

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1348/1107



# NAYTIKA XPONIKA

With  
English  
Supplement

ΑΡΙΘΜ. 1348 / 1107  
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1991  
ΔΡΧ. 400

---

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



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**







**Xenos**

## **Cargo International Ltd.**

104 GR. LAMPRAKI AVE - 185 32 PIRAEUS GREECE - TEL. 413.2485 - 413.2928  
FAX: 4132485 - TLX: 213658 XEN GR

GEORGE C. AVRAMOISSIS  
Operation Manager

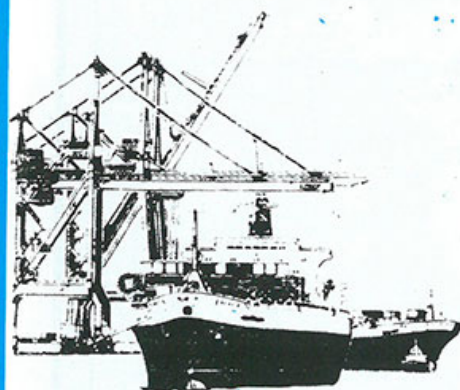
**INTERNATIONAL MOVERS  
XENOS AIR CARGO  
GENERAL CARGO  
LOCAL MOVERS  
OFFICE MOVES**

**INDUSTRIAL PACKING**

**CUSTOM CLEARANCE**

**ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ 300 ΤΕΤΡ. ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΣΤΗΡΙΟ**

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1991  
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1049/1107**

**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 καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00  
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00  
Απω Ανατολή  
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

**ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)**

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000  
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ  
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year  
Issue No. 1049/1107 September 1st, 1991**

**FOUNDER: D.N. COTTAKIS**

**EDITOR: D. Rigas - Cottakis**

**EDITING & PRINTING OFFICES:**

77, Notara Str. - 185 35 Piræus

Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95

Cables: CHRONIKA - Piræus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 417 2268

## Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13** Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο.  
Ανατομία του προβλήματος από  
τον κ. Ξεν. Αντωνιάδη.
- 
- 18** Η θαλάσσια ρύπανση στη Μεσόγειο.  
Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Νίκου Κωστάρα.
- 
- 24** Η αγορά των κρουαζιερών καί η  
επέκταση του στόλου της Royal Cruise Line.
- 
- 28** The New Salvage Convention.  
Του δικηγόρου κ. Νίκου Κουλάδη.
- 
- 31** Νομικά θέματα.  
Ενδιαφέρουσα απόφαση του Δικαστηρίου της  
Νότιας Αφρικής που αφορά ελληνικό πλοίο.
- 

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ  
**10** ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ  
**11** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ  
**36** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ  
**43** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ  
**40** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ  
**41** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ  
**45** ENGLISH SUPPLEMENT  
**48** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ





TROODOS SHIPPING CO LTD

INVITES APPLICATIONS FROM  
DECK AND ENGINE OFFICERS

TO JOIN THE COMPANY'S NEWLY ANNOUNCED

**OFFICE  
FAMILIARISATION SCHEME  
FOR SEAGOING STAFF**

THE SUCCESSFUL CANDIDATES WILL BE HOLDERS OF A GREEK  
LICENSE OF ANY RANK, MAXIMUM AGE 40 YEARS,  
WITH A GOOD COMMAND OF THE ENGLISH LANGUAGE.

THEY WILL HAVE EXPERIENCE IN TANKERS AND BE  
AMBITIOUS TO EMBARK UPON A CAREER THAT COULD LEAD TO THE  
HIGHEST MANAGERIAL POSITION WITHIN THE PIREAUS BASED  
OFFICE STRUCTURE.

THE MAIN PURPOSE OF THE SCHEME IS TO PROMOTE A  
BETTER UNDERSTANDING BETWEEN OFFICE AND SHIPBOARD  
OPERATIONS AND PERSONNEL, IMPROVE THE OFFICERS  
QUALITY AND PREPARE THEM FOR A SHORE BASED CAREER  
AFTER A SUCCESSFUL CAREER AT SEA.

EXCELLENT PAY FOR THE TIME IN THE OFFICE AND  
SEA SERVICE ON NAT-CONTRACTED TANKERS.

FOR MORE INFORMATION  
CALL IN FOR AN INTERVIEW WITH

CAPT. YIANNIS PSINGAS  
DEPUTY CHIEF MARINE SUPERINTENDENT  
(FOR DECK OFFICERS)  
OR  
EVANGELOS NOMICOS  
TECHNICAL MANAGER  
(FOR ENGINEERS)

AT: TROODOS SHIPPING CO LTD  
12 DEFTERAS MERARCHIAS STR. PIREAUS  
TEL: 4180001



# Μνημόσυνο μέ ξένα κόλυβα

Είναι τραγικό ότι η Έλληνική Πολιτεία, ή όποια μέ τις ενέργειες και τις παραλείψεις της ευθύνεται αποκλειστικά για την κατάντια του ΝΑΤ, ρίχνει για μία ακόμη φορά στις πλάτες των ναυτικών μας τό βάρος για την άσκηση κοινωνικής πολιτικής: Μέ τά χρήματα που θά άντληθούν από τόν δανεισμό στόν όποιο υποχρεώθηκε νά προχωρήσει τό Ταμείο μετά τήν άρνηση του Ύπουργού Οικονομικών νά έγκρίνει τή συνέχιση τής επιχορηγήσεως από τόν κρατικό προϋπολογισμό (μέ ταυτόχρονη ύποθήκευση τής περιουσίας του), θά έξακολουθήσουν νά καταβάλλονται και οι συντάξεις τών χιλιάδων «άλεξιπτωτιστών», εκείνων, δηλαδή, που «φόρτωσε» ή Έλληνική Πολιτεία στό ΝΑΤ και παίρνουν σύνταξη χωρίς νά έχουν εισφέρει ούτε δραχμή!

Βεβαίως προβλέπεται ότι ο δανεισμός αυτός γίνεται μέ τήν έγγυση του Έλληνικού Δημοσίου αλλά κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη έπρεπε νά εξασφαλισθεί από τούς καρεκλόκενταυρους τών ναυτεργατικών οργανώσεων ότι τό προϊόν του δανείου θά χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για τήν καταβολή τών συντάξεων και τήν εξασφάλιση τής Ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομεια-

κής περιθάλψεως τών πραγματικών ναυτικών, ώστε ή Πολιτεία νά έξαναγκασθεί νά αναλάβει τό βάρος τών «άλεξιπτωτιστών» που επί σειρά έτών έχει «φορτώσει» στό ΝΑΤ, δηλαδή στους ναυτικούς μας.

Βεβαίως όλα έγιναν υπό τήν πίεση τών περιστάσεων — τής ανάγκης για τήν καταβολή τών συντάξεων — αλλά τό πρόβλημα δέν ήταν νέο και όφειλαν οι καρεκλόκενταυροι νά έχουν κάνει τις επιλογές τους πολύ ένωρίτερα.

Βεβαίως, τό κόστος και ή ευθύνη για τήν αντιμετώπιση του προβλήματος του ΝΑΤ έπεσαν στην παρούσα κυβέρνηση ή όποια άσφαλώς δέν ευθύνεται για τή συσώρευση τών προβλημάτων — ή παρούσα Κυβέρνηση ευθύνεται μόνον γιατί και αυτή άφησε τά πράγματα του ΝΑΤ νά κυλούν όπως τά βρήκε, αλλά και γιατί δέν προχώρησε στις έναλλακτικές λύσεις που έχουν προταθεί (και από τά «Ναυτικά Χρονικά») ώστε νά υπάρξει ή αύξηση τών έσόδων του ΝΑΤ που θά οδηγούσε στην έξυγάνωση και τήν εκ νέου αυτόδυναμία του Ταμείου.

Άλλά είπαμε, στην Ελλάδα είναι συνήθη τά μνημόσυνα μέ ξένα κόλυβα.

## Τό ναυάγιο του «Ωκεανός» και ή ελληνική ναυτοσύνη

Οι «άσπονδοι» φίλοι τής Έλληνικής Ναυτιλίας έσπευσαν για μία ακόμη φορά νά δυσφημήσουν όχι μόνο τή πλοιοκτήτρια εταιρία αλλά ακόμη και τό πλήρωμα του άτυχου «Ωκεανού», παρόλο που ή διάσωση και τών 571 ατόμων που επέβαιναν στό κρουαζιερόπλοιο, κάτω από τις ιδιαίτερα άντίζοες καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στά επικίνδυνα νερά τής Νοτ. Άφρικής μόνον σάν άθλος μπορεί νά χαρακτηριστεί.

Άφοϋ επαινέσουμε τις σωστικές άρχές τής Νοτ. Άφρικής για τήν ύποδειγματική κινητοποίησή τους και τήν άωογη περισυλλογή τών ναυαγών από θάλασσα και άέρα, θέτουμε όρισμένα έρωτήματα τά όποια θεωρούμε καιρία όσον άφορά τή στάση τών άξιωματικών και του πληρώματος του ελληνικού πλοίου, οι όποιοι επικρίθηκαν από τούς «άσπονδους» φίλους μας για τό βαθμό τής ναυτοσύνης που επέδειξαν στις κρίσιμες ώρες του ναυαγίου.

