ε. Πειραιά 27/4  
πρός Πόρτ Χέντλντ 28/4  
α. Όδησσό 21/4  
πρός Ίνδα 28/4  
πρός Ν. Όόρη 23/4  
πρός Τζακόρα 13/4  
α. Ν. Όρλεάν 20/3  
δ. Παναμά 30/4  
ε. Μπαλμπά 29/4  
πρός Ντράμνεν 5/5  
πρός Άμβέρσα 24/4  
πρός Λέγκχορν 18/4  
πρός Βουμβάρ 27/4  
α. Άκρομα 26/4  
α. Ίντσάν 28/53  
ε. Κάρτασι 24/4  
πρός Κίνα 22/3  
πρός Τζέντα 4/5  
πρός Άλγερία 24/4  
ε. Τεργέστη 1/5  
πρός Πάτρα 28/4  
πρός Κεηπτάουν 22/4  
πρός Ίστανβούλ 26/3  
πρ. «Pacific Reefers»  
μεταφορές Ν. Γουίντς  
α. Βανκούβερ 20/4  
πρός Ν. Όρλεάν 29/4  
στο Κοναού 25/4  
πρ. «Ever Hartmont»  
ε. Χιοθσταν 30/4  
πρός Γκουανιαουίλ 2/4  
πρός Μπουσάν 12/4  
α. Άμβέρσα 13/4  
ε. Γένοβα 1/5  
ε. Ρότερνταμ 5/5  
ε. Μπαχραϊν 22/4  
ε. Ίμνινγκχαμ 2/5  
στη Φιλαδέλφεια 3/5  
πρός Μαρίλ 18/3  
στο Κάρκ (όποθκη)  
ε. Ρότερνταμ 4/5  
πρός Μπαντάρ Άμπας 1/5  
πρός Σαγκάη 11/4  
ε. Κόκορα 15/4  
α. Παλάου Σαμπού 8/4  
ε. Βαγκάρ 2/5  
πρός Ντς Μπόκας 15/4  
πρός Βαγκάρ 7/5  
πρός Μανίλα 28/4  
πρός Κριστομπόλ 25/4  
δ. Ντόβερ 1/5  
πρός Ίταλια 1/5  
α. Ντάρμπαρντ 27/4  
πρός Δομινικανική Δημοκρατία 25/4  
ε. Φουτζέιρα 26/1  
δ. Παναμά 30/4  
α. Σάντος 20/4  
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασί 22/4  
πρ. «Έλλη»  
πρός Σουραμπάγια 19/4  
ε. Βουμβάρ 21/4  
πρός Ρότερνταμ 24/4  
α. Χιοθσταν 25/4  
εγκαταλείφθηκε 5/4  
πρός Αύγουστο 3/5  
ε. Μπέρσα 29/12  
α. Άμβέρσα 20/54  
πρός Πιομπό 2/5  
ε. Χάμπτον 23/4  
πρός Μπαντάρ Άμπας 20/4  
πρός Τσιβάν 1/5  
πρός Άρμουέλες 30/4  
πρ. «Kras»  
α. Ν. Όρλεάν 2/5  
πρός Μπ. Άμπας 2/5  
πρός Κουελιάνε 5/3  
ε. Κάρτασι 24/4  
μετ. «Sweetie Sandra» (π.).  
ε. Λάγος 1/5  
ε. Βαλέντσια 9/4  
στο Σουζ 19/2  
πρός Πειραιά 27/4  
στο Κάρκ (όποθκη)  
πρός Βαλέντσια 27/4  
ε. Μπαχραϊν 5/5  
α. Ρουέν 13/2  
ε. Ν. Όρλεάν 28/54  
πρός Βουμβάρ 1/5  
πρός Σάν Πέντρο 15/4  
πρός Τρίπολη 25/4  
πρός Κωνσταντίνα 29/4  
ε. Άμβουρν 1/5  
α. Ζήμπαρκ 4/5  
πρ. «Ση Κέ»  
πρός Ν. Όρλεάν 28/4  
πρός Τσιβάν 14/3  
πρός Ίνχαμάνε 20/3  
ε. Τενερίφ 16/4  
α. Καραγένη 18/4  
ε. Άντοντ 28/4