— Δέν έδειξαν στοιχεία ναυτοσύνης οι Έλληνες ναυτικοί που έφάρμοσαν σχολαστικά τό σχέδιο διάσωσης, φροντίζοντας νά έφοδιάσουν όλους τούς επιβάτες μέ σωσσίβια και κουβέρτες και τούς όδήγησαν στους σταθμούς συγκέντρωσης για νά έγκαταλείψουν τό βυθίζόμενο πλοίο;

— Δέν έδειξαν στοιχεία ναυτοσύνης οι Έλληνες ναυτικοί που κατέβασαν τις σωσσίβιες λέμβους μέ δύναμη άνέμου πλέον τόν όκτώ μποφώρ και επιβίβασαν σ' αυτές κατά προτεραιότητα περί τούς 400 από τους νεαρότερους επιβάτες, τούς όποιους όδήγησαν άσφαλώς στά παραπλέοντα πλοία;

— Δέν έδειξαν άπόλυτη εύσυνειδησία

τέλος οι Έλληνες ναυτικοί που συντόνισαν τό δύσκολο έργο τής διάσωσης από άέρος τών ύπολοίπων επιβατών, φροντίζοντας νά περισώσουν ακόμη και τά τιμαλφή και τά χρήματα που είχαν παραδώσει οι επιβάτες στό λογιστήριο του πλοίου;

Άλήθεια, μήπως είναι καιρός νά έπισημάνουμε στους «άσπονδους» φίλους τής Έλληνικής Ναυτιλίας τά άτυχήματα τών επιβατηγών πλοίων «Scandinavian Star», «Herald of Free Enterprise» και «Marchioness» που όδήγησαν στην άπώλεια πάρα πολλών άνθρώπων ύπάρξεων και τά όποια έλαβαν χώρα μέσα στά ήρεμα νερά λιμανιών και ποταμών!

Οι Έλληνες ναυτικοί του «Ωκεανός» έπραξαν στό άκέραιο τό καθήκον τους, διαπίστωση άλλωστε που έγινε πρό ήμερών στόν Πειραιά και από τή νοτιοαφρικανική εταιρία «TFC» ή όποια είχε ναυλώσει τόν «Ωκεανός» και προχώρησε ήδη στην άντικατάστασή του για τόν έρχόμενο Νοέμβριο μέ τό κρουαζιερόπλοιο «Όδυσσεύς» τής Ήπειρωτικής Άτμοπλοίας.

• Οι άνακρίσεις σχετικά μέ τό ναυάγιο του «Ωκεανός» πρέπει νά προχωρήσουν γοργά, μέσα στό νόμιμο πλαίσιο τών δύο μηνών, που προβλέπεται ότι τό Άνώτατο Συμβούλιο Ναυτικών Άτυχημάτων (ΑΣΝΑ) πρέπει νά εκδόσει τήν άπόφασή του.

Οι άξιωματικοί του Λ.Σ., που είχαν μεταβεί στη Νότιο Άφρική (έπέστρεψαν μαζί μέ τούς τελευταίους άξιωματικούς του πλοίου) ζήτησαν από τις νοτιοαφρικανικές άρχές συμπληρωματικά στοιχεία προκειμένου νά περατώσουν τό έργο τους. Συγκεκριμένα ζήτησαν τό επί-

σημο «Δελτίο καιρού», καθώς και κατάθεση τής έπικεφαλής τής κρουαζιέρας ύπαλλήλου τής εταιρίας TFC, που είχε ναυλώσει τόν «Ωκεανός».

## ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Μέ άφορμή τόν δημόσιο έπαινο που άπηύθυνε ο Ύπουργός προς τόν Όμιλο Τσάκου και τήν Έταιρία «Τρόδος» του Οίκου Χατζηγιάννου για τήν ύψωση τής Έλληνικής σέ τέσσερα νεοαγορασθέντα (ανά δύο) ύπερδεξαμενόπλοιά τους, διατυπώθηκε ή άποψη ότι άντί τών επαινών θά ήταν προτιμότερο νά προβληματισθεί τό Ύπουργείο εάν τελικά συμφέρει αυτή ή περιπτώσιακή έγγραφή πλοίων ή μήπως ύπάρχει κίνδυνος νά μετατραπεί σέ μπουμέραγκ για τό έθνικό μας νηολόγιο.

Μιά πρώτη άπάντηση στόν προβληματισμό αυτόν θά μπορούσε νά προέλθει από εκείνους που άσχολούνται σέ κάθε εταιρία μέ τό πρόβλημα τής επανδρώσεως τών πλοίων. Δέν είναι ύπερβολή, δεδομένου ότι είναι τό κυριότερο πρόβλημα αυτή τή στιγμή που αντιμετώπιζει ή Ναυτιλία και που ταυτόχρονα σχετίζεται άμεσα μέ τήν ίδια τήν ύπόστασή της. Είναι καιρός, λοιπόν, νά άκουσθούν οι Καπτάν Γιώργηδες, οι Καπτάν Γιάννηδες κλπ., κλπ. αλλά και νά ύπάρξουν οι επιβαλλόμενες άπαντήσεις στά πιεστικά τους έρωτήματα, ώστε ή έγγραφή πλοίων νά μήν καταστεί μπουμέραγκ για τό έθνικό νηολόγιο.

## ΟΡΘΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Δέν νομίζομε ότι ύπάρχει κανείς που νά διαφωνεί μέ τις έπισημάνσεις, που διατύπωσε μετά τή κατάρρευση του στρατιωτι-



κοῦ πραξικοπήματος στὴν ΕΣΣΔ, ὁ κ. Γιώργος Π. Λιβανός, ὁ ὁποῖος ἔχει ἐπὶ σειρά ἑτῶν συνεργασθεῖ μέ ἐπιτυχία μέ τούς Σοβιετικούς.

Μιλώντας στὸν δημοσιογράφο κ. Δημ. Καπράνο, ὁ κ. Λιβανός ὀρθότατα ὑποστήριξε ὅτι ἡ διαμορφωθείσα κατάσταση διανοίγει πλέον ἀριστες δυνατότητες συνεργασίας μέ τὴν ΕΣΣΔ στὸν ἐπενδυτικό καὶ ναυτιλιακό τομέα καὶ ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀσφαλῶς θὰ κληθεῖ νὰ παίξει ἕναν οὐσιαστικό ρόλο στὴ προσπάθεια ἀνασυγκρότησης τῆς οἰκονομίας τῆς.

Ἀκόμη ὁ κ. Λιβανός ἐπισήμανε τὴν ἀνάγκη τῆς ἀμεσης καὶ πλήρους ὑποστήριξης καὶ βοήθειας πού χρειάζεται ἡ ΕΣΣΔ ἀπὸ τὴ Δύση καὶ πολὺ σωστά μίλησε γιὰ ἕνα ἀντίστοιχο σχέδιο τοῦ ἐπιτυχημένου «Σχεδίου Μάρσαλ» πού θὰ μπορούσε συστηματικά καὶ ἀποφασιστικά νὰ ἐνισχύσει τὴν ΕΣΣΔ στὴ πορεία τῆς πρὸς ἕνα καλύτερο μέλλον.

Πρόσφατες μετρήσεις γιὰ τὶς εἰσαγωγικές ἀνάγκες σέ δημητριακὰ τῆς ΕΣΣΔ, ὁμιλοῦν γιὰ ποσότητες 35 ἑκατομ. τόννων γιὰ τὴ περίοδο 1991/92, περί τούς 10 ἑκατομ. τόννους περισσότερους ἀπὸ τὴ φετινὴ περίοδο.

### ΟΛΟΙ ΣΤΙΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ σύγκρουση τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν «Ναϊάς» καὶ «Ἀπόλλων Ἐξπρές» μέσα στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς ὀφείλεται ἀποκλειστικά στὴ συσσώρευση πλοίων πού ἔχει σημειωθεῖ στὶς γραμμές τῶν Κυκλάδων — ὅλοι οἱ ἀνεξάρτητοι πλοιοκτῆτες, ἀντὶ νὰ στραφθοῦν καὶ πρὸς τὶς γραμμές πού τὶς μονοπωλοῦν οἱ λεγόμενες «ἐταιρίες λαϊκῆς βάσεως», καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν καὶ αὐτοὶ ἕνα καλὸ μερίδιο τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ρίχνονται μέ πάθος στὶς γραμμές τῶν Κυκλάδων γιὰ νὰ γλιψοῦν κάποιο ψαροκόκ-

καλο πού ἔχει ἀπομείνει ἀπὸ τούς προηγούμενους. Καὶ βεβαίως ἡ κύρια εὐθύνη ἀνήκει στὸ Ὑπουργεῖο τὸ ὁποῖο ἀνέχθηκε — ὁμολογοῦμε ὅτι ποτὲ δέν μπορέσαμε νὰ ἀντιληφθοῦμε μέ τὴν αἰτία — τὸν τραμπουκισμό μέ τὸν ὁποῖο ἐγίνε δεκτὴ κάθε προσπάθεια ἀνεξάρτητου πλοιοκτῆτη νὰ μπεῖ σέ κάποια ἀπὸ τὶς γραμμές πύ οἱ τῶν «λαϊκῶν ἐταιριῶν» νομίζουν τί ἔχουν κληρονομήσει ἀπὸ τὸν πατέρα τους. Καὶ εἶναι αὐτονόητο ὅτι πρέπει νὰ σταματήσουμε νὰ κυνηγᾶμε τούς πλοιοκτῆτες οἱ ὁποῖοι εἶναι ὁ τελευταῖος τροχὸς τῆς ἀμάξης καὶ στοὺς ὁποίους δουλεῖα ἐξασφαλίζουν μόνον οἱ πλοιοκτῆτες καὶ σέ καμμία περίπτωση τὸ Ὑπουργεῖο.

### ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἀνοδικὴ ἐξέλιξη παρουσιάζουν οἱ παραγγελίες διεθνῶς κατὰ τὸ τέλος τοῦ πρώτου ἐξαμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους, σύμφωνα μέ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ Λόυδς Ρέτζιστερ.

Συγκεκριμένα τὸ σύνολο τοῦ ὑπὸ παραγγελία καὶ ναυπήγηση τὸν νῆζ ἔφθασε τούς 29.8 ἑκατ. τὸν. γκρός, παρουσιάζοντας αὐξηση κατὰ 1.8 ἑκατ. τόννους ἐναντὶ τοῦ Μαρτίου 1991.

Τὸ πέρασ τῶν ἐχθροπραξιῶν στὸν Περσοαραβικό Κόλπο συνέβαλε στὴν αὐξηση τῶν παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ 1,5 ἑκατ. τὸν. γκρός κατὰ τὸ δεύτερο τρίμηνο τοῦ 1991, μέ ἀποτέλεσμα τὸ ἀνά τὸν κόσμο ὑπὸ παραγγελία τὸν νῆζ πλοίων ὑγροῦ φορτίου νὰ φθάσει τὸν Ἰούνιο τούς 20,7 ἑκατ. τὸν. γκρός, ἀπὸ τούς ὁποίους 14 ἑκατομ. τόννοι ἀφοροῦν πλοῖα πού δέν ἔχει ἀκόμη ἀρχίσει ἡ κατασκευὴ τους.

Οἱ παραγγελίες τῶν δεξαμενοπλοίων καλύπτουν τὸ 52,3% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν καὶ τὸ 63% τῶν πλοίων αὐτῶν θὰ ναυπηγηθοῦν στὴν Ἰαπωνία, τῆς ὁ-

ποίας τὸ καρνέ ἐμφανίζει παραγγελίες συνολικοῦ τὸν νῆζ 15,2 ἑκατ. τὸν. γκρός.

Μόνον παρήγορο στοιχεῖο στὴν ἀνοδικὴ τάση τῶν παραγγελιῶν νέων πλοίων εἶναι ὅτι τὸ συνολικὸ τὸν νῆζ πού παραγγέλθηκε κατὰ τὸ πρώτο ἐξάμηνο τοῦ 1991, μόλις ξεπερνᾷ τὸ μισὸ τὸν νῆζ τῶν πλοίων πού παραγγέλθηκαν τὴν ἴδια περίοδο τὸ 1990.

### ΝΕΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΔΟΜ

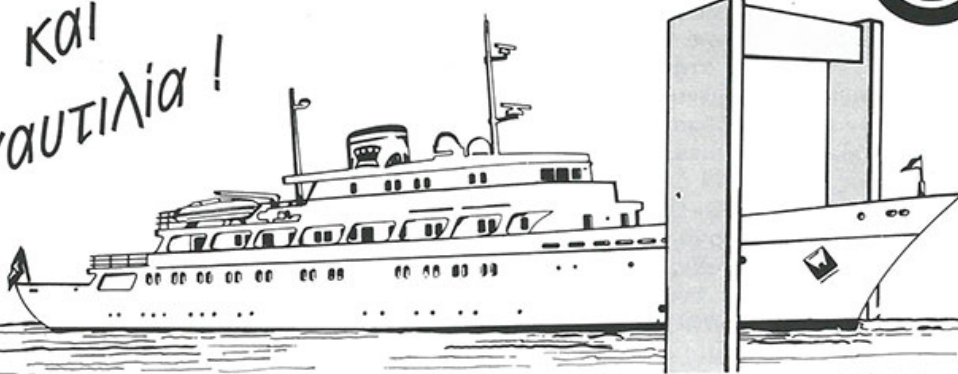
Ἡ τελευταία σύνοδος τῆς ἀρμόδιας ἐπιτροπῆς τῆς Δ.Ο.Μ. ἡ ὁποία συνήλθε στὸ Λονδίνο καὶ στὴν ὁποία ἔλαβαν μέρος 104 ἐκπρόσωποι καὶ σύμβουλοι ἀπὸ 68 ναυτεργατικὰ σωματεῖα 47 χωρῶν, ἐνέκρινε τὶς συμφωνίες τῆς ΔΟΜ πού εἶναι γνωστὲς μέ τὸ ὄνομα Total Crew Cost (TCC). Οἱ συμφωνίες αὐτὲς προβλέπουν ἐλάχιστο ὄριο ἀμοιβῆς 1.000 δολларίων γιὰ τὸν πτυχιούχο ναυτικό, πάγιες μεθόδους ὑπολογισμοῦ τῶν ὑπερρωρῶν καὶ ἕνα σχέδιο ρεαλιστικῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων.

Ἐξάλλου μέ πράξη πού χαρακτηρίζεται ὡς μεγάλη ἐπιτυχία, ἡ Ἐπιτροπὴ ἔδωσε τὸ πράσινο φῶς γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ ἐνὸς προγράμματος ἀσφαλίσεως τοῦ θανάτου καὶ τῆς ἀναπηρίας τῶν ναυτικῶν πού καλύπτονται ἀπὸ τὶς συμφωνίες τῆς ΔΟΜ. Τὸ σχέδιο ἀνταποκρίνεται στὴν ἀνάγκη συλλογικῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν σέ πλοῖα σημαίων εὐκολίας καὶ προήλθε κατ' ἀπαίτηση πολλῶν ναυτεργατικῶν σωματείων μελῶν τῆς ΔΟΜ, πολλῶν ναυτικῶν καὶ ἀκόμη ὀρισμένων ἐφοπλιστῶν. Τὸ σχέδιο αὐτὸ ἐγκρίθηκε μέ 3ετή δοκιμαστικὴ περίοδο καὶ οἱ βασικὲς διατάξεις του προβλέπουν: Ἀποζημίωση ἀναπηρίας κυμαινόμενη, ἀνάλογα μέ τὸ βαθμὸ, μεταξύ 40-80.000 δολларίων. Σέ περίπτωση θανάτου ἡ οἰκογένεια τοῦ θανόντος θὰ λαμβάνει 40.000 δολларία

## Μεταλλικοί Ανιχνευτές της



τώρα καὶ  
στὴ ναυτιλία!



**ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΣΕ:** Στρατιωτικές Βάσεις • Πολιτική Αεροπορία • Πρεσβείες • Υπουργεία • Δικαστήρια • Ξενοδοχεία • Βιομηχανικές Εταιρείες • Τράπεζες • Κρουαζιερόπλοια • Super Markets κ.λπ.

**Αποκλειστικοί Αντιπρόσωποι: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.**

Πειραιώς 91, (Κυθήρων 2) - 185 41 Πειραιάς - Τel.: 48 25 810 13 - Τlx: 21-2601 - Telefax: 48 25 814



καί 10.000 επιπλέον για κάθε παιδί. Η ασφάλιση καλύπτει θάνατο και αναπηρία από ατύχημα ή ασθένια άσχετως αιτίας και ευθύνης και δεν αποκλείει τη παράλληλη άσκηση των δικαιωμάτων του ναυτικού σε περίπτωση ευθύνης του εργοδότη.

Τις εισφορές για τη δημιουργία του αναγκαίου κεφαλαίου θα καταβάλουν οι έφοπλισταί που υπογράφουν τις συμφωνίες της ΔΟΜ. Το κεφάλαιο αυτό θα διαχειρίζονται δύο Σκανδιναβικά μη κερδοσκοπικά ασφαλιστικά συγκροτήματα.

## Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ολοκληρώνεται και τυπικά εντός των ημερών η συμφωνία εξαγοράς της πλειοψηφίας των μετοχών της Τράπεζας Πειραιώς από Όμιλο Ελλήνων έφοπλιστών στον οποίο μετέχουν οι κ.κ. Σταύρος Νταϊφάς, Εύστ. Γουρδομιχάλης, Ζαχ. Κρίτσας και Μιχ. Γκιγκιλίνης.

Οι επενδυτικοί σύμβουλοι της πωλήσεως, Salomon Brothers, προέκριναν τη προσφορά του παραπάνω ομίλου, η οποία μαζι μετά νέα κεφάλαια της Τράπεζας πλησιάζει τα 40 εκατ. δολάρια, σύμφωνα δέ με τις τελευταίες ενδείξεις, η Κυβέρνηση δεν φαίνεται διατεθειμένη να δεχθεί την εκπρόθεσμη προσφορά ομίλου επιχειρηματιών που προσέφεραν υψηλότερη τιμή.

Από τους πρώτους στόχους της νέας διοίκησης της Τράπεζας Πειραιώς είναι η δημιουργία ενός ναυτιλιακού υποκαταστήματος στον Πειραιά, με στόχο τη προσέλκυση πάσης φύσεως τραπεζικών εργασιών που συνδέονται με τη καθημερινή ναυτιλιακή δραστηριότητα.

## ΘΑ ΛΕΙΨΟΥΝ ΟΙ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ;

Μιά ακόμη γνώμη για το τέλος των Κόνφερανς προέρχεται αυτή τη φορά από τον γεν. γραμματέα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Φορτωτών, ο οποίος πιστεύει ότι τα καρτέλ που εκπροσωπούν οι Κόνφερανς στις τακτικές γραμμές θα αποτελούν παρελθόν πολύ σύντομα, ύστερα από ζωή ένδοξη και πλέον αιώνα.

Και ακόμη ότι οι μεγάλοι έφοπλισταί θα αντιμετωπίσουν όξυ ανταγωνισμό από μέρους των ανεξαρτήτων τακτικών γραμμών.

Με την έκ μέρους της πελατείας επιταχυνόμενη ζήτηση και με αυλούς ελάχιστους έλκυστικούς, οι έφοπλιστικές ενώσεις θα οδηγηθούν σε αδιέξοδο. Η τιμολόγηση που βασίζεται στην αξία του εμπορεύματος δεν έχει πια λόγο ύπαρξης μετά την εισαγωγή των κοντίνερς, τα οποία προσέδωσαν στα διάφορα φορτία έναν ομοιογενή χαρακτήρα. Το κοντέινερ που είναι γεμάτο με ηλεκτρονικούς υπολογιστές πληρώνει τον ίδιο ναύλο με ένα κοντέινερ γεμάτο απορρίμματα. Ούτε υπάρχει αυξημένη ευθύνη στην μεταφορά εμπορευμάτων αξίας, αφού τα κοντέινερς απολαύουν του ίδιου επιπέδου ασφαλείας, άσχετως περιεχομένου.

Οι εξαγωγείς ζήτησαν από τις Κόνφερανς και τα μέλη τους να μειώσουν τις τιμές για εμπορεύματα όγκωδη και πολύτιμα, και όταν οι Κόνφερανς τό αποδεχθούν θα υπάρχει δυνατότητα για ιδιωτικές συμφωνίες που συχνά παίρνουν τη μορφή ασφαλιστικού συμβολαίου. Τότε οι ανεξάρτητες τακτικές γραμμές θα βρεθούν σε ιδιαίτερα μειονεκτική θέση και θα υποχρεωθούν να ακολουθούν την ίδια μέθοδο.

Την κατάσταση αυτή πρέπει να διαδεχθεί ένα εμπόριο ελεύθερο για όλους, εξαγωγείς και μεταφορείς. Και οι μεταφορείς θα πρέπει να βρουν ένα πεδίο συνεννοήσεως ως προς τη στρατηγική που θα υιοθετήσουν στον καθορισμό των ναύλων, χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να προσφεύγουν στα ναυολόγια των κόνφερανς. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρχουν σταθεροί ναύλοι που θα επιτρέπουν στους συμπτωματικούς εξαγωγείς να πληρώνουν μία καθορισμένη τιμή που θα αντιστοιχεί στον τύπο του κοντέινερ, στην επιλεγόμενη γραμμή και στον λιμένα προορισμού του.

## ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ ΝΙΠΠΟΝ

Συνεχίζοντας την επέκτασή της στην Ευρώπη η Nippon Yusen Kaisha, μία από τις κυριότερες Ιαπωνικές έφοπλιστικές εταιρίες, ανήγγειλε την αγορά τριών βρετανικών επιχειρήσεων, θυγατρικών του

συγκροτήματος United Carriers, οι οποίες απασχολούν 1.000 άτομα, διαθέτουν 1.250 όχηματα και λειτουργούν δίκτυο αποθηκών στη Μ. Βρετανία.

Η αγορά αυτή έρχεται σε συνέχεια της αγοράς την οποία η NYK πραγματοποίησε τό 1990 με την απόκτηση της Uglund Carriers, έφοπλιστικής εταιρίας που μεταφέρει κατά μέσο όρο ένα εκατομμύριο καινούργια αυτοκίνητα χάρη στα 16 ειδικά όχηματοφόρα πλοία της.

Έτσι, άργα αλλά σταθερά οι Ιάπωνες έφοπλιστές βάζουν πόδι στην Ευρώπη υποστηριζόμενοι από τό εξωτερικό εμπόριο της χώρας τους και από τις ένδοξευρωπαϊκές συναλλαγές που δημιουργήσαν τα μεγάλα Ιαπωνικά συγκροτήματα. Και ενώ πολλοί Ευρωπαίοι έφοπλιστές, εν όψει των αποτελεσμάτων τους του 1990 απαλλάσσονται από τις θυγατρικές εταιρίες τους που κρίνονται μη στρατηγικές, οι Ιάπωνες συνάδελφοί τους κάνουν ακριβώς τό αντίθετο αγοράζοντας αυτές τις εταιρίες.

Υπενθυμίζεται εξάλλου ότι η NYK διαθέτει στο αμερικανικό έδαφος ένα δίκτυο μικτών μεταφορών που χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες θα μπορέσει να συνδεθεί με τό δίκτυο που δημιουργούν στην Ευρώπη, ούτως ώστε να μετάνουν ενεργά στις υπερατλαντικές μεταφορές.

## ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ LIBERTY

**Κατασκευής με ιρόκο και καθελκύσεως Δεκεμβρίου 1988**  
**Διαστάσεις 15,12 X 4,60 X 12,60 μ.**

**Μηχανή FIAT 220 HP — Πλήρης ηλεκτρονικός έξοπλισμός**  
**RADAR, LORAN, VHF. Ψυγείο χωρητικότητας 3 τόννων**  
**άλιευμάτων.**

**Άξια κατασκευής 25 εκατομ. δραχμές.**

**Πληροφορίες: Τηλέφωνο 081/245136**

## THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

**THE  
STRIKE  
CLUB**

MANAGERS:

John Laing

(Strike Club Management) Ltd

ADMINISTRATIVE OFFICE:

29 Boulevard Princesse Charlotte

MC 98000

Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour



## STEADY AS SHE GOES!

Μέ το παραπάνω επιτυχημένο θέμα θα ασχοληθούν οι εισηγητές και σύνεδροι του διεθνούς σεμιναρίου για τη Ναυτιλία και τη παγκόσμια οικονομία, τό οποίο θα φιλοξενηθεί για ένατη συνεχή χρονιά ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, στις 14 και 15 Νοεμβρίου, 1991.

Αυτή τη φορά τίς εργασίες του σεμιναρίου θα διευθύνει ο αντιπρόεδρος της Ε.Ε.Ε. καπτάν Παναγιώτης Τσάκος και υπό τίς σημερινές προοπτικές της ναυτιλίας τά πορίσματα του αναμένονται μέ ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

## Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Τό Λόυδς Ρέτζιστερ γιόρτασε τήν εκατονταετηρίδα ενός από τά σπουδαιότερα και βασικότερα όργανά του, της Τεχνικής Επιτροπής (Technical Committee).

Επί εκατό ολόκληρα χρόνια ή Επιτροπή αυτή εγκρίνει τούς κανόνες ναυπηγήσεως τών πλοίων, τών μηχανών και τών πλωτών έξεδρών. Όφείλει νά ακολουθεί τίς τεχνολογικές εξελίξεις και τή πρόοδο τών έρευνών υιοθετήσεως νέων κανόνων, χωρίς καμμία καθυστέρηση, ώστε νά είναι σέ θέση νά διατηρεί τά επίπεδα ταξινομήσεως στό άνώτερο δυνατό σημείο.

Η Τεχνική Επιτροπή σχηματίσθηκε τό 1891, όποτε σημειώθηκε ή βασική αλλαγή στό σχεδιασμό και τή κατασκευή τών πλοίων. Μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο οι μέθοδοι ναυπηγήσεως υπέστησαν εύρύτατες μεταβολές, μέ τήν εισαχθείσα στις δεκαετίες του 1940-1950 μέθοδο συγκολλησεως, τή σημαντική αύξηση του μεγέθους τών πλοίων στις δεκαετίες 1960-1970 και τή χρησιμοποίηση πρόσφατα του έλατου χάλυβα.

Οι εξελίξεις αυτές επέβαλαν τούς πρώτους κανόνες για τή ναυπήγηση χαλύβδινων πλοίων τό 1888, τών πετρελαιοφόρων τό 1909, τών μηχανών ντήζελ τό 1914, τών μάλκ κάρριερς τό 1963, τών ύγραεροφόρων τό 1975, τών μονίμων πλωτών έξεδρών τό 1988 και τώρα τελευταία, τό 1991, τούς προσωρινούς κα-

νόνες για τά καταμαράν ύψηλής ταχύτητας.

Μολοντί ανεξάρτητο όργανο, ή Τεχνική Επιτροπή, βεβαιώνεται ότι οι κανόνες ταξινομήσεως του Βρετανικού νηογνώμονα ικανοποιούν τίς απαιτήσεις όλων τών τομέων του ναυτιλιακού χώρου. Γι' αυτό και περιλαμβάνει εκπροσώπους μεγάλων ναυπηγικών συγκροτημάτων, εταιριών θαλασσίων μεταφορών και οργανισμών παραγωγής μηχανών και μηχανολογικών εφαρμογών.