|                           |    |        |
|---------------------------|----|--------|
| ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).         | 74 | 8931   |
| ΛΙΣΣΟΣ (π.).              | 67 | 13881  |
| ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).            | 74 | 3256   |
| ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).   | 82 | 36865  |
| ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).    | 82 | 36865  |
| ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).            | 69 | 41477  |
| ΛΥΔΙΑ (κ.).               | 76 | 5915   |
| ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).           | 77 | 9247   |
| MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).      | 77 | 14834  |
| ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Mnχ.).          | 78 | 13427  |
| ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ.              | 75 | 34745  |
| ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).          | 74 | 30168  |
| ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).            | 76 | 8731   |
| ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.).             | 68 | 4400   |
| ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).             | 74 | 9800   |
| ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).         | 73 | 72343  |
| ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).         | 70 | 9101   |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).            | 71 | 9810   |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Ba.).           | 70 | 9001   |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).        | 63 | 36634  |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).       | 73 | 18892  |
| ΜΑΡΚΟΤ (κ.).              | 71 | 11242  |
| ΜΑΡΙΑ Δ. (κ.).            | 68 | 16587  |
| 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  |
| ΜΑΡΙΝΕΡΑΣ (δ.π.).         | 64 | 28986  |
| ΜΑΡΙΝΑ (M.).              | 70 | 18628  |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μnχ.).         | 76 | 138765 |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).             | 70 | 9077   |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).             | 68 | 21228  |
| ΜΑΡΚ Α'ΓΛΑΝΤ (κ.).        | 71 | 1516   |
| ΜΑΡΥΛΙ (κ.).              | 74 | 15412  |
| ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).   | 74 | 20715  |
| ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).    | 73 | 15498  |
| ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.).          | 76 | 21372  |
| ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).          | 71 | 16623  |
| ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Mnχ.).     | 67 | 13540  |
| ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ ΦΙΛΙ.          | 67 | 21141  |
| ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).         | 76 | 9872   |
| ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.).            | 80 | 30875  |
| ΜΕΤΩΡΑ (δ.).              | 79 | 43857  |
| ΜΕΤΩΒΟΝ (δ.).             | 79 | 43857  |
| ΜΗΛΟΣ Α. (π.).            | 67 | 8501   |
| ΜΗΛΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).      | 74 | 12376  |
| ΜΙΓΓΙΑΝΑ (π.).            | 75 | 12498  |
| ΜΙΛΗΤΟΣ                   | 82 | 32506  |
| ΜΙΛΤΑ (μ.).               | 69 | 20001  |
| ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).        | 73 | 36330  |
| ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.).             | 74 | 4967   |
| ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).         | 70 | 1781   |
| ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.).          | 82 | 18061  |
| ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).          | 71 | 19061  |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.).             | 74 | 39050  |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).             | 75 | 6728   |
| ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.).           | 68 | 31507  |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).          | 73 | 61183  |
| ΜΟΝΤΡΟ (κ.).              | 72 | 9924   |
| ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.).           | 72 | 16890  |
| ΜΟΥΡΑΝΟ (Mnχ.).           | 74 | 65579  |
| ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).             | 72 | 35506  |
| ΜΠΑΛΙ ΞΑΝ (δ.κ.).         | 73 | 15470  |
| ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).         | 67 | 3987   |
| ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).           | 76 | 3741   |
| ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.).       | 69 | 44860  |
| ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.).        | 68 | 8370   |
| ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).      | 66 | 37625  |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).         | 71 | 13867  |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ        | 75 | 6764   |
| ΡΟΥ'Σ (δ.κ.).             | 74 | 5105   |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.).  |    |        |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ         | 71 | 1991   |
| (δ.κ.).                   |    |        |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ        | 72 | 1999   |
| (δ.μ.).                   |    |        |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ        | 75 | 2998   |
| (δ.κ.).                   |    |        |
| ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙ'ΤΕΡ (δ.κ.). | 73 | 4706   |
| ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).       | 68 | 9504   |
| ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Mnχ.).          | 81 | 10199  |
| ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ         |    |        |
| (Mnχ.).                   | 72 | 6671   |
| ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).            | 73 | 16106  |
| ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙ'ΡΕΣ (κ.).     | 71 | 9603   |
| ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).     | 75 | 7563   |
| ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αβ.).   | 73 | 31861  |
| ΜΠΡΑΙ'Τ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).    | 68 | 6870   |
| ΜΠΡΑΙ'Τ ΣΤΑΡ (κ.).        | 71 | 13193  |
| ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.).          | 67 | 41524  |
| ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.).         | 72 | 17980  |
| ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.).          | 68 | 6789   |
| ΜΥΡΙΝΑ (Αβ.).             | 82 | 32506  |
| ΜΥΣΙΝΙΔΗ                  | 77 | 5511   |
| ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.).             | 72 | 1480   |
| Ν. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.).         | 74 | 8558   |
| ΝΑ'ΓΑ (κ.).               | 70 | 9069   |
| ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Mnχ.).       | 77 | 34841  |
| ΝΑΝΗ (κ.).                | 78 | 14651  |
| ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *              | 72 | 18723  |
| ΝΑΝΤΙΝ (μ.).              | 68 | 1498   |
| ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΙ'ΝΤ (κ.).       | 73 | 11645  |
| ΝΑΕΙ'ΤΟΡΙΚ (κ.).          | 80 | 10982  |
| ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Όνδ.).        | 65 | 1000   |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.).            | 70 | 16224  |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.).       | 74 | 30340  |
| ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).           | 74 | 39018  |
| ΝΕΟΣ (κ.).                | 71 | 9082   |