## Η ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Τό πληροφορικό σύστημα έλέγχου της ναυσιπλοΐας στη Μάγχη θα αντικατασταθεί μέ νέο σύγχρονο σύστημα αντί συνολικού κόστους 2,8 εκατ. λιρών. Η σχετική σύμβαση υπεγράφη μέ τή βρετανική εταιρία Scicon Ltd και θα άρχισι τό 1992. Όπως δήλωσε ο βρεταννός Υπουργός Ναυτιλίας, όταν τό 1772 άρχισι ή εφαρμογή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας στο στενό της Μάγχης σημειώνονταν περίπου τριάντα άτυχήματα τό χρόνο, ενώ τό 1990, παρά τήν αύξηση της κινήσεως σημειώθηκαν μόνο τρία άτυχήματα. Επιπλέον στη ζώνη πού καλύπτει τό σύστημα δέν υπήρχε καμμία άπολύτως ρύπανση από πετρελαιοειδή.

Όλα τά πλοία όφείλουν νά ακολουθοϋν τούς κανόνες διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας πού έχουν διαμορφωθεί σέ διεθνές επίπεδο. Μολοντί ή κίνηση ρυθμίζεται μέ βάση τίς δύο χωριστές λωρίδες για τήν άνοδο και τήν κάθοδο, τά επιβατηγά πλοία είναι ύποχρεωμένα νά διασχίζουν τίς λωρίδες αυτές σέ όρθή γωνία.

Τό σύστημα επιτηρήσεως και έλέγχου (CNIS) άσκειται στη μέν Μ. Βρεταννία από τήν Άκτοφυλακή του Ντόβερ, στη δέ Γαλλία από τήν όμόλογη ύπηρεσία του άκρωτηρίου Gris Nez. Για τό 1990 τό σύστημα κατήγγειλε 1000 παραβάσεις τών κανόνων διαχωρισμού κυκλοφορίας. Οι Βρεταννοί πλοίαρχοι πού θα θεωρηθοϋν ύπεύθυνοι ύπόκεινται στη διαδικασία παραπομπής, ενώ για τούς ξένους ή CNIS είδοποιεί τίς Άρχές του κράτους της σημαίας του πλοίου.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ  
ΤΟΥ 15θήμερου

Η Έραποστολή τών Νορβηγών ναυτικών, πού αποτελεί ένα είδος θρησκευτικού Οίκου Ναύτου στο έξωτερικό, αποφάσισε νά άνεγειρεί εκκλησία στο Παρίσι.

Μάλιστα ο ίδιος ο βασιλιάς Χάραλντ έδωσε από τώρα τό όνομα του πατέρα του Όλαφ στον μελλοντικό ναό. Ός προς τή χρηματοδότηση του έργου βασίζεται στην ύποστήριξη τών νορβηγικών επιχειρήσεων και κυρίως εκείνων πού κάνουν εξαγωγές στη Γαλλία.

Τό εκκλησίασμα θα αποτελέσουν κατά πάσα πιθανότητα οι Νορβηγοί επιχειρηματίες και οι Νορβηγοί διπλωμάτες, πού διαμένουν στο Παρίσι, οι όποιοι ύπολογίζονται συνολικά σέ 1.500 άτομα. Μέχρι τώρα τήν άσκηση τών θρησκευτικών καθηκόντων τους έξυπηρετούσε ένας μόνιμος ιερέας, ο όποιος όμως δέν διέθετε εκκλησιαστικό κατάλυμα.

Οι νορβηγικές επιχειρήσεις πού εκπροσωποϋνται κατά τρόπο λίγο - πολύ μόνιμο στη Γαλλική πρωτεύουσα ύπολογίζονται σέ καμμία πενήντα και ή εκκλησία προβλέπεται νά αποβεί ένα κοινωνικό και πολιτιστικό κέντρο για τό προσωπικό τους.

Εϋτυχώς προς ενίσχυσή του ύπάρχει ή ισχυρή όμάδα τών Νορβηγών οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων πού ταξιδεύουν στο έξωτερικό και είδικά στη Γαλλία, τών όποιων τήν έξυπηρετήση έχει αναλάβει ή «Άποστολή» τών ναυτικών. Σημειώνεται ότι τό γκρούπ τών οδηγών διογκώνεται καθημερινά, ενώ αντίθετα ο αριθμός τών ναυτικών βάνει συνεχώς μειούμενος. Γιατί ύπάρχουν βέβαια Νορβηγοί ναυτικοί, όπως ύπάρχουν ναυτικοί όλων τών έθνών, αλλά βρίσκονται κατά κανόνα σέ διάφορα λιμάνια και όχι στο Παρίσι. Εϋτυχώς για όλους αυτούς πού στεροϋνται ναού ισχύει ή γνωστή ρήση του μεγάλου διδασκάλου Κλήμεντος του Άλεξανδρέως λέγοντος:

«Οϋ γάρ τόν τόπον, αλλά τό άθροισμα τών εκλεκτών Έκκλησιαν καλώ».

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ  
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS  
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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





## M.V. FRIO HELLENIC

One of six new buildings trading with the Lavinia Reefer Fleet,  
a Fleet comprising as of March 1991 some 93 ships with a  
total bale capacity of 36 million cbft.

 **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 - 4184963 / 964  
TELEX: 21-3876 / 21 - 1650 / 24 - 1173  
LASK GR  
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS  
FAX: (01) - 4182388 - 4536778

**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

**Representative Offices: Pusan/Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands**



## Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η κρίση της Σοβιετικής Ένωσης κόστισε δισεκατομμύρια δολάρια στις διεθνείς χρηματαγορές σε όσους πανικοβλήθηκαν και έσπευσαν να πουλήσουν τις μετοχές τους ή μετέτρεψαν τα νομίσματά τους σε δολάρια.

Τη μικρότερη πτώση σημείωσε ο δείκτης Dow Jones της Νέας Υόρκης, ενώ αντίθετα στη Φραγκφούρτη ο Dax έχασε 156 μονάδες και ο Nikkei του Τόκιο 1.358 μονάδες.

Τό δολλάριο για μία ακόμη φορά αναδείχθηκε καταφύγιο κατά τη κρίση, αλλά άμεσα μετά την επάνοδο του κ. Γκορμπασώφ σημείωσε κάθετη πτώση φθάνοντας στις 26 Αυγούστου στα 1.7480 μάρκα και 136.85 γιέν.

Η άνοδος του πληθωρισμού στη Δυτ. Γερμανία κατά 0.9 μονάδες στο 4.4%, οδήγησε τη Bundesbank στην αύξηση του προεξοφλητικού επιτοκίου στο 7,5% και το έπιτόκιο Lombard στο 9,25%.

Τά χρηματιστηριακά σκάνδαλα συνέχισαν να επηρεάζουν αρνητικά την αγορά του Τόκιο διατηρώντας σε χαμηλά επίπεδα τον όγκο των συναλλαγών.

Αντίθετα τό γιέν παρουσιάστηκε ιδιαίτερα ισχυρό καθώς τα έπιτεύγματα της Ιαπωνικής οικονομίας είναι θετικά με τό έμπορικό ισοζύγιο του Ιουλίου 1991 να παρουσιάζει πλεόνασμα 6,68 δισεκ. δολλαρίων.

Στή Μεγ. Βρετανία, παρά τη στασιμότητα της οικονομίας, τό χρηματιστήριο του

Λονδίνου ζεί ημέρες εύφορίας και ο δείκτης Fin. Times έφθασε στις 23 Αυγούστου νέο ρεκόρ 2640.7 μονάδων, κυρίως λόγω της μεγάλης βελτίωσης που παρουσίασε ο δείκτης του πληθωρισμού, που τόν Ιούλιο μειώθηκε σε 5,5%.

Τέλος ή δραχμή, παρέμεινε σχετικά σταθερή με διολίσθηση 0.5% έναντι του ECU, ενώ έναντι του δολλαρίου ή πτώση ανέρχεται, σε 0.7% και έναντι του Ιαπωνικού γιέν σε 1.2%.