ε. Μανζανίλο 24/3  
πρός Ντούρες 5/4  
α. Σάν Νικόλας 24/4  
πρός Άρούμπο 24/4  
ε. Σάν Φρανσίσκο 18/4  
πρός Ίνδα 30/4  
δ. Γιβραλτάρ 2/5  
πρός Τρίπολη 27/4  
πρός Άμβέρσα 27/4  
πρός Πόρτ Καμπέλλο 22/3  
πρός Ρότερνταμ 13/4  
δ. Παναμά 25/4  
α. Ν. Όρλεάν 20/4  
πρός Μπαλμπά 26/4  
πρός Καλλά 19/4  
πρός Βραζιλία 4/5  
ε. Σάν Φρανσίσκο 28/4  
πρός Νουέβα Παλμύρα 29/54  
πρός Άμβέρσα 2/5  
α. Ρίο Ίανέρο 26/4  
πρός Ντάρμπαρντ 8/4  
επιλήθη διάλυση  
πρός Χοντίντα 6/5  
πρός Χοντίντα 9/4  
ε. Ρίνα 22/4  
πρός Άμβουρν 28/4  
ε. Μόγκλα 24/4  
μεταφορές Περασκού  
πρός Παλάου Σαμπού 13/4  
επιλήθη Έλληνες  
α. Σάο Σεμπαστιάο 23/4  
πρός Άμστερνταμ 20/4  
δ. Σουζ 24/4  
πρός Νταμνύ 1/5  
ε. Παρναμά 25/4  
μετ. «Βένους» (μ.).  
πρός Μπαγκλόκ 20/4  
ε. Παρναμά 23/4  
επισκ. Πειραιά 25/1  
ε. Ν. Όρλεάν 25/4  
πρός Νταλάν 27/4  
ε. Μαρίνα ντί Καράβα 26/4  
ε. Μπουσάν 21/4  
πρός Σιζέν 24/4  
πρός Ρότερνταμ 29/54  
ε. Ν. Όρλεάν 2/5  
πρός Λά Σαλίνα 15/4  
α. Λεμεσό 27/4  
πρός Ντούρες 27/3  
ε. Σχζέαν 23/4  
ε. Τσίμα 24/4  
δ. Παναμά 30/4  
στο Άνγκρα ντς Ρέι, 22/12  
πρός Άρμαστ 29/4  
δργεί Ν. Όρλεάν  
παραμένει στη δύναμη  
πρός Ίστανβού 26/4  
πρός Ίστανβού 6/4  
πρός Κωνσταντινού 25/3  
στο Κουϊντάν 4/4  
πρός Μπλάν 17/4  
πρός Βενιζέλα 25/4  
πρ. «Mouli Australis»  
πρός Τζέντα 4/5  
α. Βαλέντσια 22/4  
πρός Παλάου Σαμπού 17/4  
δργεί Πειραιά  
ε. Σ. Κίτς 27/4  
στη Σεμάνκα (όποθκη)  
δργεί Πειραιά  
α. Αίν Σούνα 30/4  
ε. Ν. Όρλεάν 2/5  
πρ. «Jeddah Progress»  
επισκ. Πειραιά 25/2  
πρός Γουονσάν 14/3  
α. Καζαμπλάνκα 14/3  
πρός Σταβάγκερ 1/5  
πρός Ρας έλ Μουγκάρ 23/4  
ε. Λέ Χάβρη 2/5  
δ. Παναμά 6/5  
πρός Γκουανιαουίλ 23/4  
πρός Ρότερνταμ 26/4  
πρός Γκουανιαουίλ 17/4  
ψώσας σημαία Μάλτας  
ε. Κινούρα 14/4  
διάλυση Ίνδα  
ε. Γκαλβέστον 2/4  
πρός Γιβραλτάρ 4/5  
πρός Όκρια 22/4  
α. Χάιβα 29/4  
πρός ΗΠΑ 24/4  
ψώσας ελληνική  
πρός Γουίντα Μπασού 2/4  
στη Λεμεσό 13/4  
ε. Ίντσάν 23/4  
πρός Βραζιλία 15/3  
ε. Άκρομα 3/5  
πρός Κουανάν 30/3  
πρός Άλγερία 20/3  
ε. Τσιβάν 25/4  
ε. Άμβέρσα 2/5  
δργεί Πειραιά  
α. Ρότερνταμ 3/5  
α. Μπουμόντ 7/4  
μεταφορές Άγκλως  
πρός Χιοθσταν 29/4



|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)      | 77 | 9783  |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.) | 74 | 36914 |
| ΠΕΡΑΑ (κ.)         | 72 | 16402 |
| ΠΕΡΧΕΥΣ (Μηχ.)     | 72 | 9635  |
| ΠΕΡΧΕΥΣ (μ.)       | 79 | 9577  |
| ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)     | 62 | 1419  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)       | 72 | 15798 |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)     | 69 | 10839 |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)      | 65 | 25503 |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)    | 79 | 11633 |