Ας δούμε πώς διαμορφώθηκαν οι τιμές των νομισμάτων και των χρηματιστηρίων κατά τόν υπό άνασκόπηση μήνα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
Τιμές Δραχμής Fixing  
Τράπεζα Έλλάδος

|            | 26.7.91 | 26.8.91 | Διαφ. % |
|------------|---------|---------|---------|
| Δολλ. ΗΠΑ  | 191.890 | 193.300 | 0.7     |
| Μαρ. Γερμ. | 109.846 | 110.416 | 0.5     |
| Φρ. Έλβετ. | 125.934 | 126.678 | 0.6     |
| Λίρ. Άγγλ. | 322.810 | 323.870 | 0.3     |
| Φρ. Γαλλ.  | 32.299  | 32.528  | 0.7     |
| Γιέν Ιαπ.  |         |         |         |
| (100)      | 139.515 | 141.140 | 1.2     |
| ECU        | 225.564 | 226.682 | 0.5     |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
Δολλάριο ΗΠΑ

|     | 26.7.91 | 26.8.91 | Διαφ. % |
|-----|---------|---------|---------|
| ECU | 1.1752  | 1.1722  | 0.3     |

|            |         |         |     |
|------------|---------|---------|-----|
| Δραχμή     | 191.890 | 193.300 | 0.7 |
| Μαρ. Γερ.  | 1.7385  | 1.7480  | 0.5 |
| Λίρα Άγγλ. | 1.6870  | 1.6798  | 0.4 |
| Φρ. Έλβετ. | 1.5150  | 1.5242  | 0.6 |
| Φρ. Γαλλ.  | 5.9160  | 5.9340  | 3.0 |
| Γιέν Ιαπ.  | 137.75  | 136.85  | 0.7 |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
ECU

|  | 26.7.91 | 26.8.91 | Διαφ. % |
|--|---------|---------|---------|
|--|---------|---------|---------|

|            |        |        |       |
|------------|--------|--------|-------|
| Δραχμή     | 225.56 | 226.74 | + 0.5 |
| Δολ. ΗΠΑ   | 1.1752 | 1.1722 | - 0.3 |
| Μαρ. Γερμ. | 2.0519 | 2.0534 | + 0.1 |
| Λίρ. Άγγλ. | 1.4280 | 1.4258 | + 0.2 |
| Φρ. Έλβετ. | 1.7910 | 1.7899 | - 0.1 |
| Φρ. Γαλλ.  | 6.9824 | 6.9715 | - 0.2 |
| Γιέν Ιαπ.  | 162.65 | 160.60 | - 1.3 |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
Τιμές χρηματιστηρίων

|  | 26.7.91 | 26.8.91 | Διαφ. % |
|--|---------|---------|---------|
|--|---------|---------|---------|

|                    |        |         |       |
|--------------------|--------|---------|-------|
| Dow Jones (N.Y.)   | 2972.5 | 3039.4  | + 2.3 |
| Fin. Times (Λονδ.) | 2589.3 | 2640.7  | + 2.0 |
| DAX (Φραγκ.)       | 1605.6 | 1.654.2 | + 3.0 |
| CAC (Παρίσι)       | 475.3  | 499.8   | + 5.2 |
| SMI (Ζυρίχη)       | 631.0  | 635.8   | + 0.8 |
| Nikkei (Τόκιο)     | 23519  | 21593   | - 8.2 |
| Χρημ. Αθηνών       | 942.0  | 1026.0  | + 8.9 |

# THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK  
MERCHANT FLEET



MANAGERS:  
THOS. R. MILLER & SON (BERMUDA)



# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Σας ευχαριστώ για την δλη προσπάθεια αφύπνισης των «καθευδόντων» που τόσα χρόνια επιδιώκεται.

Χαίρομαι δέ, γιατί βλέπω τις πεποιθήσεις μου να είναι σχεδόν ταυτόσημες με τις δικές σας και άρα σωστές και αυτό μου δίνει θάρρος να τις διατηρώ και να τις εξωτερικεύω, μέσω του εγκρίτου περιοδικού σας και για αυτό ένα ακόμα ευχαριστώ.

ΣΕΝΑΡΙΟ — ΠΙΛΟΤΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΔΡΑΜΑΤΟΣ

Μιά οικογένεια είχε 10 παιδιά που εργάζονταν όλα σκληρά για να φτιάξουν και να συντηρούν ένα σπίτι, τό σπίτι τους. Κάποτε οι γονείς αρχίζουν να κακοδιαχειρίζονται τον κόπο των παιδιών τους και να ξαναεμίζουν τα λεφτά τους.

Κάποια άλλη στιγμή, υιοθετούν χωρίς την έγκριση των παιδιών τους και άλλα παιδιά που δεν προσέφεραν ούτε δραχμή στο σπιτικό αυτό, με αποτέλεσμα τα οικονομικά του σπιτικού να ξαναεμισθούν, τα πραγματικά παιδιά να μεγαλώσουν και να μὴν μπορούν να εργασθούν και να μὴν έχουν να φάνε. Οι δέ γονείς να έχουν και το παιδί του τό γάλα.

Πώς νοιώθουν τα πραγματικά παιδιά έναντι των γονιών;

Μία λέξη και μόνο μπορεί να εκφράσει όλα τα συναισθήματά τους. ΠΡΟΔΟΜΕΝΑ.

Νοιώθουν προδομένα από τους ίδιους τους γονείς τους, τους επιπόλαιους, φίλαυτους, προσωπολάτρες, συμφεροντολόγους γονείς.

ΣΠΙΤΙ: Τό ΝΑΤ.

ΓΟΝΕΙΣ: Οι διάφορες Κυβερνήσεις — Διοικήσεις του ΝΑΤ.

ΠΑΙΔΙΑ: Οι Συνταξιούχοι του ΝΑΤ.

ΥΙΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΠΑΙΔΙΑ: Οι διάφοροι αλεξιπτωτιστές του ΝΑΤ.

Άνθρωποι που ζουν την εξαθλίωση, ζουν την προδοσία, νοιώθουν καταφροννημένοι και περιφροννημένοι από τον Θεό και τους ανθρώπους. Νοιώθουν σαν τους ανθρώπους που βλέπουν γύρω τους μόνο μαυρίλα, νοιώθουν απελπισμένοι γιατί έχυσαν αίμα, ιδρώτα και δάκρυα, θυσίαστηκαν για να δημιουργήσουν κάποιες προϋποθέσεις και να μπορούν στα γερατιά τους να μὴν στερηθούν τό ψωμί.

Αυτοί οι άνθρωποι με αυτά τα συναισθήματα μπορούν να κάνουν οτιδήποτε κακό χωρίς κανείς να μπορεί να τους κατηγορήσει για τό παραμικρό.

Δέν ξέρω τί άλλο μπορεί να πει κανείς πάνω στο θέμα αυτό. Αυτή ή αναληγσία που υπάρχει είναι αδιανόητη. Γιατί αναληγσία; Γιατί οι απόμαχοι έχουμε κάποια παιδιά που σπουδάζουν, έχουμε ανάγκη τροφής, ένδυσης, υπόδησης, διαμονής, ΖΩΗΣ. Περιμένουμε αυτή την πενιχρή σύνταξη για να ζήσουμε.

Δέν υπάρχουν εισοδηματίες απόμαχοι ναυτικοί. Δέν μπορούν να υπάρχουν.

Οι αυξήσεις τιμών στα αγαθά και στις υπηρεσίες, καλπάζουν. Οι συντάξεις μένουν καθηλωμένες σε απαράδεκτα χαμηλά επίπεδα, και τώρα δέν υπάρχουν. Πώς θά ζήσουμε; Τα λεφτά μας τά καταθέταμε ανέλλιπώς σε συνάλλαγμα για να τά πάρουμε κάποτε. Από αυτά πήραν όλες οι Κυβερνήσεις. Οι ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΔΕΝ ΠΗΡΑΝ ΠΟΤΕ ΤΙΠΟΤΑ. Και τώρα πεινούν. Άν αυτό δέν λέγεται αναληγσία, τί λέγεται;

Ένα άλλο αλλοπρόσαλλο, στενοκέφαλο και άκατανόητο που μεθοδεύει ή Πολιτεία με την υπόδειξη των καρεκλοκένταυρων των συνδικαλιστικών ενώσεων.

Έμποδίζει την ναυτολόγηση των συνταξιούχων σε πλοία, παρά την έλλειψη ένεργου ανθρώπινου δυναμικού — Έλλήνων —, έτσι:

α) Στερούν τον εξαθλιωμένο οικονομικά συνταξιούχο από ένα έσοδο που τό έχει άπόλυτη ανάγκη μιά και οι συντάξεις είναι άπό άνύπαρκτες μέχρι γελοίες.

β) Στερούν την πλοιοκτησία από ανθρώπους έμπειρους, ίκανούς, άποδοτικούς, προσοδοφόρους.

γ) Στερούν την Πολιτεία από τό συνάλλαγμα και τό ΝΑΤ από πόρους που τους έχει άπόλυτη ανάγκη μιά και υπολογίζονται σε 20 δίσ δρχ.

Ή πιό έξυπνη, φθηνή και άποδοτική καμπάνια διαφήμισης του ναυτικού επαγγέλματος είναι μία φωτογραφία συνταξιούχων ναυτικών — ευήμερώντων.

Ή πιό έξυπνη, φθηνή και άποδοτική καμπάνια δυσφήμισης του ναυτικού επαγγέλματος είναι μία φωτογραφία των συνταξιούχων ναυτικών όταν περιμένουν στην ουρά την σύνταξή τους ή όταν κάνουν κατάληψη του κτιρίου του ΝΑΤ.

Αυτά μπορούν να τά χωνέψουν όρισμένοι;

Ό Κρατικός προϋπολογισμός δέν έχει άλλα για τό ΝΑΤ. 50.000 συνταξιούχοι τί θά πρέπει να γίνουν; Και τό ΙΚΑ και τό ΤΕΒΕ και χίλια άλλα δύο ασφαλιστικά ταμεία δέν

έχουν. Οι συντάξεις όμως δίδονται και οι αυξήσεις των συντάξεων επίσης.