πρός Λά Πλάτα 29/4  
α. Λά Σπέζια 24/4  
πρός Όδησσό 15/3  
α. Κριστομπόλ 27/4  
πρός Άλγέρι 2/5  
πρός Όραν 20/3  
ἐπισκ. Πειραιά 10/1  
πρός Ντῶρμαν 27/12  
α. Σόο Σεμπαστιό 2/5  
ὤψωσε ἑλληγική

|                       |        |    |       |
|-----------------------|--------|----|-------|
| ΕΝΤΙΣΙΟΥΡΥ            | ΝΤΟΟΥΝ | 75 | 51898 |
| (δ.Μνχ.)              |        |    |       |
| ΕΡΑΦΕΙΜ (n.)          |        | 79 | 14889 |
| ΕΡΕΦΟΣ (δ.μ.γ)        |        | 70 | 1598  |
| ΕΣ ΒΙΚΤΟΥΡΥ           |        | 69 | 43456 |
| ΕΣ ΚΙΓΚ (μ.)          |        | 72 | 16018 |
| ΕΣ ΚΟΥΗΝ II (κ.)      |        | 82 | 19494 |
| ΕΣ ΜΙΟΥΖ (κ.)         |        | 76 | 18174 |
| ΕΣ ΟΑΘ (δ.μ.)         |        | 76 | 16277 |
| ΕΣ SONNET (κ.)        |        | 79 | 15688 |
| ΕΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)        |        | 71 | 48685 |
| ΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.)     |        | 71 | 14130 |
| ΕΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)       |        | 76 | 30343 |
| ΕΓΚΡΕ΄ΙΣ II (κ.)      |        | 77 | 38886 |
| ΕΓΟΥΣ'ΙΝΤ II (δ.Μνχ.) |        | 78 | 28025 |
| ΕΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)       |        | 74 | 18204 |
| ΕΚΡΟΣ (δ.μ.)          |        | 74 | 20704 |
| ΕΛΛΑΙΔΗ (δ.μ.)        |        | 76 | 17659 |
| ΕΛΛΑΚ III (κ.)        |        | 77 | 15264 |
| ΕΛΙΝΚ (Μαδτ.)         |        | 74 | 18963 |
| ΕΜΑΙΝΤ (κ.)           |        | 70 | 11886 |
| ΕΜΑΤΖΙΚ II (κ.)       |        | 77 | 14275 |
| ΕΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)      |        | 77 | 14275 |
| ΕΜΟΝΑΡΚ (Μ.)          |        | 84 | 18173 |
| ΕΜΠΑΛΚ (κ.)           |        | 74 | 33073 |
| ΕΜΠΑΛΚ I (n.)         |        | 65 | 9812  |
| ΕΜΠΑΛΚ II (n.)        |        | 71 | 5699  |
| ΕΜΠΗ (κ.)             |        | 74 | 29827 |

πρός Μαράκιμιο 29/4  
πρός Σίβεν Άϊλαντ 2754  
ε. Πειράς 14/4  
πρό Χάργκ (άποθήκη)  
πρός Λαττάκια 1/5  
πρός Μιλάζο 29/4  
πρός Νταμόρ 9/4  
ύψωσε ελληνική  
πρός Κίνα 22/4  
πρός Τένες 14/4  
α. Λεμεσό 16/4  
πρός Τρίπολη 2/5  
μεσογειακές μεταφορές  
α. Λάγος 24/4  
ε. Άκμα 26/4  
α. Λάγος 25/4  
α. Πόρτο Γέλαγκ 29/4  
πρός Κιυν/πολη 1/5  
στό Μοσασγκάνεμ 23/4  
ε. Άκμα 2/5  
πρός Γιαντί 23/4  
πρός Γιβραλτάρ 17/4  
α. Ν. Όρλεάν 27/4  
πρός Μπουεναβεντούρα 23/4  
πρός Φουτζέιρα 5/4  
πρός Ναντόν 21/4  
ε. Σάντα Μάρτα 16/4  
πρός Ράς Ταουόρα 21/3  
ε. Μπενανκούρ 22/4  
πρός Κουετζάλ 954  
υπέστειλε ελληνική

στή Φιλαδέλφεια 24/4  
έπιληψη Τούρκους  
πρός Άλγερια 13/4  
πρός Καρπονόρος 18/4  
πρός Σουζέ 8/1  
πρός Βικτόρια 14/4  
πρός Μπν. Άϊρες 29/4  
πρός Τύνιδα 24/4  
πρός Μοσιλί 27/4  
πρός Κασσιούκ 20/3  
ε. Βηρυτό 3/5  
πρός ΗΠΑ 23/4  
πρ. «Tenoch»  
ώμασε σημαία Μάλτας  
πρ. «Γουόλντν Πρότεκτωρ»  
πρ. «Άμεστριντα 2/5  
στή Σινγκαπούρ 1/4  
ε. Σάν Λορέντζο 28/4  
πρός Γένοβα 28/4  
πρός Βικτόρια 17/4  
πρός Περσικό 15/4  
στή Σουαίμα 2/2  
πρός Μπ. Άϊρες 22/4  
πρός Νιγύρμαν 4/4  
στή Χαλκίδα 7/5  
έπισκ. Πειραιά 4/1  
πρός Σουζέ 29/3