Ρωτούν τά κόμματα οι συνταξιούχοι και αυτά λένε «Συμπαραστεκόμαστε». Και λοιπόν; Τί κάνετε παραπέρα. Γιατί από ύποσχέσεις, συμπαραστάσεις και λόγια έχουμε χορτάσει χρόνια τώρα. Ψωμί δέν υπάρχει στο τραπέζι του συνταξιούχου της θάλασσας, αυτό τό καταλαβαίνουν;

Κύριοι χωνέψτε τό. Δέν ζητούμε έλεημοσύνη. Δέν ζητούμε δανεικά. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕ ΤΑ ΔΙΚΑ ΜΑΣ ΧΡΗΜΑΤΑ που είσατε ύποχρεωμένοι να τά βρείτε και να μās τά δώσετε. Ή κωμωδία των ύποσχέσεων πρέπει κάποτε να τελειώσει.

Τό συμφέρον της Πολιτείας, της εργοδοσίας είναι να διευθετηθεί τό ταχύτερο ριζικά ή δλη ιστορία του ΝΑΤ και των επί μέρους ταμείων του.

Μέ τιμή

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΤΜΑΚΗΣ

Βενιζέλου 89

821 00 Χίος

Λέικ Τσάρλς, 1/8/91

## Η ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Άπαντώντας σε σχόλιο που έγινε στο τεύχος της 1.8.91 του περιοδικού σας στή στήλη «Λίγα από όλα» και αναφέρεται σε καταγγελία του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας για μὴ εκπροσώπηση του Ύπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας σε διεθνές Συνέδριο σῆς πληροφορούμε για την ενημέρωση και των αναγνωστών σας τά έπόμενα:

1. Ή πρόσκληση προς τό Ύπουργείο Έμπορικῆς Ναυτιλίας να μετάσχει δι' εκπροσώπων του στο σεμινάριο που οργανώθηκε εν άγνοία του έγινε έξι (6) μόλις ήμέρες πρό της ένάρξεώς του χωρίς καν να διευκρινίζεται ή ιδιότης της συμμετοχής τους (έκπαιδευόμενοι, όμιλητές κλπ.) και τό άκριβές αντικείμενο του σεμιναρίου.

2. Διευκρινίσεις που ζητήθηκαν από τό Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Έρευνών και Έρευνας (ΙΝΜΕΡ) επί των άνωτέρω δέν παρειαθήσαν.

3. Ό όρισμός των εκπροσώπων του ΥΕΝ έγινε από έξωύπηρεσιακά πρόσωπα.

4. Τό Ύπουργείο Έμπορικῆς Ναυτιλίας θεώρησε άπαράδεκτη αυτή τή μεθόδευση και γι' αυτό δέν ένέκρινε τή συμμετοχή τους στο σεμινάριο.

Ό Ύπουργός Ε.Ν.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

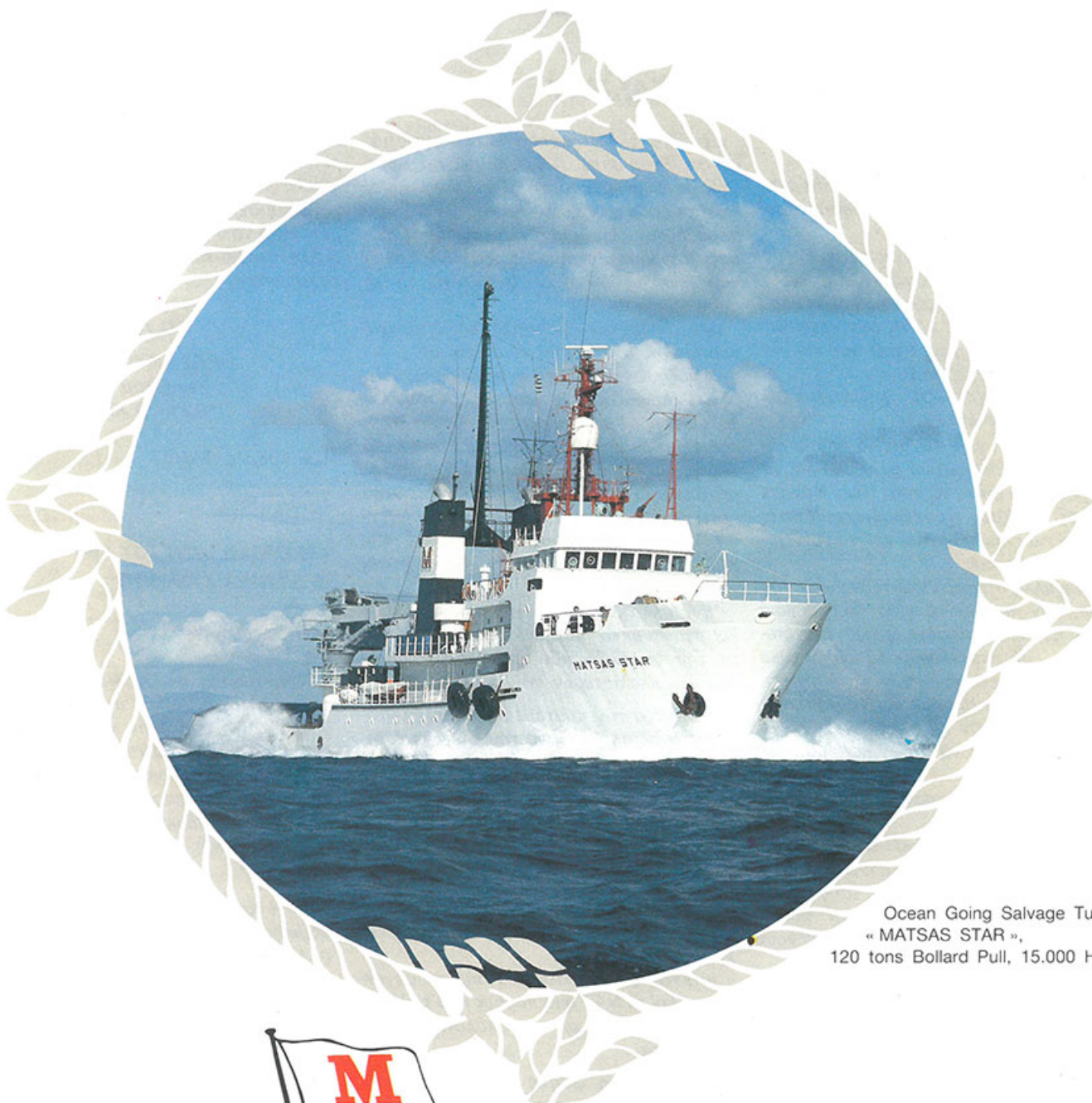
Πειραιῶς, 16/8/91



# **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



## Η ΑΝΑΤΟΜΙΑ ΕΝΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

# ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τοῦ Αντιναύαρχου Λ.Σ. ἐ.α. Ξέν' Αντωνιάδη, πρώην Διευθυντοῦ  
Ναυτ. Ἐκπαιδεύσεως ΥΕΝ, μέλους Γνωμ. Συμβουλίου Ναυτ. Ἐκπαιδεύσεως

Παρακολουθώντας μία ζωή ολόκληρη τὰ θέματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσ-  
σεως, διάβασα μέ προσοχή τὴν πρό-  
σφατη ἀρθρογραφία τοῦ κ. Γ. Μαρκο-  
γιάννη στὰ «Ναυτικά Χρονικά» πού ἔ-  
φερε γιὰ μία ἀκόμα φορά στό προσκή-  
νιο τὸ ζήτημα τῆς ἰδρύσεως Ναυτιλια-  
κοῦ Πανεπιστημίου, καθὼς καὶ τῆ σχε-  
τική ἐπιστολή τοῦ καθηγητοῦ κ. Β.  
Μεταξά. Ἐχῶ ὑπόψη μου ἐξάλλου καὶ  
ολόκληρη σχεδὸν τὴν παλαιότερη ἐπὶ  
τοῦ θέματος ἀρθρογραφία καὶ ὅτι ὑ-  
πάρχει στὴ σχετική βιβλιογραφία, ἐνῶ  
ἔχῳ ἀκούσει πολλοὺς ἐκπροσώπους  
τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας, πρὸς  
τούς ὁποίους καὶ ὀφείλω χάριτες γιὰ  
τὶς πολύτιμες πληροφορίες καὶ γνώμες  
τους.