|                           |    |        |                           |                           |    |        |                             |
|---------------------------|----|--------|---------------------------|---------------------------|----|--------|-----------------------------|
| ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)              | 76 | 32971  | ε. Ρόττερνταμ 3/5         | ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)         | 80 | 30502  | πρός Κίνα 1/4               |
| ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)         | 74 | 17798  | α. Ν. Όρλεάνη 27/4        | ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥ'ΓΑΛ (κ.)       | 74 | 23757  | α. Ν. Όρλεάνη 1/5           |
| ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)              | 69 | 33328  | πρός Καρμπόνερας 12/3     | ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ           | 73 | 50849  | πρός Ίνδονησία 25/4         |
| ΣΗΜΠΡΕ'ΒΡΥ (δ.μ.7)        | 73 | 17795  | ε. Φόξ 4/5                | ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.) | 71 | 109197 | πρός Χάργκ Άιλαντ 4/5       |
| ΣΗΜΠΡΗΣ ΟΥΑΝ (μ.)         | 71 | 11005  | πρός Άργεντινή 2/5        | ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)       | 76 | 30746  | α. Ταβόου 12/3              |
| ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)         | 74 | 18373  | ὀπ'αυτεῖλε ἀπὸ Μάλτα      | ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)        | 73 | 43867  | α. Γκάνδη 1/5               |
| ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)            | 82 | 18709  | πρός Ίρλαν 2/4            | ΤΡΕΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)         | 75 | 13567  | ε. Βίλα Κονσταντινούση 25/4 |
| ΣΗΠΕ'Γ (μ.)               | 77 | 15225  | πρός ΕΣΣΔ 9/4             | ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)        | 76 | 13547  | ἐπισκ. Χόνγκ Κόνγκ 2/5      |
| ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)       | 74 | 18631  | πρός Λίβερπουλ 3/5        | ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)        | 74 | 43867  | πρός Σιρίραχ 28/4           |
| ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)          | 76 | 16432  | ε. Φουτζέιρα 29/4         | ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)      | 72 | 79317  | α. Χέι Πόιντ 18/3           |
| ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)           | 77 | 30370  | ε. Χάιφα 3/5              | ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)      | 74 | 25394  | πρός Πόρτο Σαντίνο 27/4     |
| ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)          | 73 | 17310  | πρός Άμβέρσα 2/5          | ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)          | 70 | 63519  | πρός Β. Εύρωπη 28/4         |
| ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)          | 79 | 19061  | ε. Φλόσσινγκ 29/54        | ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ         | 72 | 113950 | πρός Ιαπωνία 7/4            |
| ΣΗΣΚΟΥΟΥΤ (δ.μ.)          | 75 | 42619  | α. Τερνέστη 26/4          | ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)       | 71 | 106776 | πρός Καναδά 13/4            |
| ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)              | 70 | 17571  | πρός Μπαντάρ Άμπάς 28/54  | ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ                | 70 | 48501  | πρός Άμβούργο 4/5           |
| ΣΗΣΤΑΡ II                 | 83 | 18173  | πρός Ρίτσαρντ Μπαϊή 14/4  | ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)       | 72 | 12463  | ε. Λίβερπουλ 29/4           |
| ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)         | 71 | 11069  | πρός Δ. Άφρική 9/4        | ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)              | 74 | 11644  | πρός Άβόνα 4/4              |
| ΣΗΤΖΟ'Υ (κ.)              | 74 | 16819  | πρ. «Iron Kirby»          | ΤΡΟΠΕΦΟΡΟΣ (μ.)           | 74 | 8826   | πρός Άλγερία 24/4           |
| ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)    | 72 | 15285  | πρός Λέ Χόβρη 30/4        | ΤΡΟΥ'ΤΕΜΠΛΕΣ (κ.)         | 74 | 11644  | α. Λά Παλς 14/4             |
| ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)           | 73 | 16095  | πρός Βηρυττό 28/4         | ΤΣΑ'ΙΚΟΦΣΚΥ (κ.)          | 76 | 6057   | ἐπισκ. Ριγικά 27/4          |
| ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)            | 75 | 18794  | α. Ροζάριο 3/5            | ΤΣΑΜΠΙΟΝ                  | 70 | 52765  | ε. Πειραιά 22/4             |
| ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)             | 74 | 31228  | πρός Είρηνικό 14/4        | ΤΣΑΡΙΟΥΤ (δ.κ.)           | 75 | 47133  | πρός Γκάνδη 5/3             |
| ΣΗΦΕΑΡΕΡ                  | 73 | 29763  | πρός Μπαντάρ Χομείνι 18/4 | ΤΣΟΥΝΑ (μ.)               | 68 | 15907  | ἀργεί Στετομπαλ             |
| ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)              | 73 | 14353  | πρός Μπαντάρ Άμπάς 14/4   | ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)             | 82 | 15953  | πρός Γιβραλτάρ 1/5          |
| ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)            | 75 | 17129  | ε. Μπ. Άϊρες 25/4         | ΦΑΕΘΩΝ (δ.μ.)             | 74 | 1.954  | ε. Λός Άντζελες 1/5         |
| ΣΙΕΝΝΑ (δ.)               | 86 | 41766  | ε. Ούλσάν 9/3             | ΦΑΝΗΣ (κ.)                | 77 | 20608  | ε. Ντάρμπαρν 27/4           |
| ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)       | 76 | 12440  | πρός Χοναλουάου 17/4      | ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)              | 76 | 9059   | πρός Παλεμπάγκ 26/4         |
| ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)     | 71 | 80824  | πρός Ρας Τανούρα 27/4     | ΦΕΣΙΕΝΤ (κ.)              | 69 | 8767   | ε. Ντάρμπαρν 27/4           |
| ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)        | 79 | 12750  | ε. Ν. Ύόρκη 3/5           | ΦΙΛΙΑ (κ.)                | 72 | 13690  | α. Κόντλα 18/4              |
| ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)  | 76 | 20654  | ε. Όδησσό 25/4            | ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)           | 54 | 1598   | μεσογειακές μεταφορές       |
| ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)         | 85 | 13911  | πρός Λά Γκουαίρα 15/3     | ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)              | 70 | 83168  | πρός Φουτζέιρα 10/8/90      |
| ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)        | 80 | 24917  | ε. Ντάρμπαρν 1/3          | ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)            | 76 | 4617   | ε. Γκάνδη 19/4              |
| ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (κ.)      | 76 | 12440  | ε. Σάρζα 23/3             | ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7)           | 70 | 9214   | πρός Καζαμπλάνκα 24/4       |
| ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)       | 75 | 13835  | ε. Ρεύνιόν 29/4           | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)           | 70 | 37310  | α. Βενετία 2/4              |
| ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)             | 75 | 16849  | α. Ν. Όρλεάνη 1/5         | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)           | 68 | 13580  | α. Βικτόρια 24/4            |
| ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)            | 80 | 14825  | πρός Μάρκο 19/4           | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)           | 70 | 24956  | α. Ντουμπάϊ 22/4            |
| ΣΚΑΡΟΣ (κ.)               | 63 | 10617  | πρός Μπαντάρ Χομείνι      | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)           | 65 | 12636  | πρός Τουάπσε 17/4           |
| ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)        | 73 | 17466  | πρός Ντουαί 22/3          | ΦΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.)        | 72 | 16398  | πρός Τύνιδα 30/4            |
| ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)            | 77 | 11679  | πρός Μαντάνιλο 6/4        | ΦΛΕΑΡ (κ.)                | 81 | 8917   | δ. Κων/πολ 6/4              |
| ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)           | 77 | 19993  | πρός ΗΠΑ 7/4              | ΦΛΕΑΡ V *(π.)             | 81 | 8917   | ε. Ρίγα 22/4                |
| ΣΚΥΡΟΣ (μ.)               | 66 | 19920  | ε. Ίντσάν 7/4             | ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)       | 75 | 20452  | πρ. «Daniela»               |
| ΣΜΥΡΝΑ (κ.)               | 74 | 20712  | πρός Κορέα 30/4           | ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)       | 75 | 20214  | πρ. Β. Θάλασσα 27/4         |
| ΣΜΥΡΝΗ (κ.)               | 77 | 8989   | πρός Μόντρεαλ 24/4        | ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)        | 81 | 26512  | ε. Γκουισακούλ 10/3         |
| ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)              | 78 | 18643  | πρός ΗΠΑ 26/4             | ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)        | 77 | 18745  | πρ. ΗΠΑ 30/4                |
| ΣΟΥΑΝ (κ.)                | 77 | 19284  | πρός Ντάρμπαρν 24/4       | ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)         | 63 | 10736  | πρ. Ασσάμ 17/4              |
| ΣΟΥΕΡΤΕ                   | 77 | 33408  | ε. Ίντσάν 29/4            | ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)       | 73 | 17918  | ε. Γκαίμης 15/4             |
| ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)           | 73 | 20538  | πρός Νάντη 1/5            | ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝ (κ.)           | 68 | 15809  | πρ. Μπ. Άμπας 2/4           |
| ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)          | 70 | 103508 | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)           | 69 | 15688  | ε. Σαλβαντόρ 23/4           |
| ΣΟΥΦΙΑ (κ.)               | 68 | 2712   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)            | 69 | 15688  | πρ. Βηρυττό 19/4            |
| ΣΠΑΡΤΑ (π.)               | 69 | 1595   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)         | 69 | 15688  | πρ. Σιγκαπούρη 25/4         |
| ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ)              | 68 | 10691  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)             | 63 | 26759  | πρ. Μπουσάν 20/4            |
| ΣΠΕΣΙΑΛ (κ.)              | 69 | 34054  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 29709  | πρ. Μπουσάν 17/3            |
| ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)           | 63 | 31290  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 8034   | πρ. Λόγος 30/4              |
| ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)          | 71 | 17878  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 9342   | ε. Ρεσίφ 12/4               |
| ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)            | 70 | 11870  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 9342   | ε. Μοντεβιδέο 30/4          |
| ΣΤΑΒΕΝΤΟ                  | 72 | 19276  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 80 | 2222   | α. Βίγκο 23/4               |
| ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)              | 69 | 13942  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 80 | 2175   | πρ. Φώκλαντς 3/4            |
| ΣΤΑΡ (κ.)                 | 61 | 1586   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 74 | 8741   | πρ. Κριστομπαλ 25/4         |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)           | 74 | 24573  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 75 | 8413   | ε. Ρόττερνταμ 5/5           |
| ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)          | 69 | 1502   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 1568   | α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 14/4    |
| ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)            | 77 | 22893  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 67 | 6680   | πρ. Σάρζα 29/4              |
| ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)              | 78 | 18321  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 88 | 4999   | πρ. Μαϊάμι 30/4             |
| ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)       | 62 | 1133   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 82 | 1500   | πρ. Καζαμπλάνκα 22/4        |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ       | 85 | 4710   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 90 | 5286   | πρ. Χότσινχο 14/4           |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.μ.)  | 78 | 3405   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 89 | 4999   | πρ. Άγαδάρ 30/4             |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.μ.)    | 70 | 1586   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 75 | 3699   | πρ. Ντάρμπαρν 2/5           |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ       | 77 | 4656   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 80 | 2162   | πρ. Φλόσσινγκ 3/5           |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.μ.)    | 71 | 2940   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 2863   | πρ. Δέλτα Στάρ 1.           |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)    | 70 | 999    | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 90 | 5286   | πρ. Φώκλαντς 24/4           |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.μ.)   | 85 | 4711   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 5537   | πρ. Τζέντα 29/4             |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.μ.)  | 85 | 4711   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 82 | 1500   | πρ. Καζαμπλάνκα 26/4        |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.μ.)   | 69 | 6183   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 5644   | πρ. Κούβα 6/4               |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.μ.) | 69 | 1453   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 81 | 2172   | α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 9/4     |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ       | 80 | 3627   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 6627   | πρ. Μπ. Άμπας 13/4          |
| ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.μ.)  | 85 | 4710   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 89 | 4999   | πρ. Μαρούσι 4/4             |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)            | 50 | 1518   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 2987   | α. Τέμα 16/4                |
| ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)        | 75 | 17894  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 3563   | πρ. Φώκλαντς 22/4           |
| ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)            | 81 | 9112   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 90 | 5286   | πρ. Ναπιέρ 22/4             |
| ΣΤΟΡΚ (κ.7.)              | 10 | 15265  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 80 | 2222   | α. Σιγκαπούρη 15/4          |
| ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)           | 75 | 6172   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 6863   | πρ. Ζημπαράγγε 26/4         |
| ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*                | 76 | 31725  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 75 | 44698  | πρ. Ντουμπάϊ 26/4           |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)             | 72 | 9076   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 9343   | πρ. Ρας Τανούρα 30/4        |
| ΤΑΙ'ΙΓΚΕΡ (δ.μ.)          | 70 | 18736  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 74 | 18694  | πρ. Σαντάντρε 14/4          |
| ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)              | 68 | 66113  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 13687  | α. Ν. Ύόρκη 6/4             |
| ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)           | 68 | 10964  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 76 | 30000  | πρ. Νοβοτάλιν 14/4          |
| ΤΑΜΑΡΑ (μ.)               | 74 | 18907  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 14986  | ἐπισκευές Πειραιά 3/4       |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)     | 78 | 11562  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 33267  | ε. Σάν Λορέντζο 29/4        |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)       | 73 | 19420  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 73 | 8183   | ε. Όναχόμα 6/4              |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)           | 78 | 10372  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 12348  | πρ. Τζιμπουτί 21/4          |
| ΤΕΡΝ (κ.)                 | 73 | 19735  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 79 | 9918   | ε. Γκλόβερτον 13/4          |
| ΤΖΑΝΤ (μ.)                | 67 | 1498   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 79 | 5266   | ε. Σιγκαπούρη 26/4          |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)            | 61 | 1252   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 71 | 4697   | πρ. Άλεξάνδρεια 26/4        |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)              | 70 | 28415  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 75 | 19116  | ἐπισκ. Άμβούργο 25/4        |
| ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)      | 78 | 16329  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 70 | 12363  | πρ. Μπαγκόγκ 24/4           |
| ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)          | 74 | 18204  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 19407  | πρ. Κωνσταντίνε 9/4         |
| ΤΖΙΟΒΙ (π.)               | 75 | 3531   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 78 | 15981  | ἐπιβλήθη Τούρκους           |
| ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.)           | 83 | 35762  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 10194  | ε. Πόρτο Κουετζάλ 12/4      |
| ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)              | 81 | 3375   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 76 | 14760  | πρ. Πότι 13/4               |
| ΤΖΟΥ'Υ (Ον.)              | 78 | 5868   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 71 | 6166   | α. Χιοθσόν 27/4             |
| ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)            | 70 | 9954   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 13437  | πρ. Ντάρ ες Σαλάμ 25/4      |
| ΤΖΟΥΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)       | 73 | 9044   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 64 | 15404  | πρ. Ρουμανία 17/4           |
| ΤΖΩΝ Ν. (π.)              | 72 | 5907   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 75 | 139421 | πρ. Ρόττερνταμ 5/4          |
| ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)           | 78 | 15660  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 68 | 9170   | πρ. Σμύρνη 2/5              |
| ΤΖΩΡΤΖ (Αβ.)              | 70 | 10197  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 71 | 1532   | πρ. Γκάλσι 13/4             |
| ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ              | 83 | 21000  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 79 | 12598  | πρ. Βεγκάζη 10/4            |
| ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)            | 69 | 5406   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 78 | 5386   | πρ. Γιοκχαμά 25/4           |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)*          | 72 | 9213   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 74 | 19451  | α. Μανφρεντόνια 30/4        |
| ΤΗΝΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ (κ.)        | 73 | 12376  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 72 | 17674  | πρ. Χιλή 29/4               |
| ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)           | 65 | 15090  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 76 | 6744   | α. Βανκούβερ 22/3           |
| ΤΟΕΑ (κ.)                 | 71 | 9082   | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 76 | 7049   | ε. Ν. Όρλεάνη 30/4          |
| ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ               | 71 | 20670  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 79 | 7366   | δ. Ντόβερ 2/5               |
| ΤΡΑΣΤ (κ.)                | 76 | 13550  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 79 | 7366   | πρ. Γκαζουέτ 25/4           |
| ΤΡΕΑΝΑ (κ.)               | 77 | 17339  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              | 76 | 7049   | πρ. Ραβέννα 25/4            |
| ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*       | 76 | 18953  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              |    |        |                             |
| ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)        | 75 | 23785  | πρ. Νάντη 1/5             | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)              |    |        |                             |





**el Greco**  
**SHIPPING ENTERPRISES**  
**MANILA**

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ  
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

**"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"**

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)  
99-09-91  
FAX: 921-3354  
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

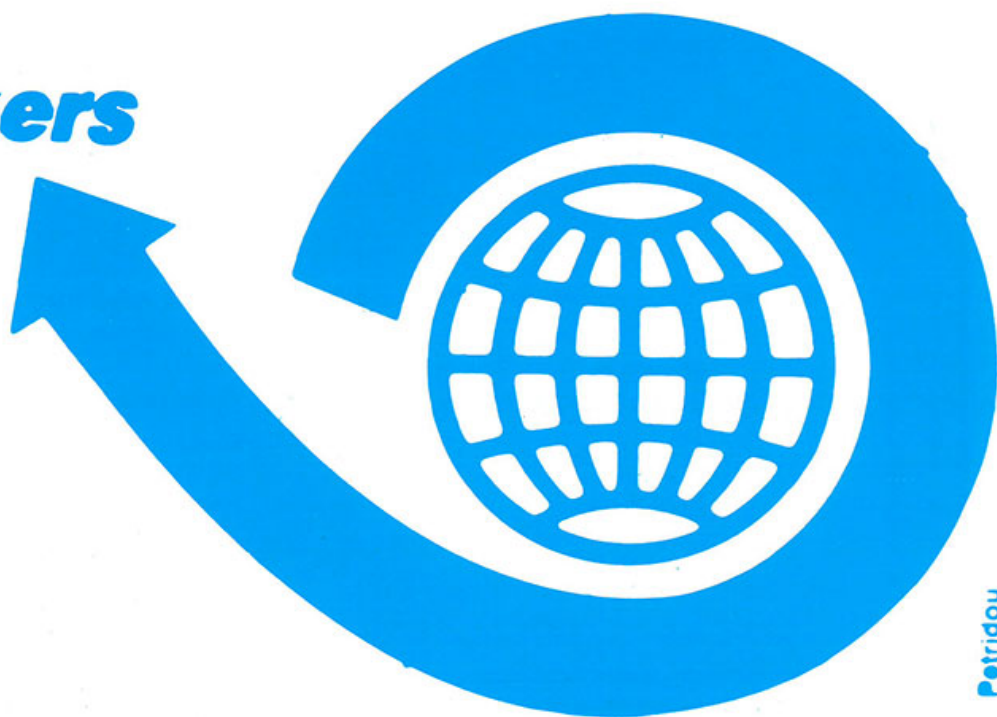
# ***Seatrader Maritime Inc.***

## ***Shipbrokers***

**SALE & PURCHASE -  
CHARTERING:**

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

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



Petridou





# TROODOS

## Headquarters

### MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.  
1 RUE DES CITRONNIERS  
BP 215  
ANNEXE DU METROPOLE  
MC 98004 CEDEX  
MONACO

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

## Agents

### GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD  
LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE  
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST.  
PIRAEUS 185 35  
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795  
4112611 4526678  
4526939

### 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  
640822

### PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC  
SPACE 19  
MANILA MIDTOWN ARCADE  
M. ADRIATICO  
ERMITA  
PHILIPPINES  
TLX: 40269  
TEL: -63-2-5218302  
FAX: -63-2-504976

### CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD  
64 MAKARIOU III APT 30  
PO BOX 202  
LARNACA  
CYPRUS  
TLX: 3656  
TEL: -357-4-635746  
FAX: -357-4-635894

### INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD  
DOCK VIEW BUILDING  
RED GATE  
BOMBAY - 400038  
INDIA  
TLX: 1175678  
TEL: -91-22-261068

DECEMBER 1990