Ἀρχικά ἐκεῖνο πού διαφαίνεται ἀπὸ  
τὴν ἀρθρογραφία αὐτὴ εἶναι ἡ κάποια  
ἀοριστία ὡς πρὸς τοὺς ἀκριβεῖς στό-  
χους τῆς ναυτιλιακῆς πανεπιστημια-  
κῆς ἐπιμορφώσεως καὶ μάλιστα ὡς ἐ-  
κείνους πρὸς τοὺς ὁποίους κυρίως ἀ-  
πευθύνεται. Καὶ μολονότι ὁ κ. Μαρκο-  
γιάννης ἐκφράζει συγκεκριμένες ἀπό-  
ψεις, ἡ ἐπιμελής σταχυολόγηση τῶν  
γνωμῶν πού περιέχονται στό ἀρθρο  
του καθιστᾷ φανερὴ αὐτὴ τὴν ἀορι-  
στία, ἀφοῦ ἄλλοι μιλοῦν γιὰ πληρέ-  
στερα καταρτισμένα στελέχη ἐπαν-  
δρώσεως τῶν ὑψηλῆς τεχνολογίας  
συγχρόνων πλοίων, ἄλλοι γιὰ ἐξειδι-  
κευμένους ἐπιστήμονες τῶν ναυτιλια-  
κῶν γραφείων, ἄλλοι καὶ γιὰ τὰ δύο  
μαζί, ἐνῶ οἱ ὑπόλοιποι μιλοῦν γενικά  
γιὰ τὴν ἀνάγκη ἐπιστημονικῆς ναυτι-  
λιακῆς παιδείας. Ἡ ἀσάφεια αὐτὴ θέ-  
τει κατὰ τὴ γνώμη μου τὸ βασικὸ καὶ  
κύριο ἐρώτημα πού ἀποτελεῖ τὴ βάση  
τοῦ ὅλου προβλήματος: Ποιὲς εἶναι οἱ  
ἀνάγκες πού καλεῖται νὰ ἐξυπηρετή-  
σει τὸ ἰδρυθσόμενο Ναυτιλιακὸ Πανεπι-  
στήμιο καὶ γενικότερα οἱ πανεπιστη-  
μιακοὺ ἐπιπέδου ναυτιλιακὲς σπου-  
δές;

Οἱ τομεῖς ἐπαγγελματικῆς ναυτιλια-  
κῆς ἀπασχολήσεως πού θεωρήθηκαν  
ἀνέκαθεν ὡς παρουσιάζοντες ἀδυνα-  
μίες δυνάμενες νὰ καλυφθοῦν μέ ὑψη-  
λότερη στάθμη παιδείας, εἶναι κυρίως  
οἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις καὶ ἡ ναυ-  
τική ἐκπαίδευση. Πρὶν ὅμως ἐπιχειρή-  
σουμε τὴν ἀνάλυση τῶν δύο αὐτῶν

τομέων, κρίνουμε σκόπιμο νὰ κάνουμε  
μιά εἰσαγωγή μέ αὐτὴ καθεαυτὴ τὴν ὑ-  
πηρεσία τοῦ πλοίου, μέ αὐτὲς καθεαυ-  
τὲς τὶς ἀνάγκες τοῦ σύγχρονου  
πλοίου.

### Ἡ ὑπηρεσία τοῦ πλοίου.

Ἡ θεαματικὴ καὶ ἀλματώδης ἀνά-  
πτυξη τῆς τεχνολογίας στὴν ἐποχὴ  
μας καὶ οἱ ἐπὶ τῶν πλοίων ἐφαρμογές  
τῆς, ἐκτὸς τῶν πολλῶν ἄλλων ἐπι-  
πτώσεων, δημιούργησαν ἀρχικά καὶ  
τὴν ἐντύπωση ὅτι γιὰ τὴν διακυβέρνη-  
ση τοῦ σύγχρονου πλοίου δὲν ἀρκοῦ-  
σε πιά ἡ παραδοσιακὴ ναυτικὴ τέχνη  
καὶ ἐμπειρία καὶ ὅτι μιά νέα τάξη «ἐπι-  
στημόνων» ναυτικῶν ἦταν ἀναγκαία.  
Στὴν πράξη ἡ κατάσταση ἀντιμετωπί-  
σθηκε ὁμαλότερα. Σὲ μᾶς εἰδικότερα,  
τὸ μεταπολεμικὸ ναυτιλιακὸ «θαῦμα»  
ἦταν ἐπόμενο ν' ἀξιῶσει τὴν κατά-  
στροφή μιᾶς νέας ναυτεκπαιδευτικῆς  
πολιτικῆς, ἡ ὁποία στὴν πράξη ἐκφρά-  
σθηκε: α) στὴ μέν βασικὴ ἐκπαίδευση  
μέ τὴ δημιουργία τῶν Δημοσίων Ναυ-  
τικῶν Σχολῶν, μέ τριετὴ φοίτηση  
σπουδαστῶν ἀποφοίτων Λυκείου καὶ  
τὴν ἔνταξή τους στὴν ἀνωτέρω βαθμί-  
δα τῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ β) στὴν πε-  
ραιτέρω προαγωγικὴ ἐξέλιξη τῶν στε-  
λεχῶν τοῦ Ε.Ν. μέ τὴν ἀντικατάσταση  
τοῦ παλαιοῦ συστήματος τῶν προα-  
γωγικῶν ἐξετάσεων καὶ τῆς ἐλεύθερης  
φροντιστηριακῆς προπαρασκευῆς ἀ-  
πὸ τὸ σύστημα τῶν Κέντρων Ἐπιμορ-  
φώσεως Στελεχῶν Ε.Ν. (ΚΕΣΕΝ).

Ἔτσι ὁ σημερινὸς πλοίαρχος καὶ Α'  
μηχανικός γιὰ νὰ φθάσει στὴν ἀνώτα-  
τὴ βαθμίδα τῆς ἐπαγγελματικῆς του  
σταδιοδρομίας πρέπει νὰ ἔχει ἀποφοι-  
τήσῃ ἀπὸ μιά τριετοῦς φοιτήσεως ΑΔ-  
ΣΕΝ, νὰ ἔχει διανύσει ὀκταετὴ τουλά-  
χιστον περίοδο θαλασσίας ὑπηρεσίας  
καὶ νὰ ἔχει περάσει δύο ἀκόμα πολύ-  
μηνα ἐπιμορφωτικά στάδια πρὸ τῶν  
διπλωμάτων Β καὶ Α τάξεως. Παράλ-  
ληλα πρέπει, ἀνάλογα μέ τὴν περί-  
πτωση νὰ ἔχει παρακολουθήσει τὰ ει-  
δικὰ σχολεῖα ἢ σεμινάρια, ἐντεταγμέ-  
να ἢ μὴ στὰ ΚΕΣΕΝ, γιὰ νὰ ἀποκτήσει  
τὰ ἀντίστοιχα ἀπαραίτητα πτυχία (пу-  
роσβεστικών, ηλεκτρονικῶν ὀργά-  
νων, προσομοιωτῶν, πετρελαιοφό-

ρων, χημικῶν - ὑγραεριοφόρων κλπ.).

Αὐτὰ εἶναι τὰ ἐκπαιδευτικὰ ἐφόδια  
πού ἡ ναυτικὴ μας χώρα παρέχει καὶ ἀ-  
παιτεῖ ἀπὸ τὸ ἀνώτερο προσωπικὸ  
τοῦ πλοίου γιὰ νὰ ἀνταποκριθεῖ στὰ  
καθήκοντά του. Καὶ τὸ θέμα εἶναι ἂν ἡ  
ναυτιλία εἶναι ἱκανοποιημένη ἀπὸ τὴν  
ἀπόδοσή τους. Ἐννοοῦμε φυσικὰ στό  
σύνολο καὶ στὶς γενικὲς γραμμές. Ὅχι  
σὲ ἀκραίες, θετικές ἢ ἀρνητικές περι-  
πτώσεις. Γιατὶ δὲν πρέπει νὰ παραβλέ-  
πουμε ὅτι σὲ ὅλους τοὺς κλάδους καὶ  
σὲ ὅλα τὰ ἐπαγγέλματα ὑπάρχουν ἱ-  
διοφυῖες, ἀριστοὶ καὶ καλοὶ. Ἀλλὰ ὑ-  
πάρχουν καὶ μέτριοι καὶ κακοί. Σὲ ὅ-  
λους τοὺς κλάδους, ἀπὸ τοὺς πολιτι-  
κούς καὶ τοὺς ἐπιχειρηματίες μέχρι  
τούς γιατροὺς καὶ τοὺς πιλότους.

Δεδομένου ἐξάλλου ὅτι ἡ ποιότητα  
τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀποδόσεως ἀντα-  
νακλᾷ εὐθέως στὴν καλὴ ἢ μὴ λει-  
τουργία τῶν ΑΔΣΕΝ καὶ ΚΕΣΕΝ, ἐάν ἡ  
ναυτιλία δὲν εἶναι ἱκανοποιημένη, θά  
πρέπει νὰ ἀναζητήσει ριζικότερες λύ-  
σεις, μεταξὺ τῶν ὁποίων πάντως δὲν  
εἶναι καὶ ἡ λύση τοῦ ναυτιλιακοῦ πανε-  
πιστημίου. Σ' αὐτὸ πιστεύουμε ὅτι εἶ-  
ναι σύμφωνος καὶ ὁ κ. Μαρκογιάννης  
πού στό πρῶτο του ἀρθρο γράφει ὅτι:  
«ἡ ἀναβάθμιση ὅμως τῆς παιδείας τῶν  
ἀξιωματικῶν μέ περιορισμὸ τους ὅμως  
ἐντὸς τῶν πλοίων δὲν θά πρέπει νὰ εἶ-  
ναι ὁ ἀπώτερος στόχος». Ὅστόσο τὸ  
πρόβλημα ἀναβαθμίσεως τῆς ὅλης  
ναυτεκπαιδευτικῆς διαδικασίας ὑπάρ-  
χει. Καὶ μολονότι ἡ ἐξέτασή του εἶναι  
ἐκτὸς τῶν προθέσεων τοῦ παρόντος  
ἀρθρου, θά μπορούσαμε ἐπιγραμματι-  
κὰ νὰ ἀναφερθοῦμε στὴν ἀναμόρφω-  
ση τῶν ΑΔΣΕΝ καὶ ΚΕΣΕΝ, στὴ συνε-  
χὴ βελτίωση καὶ ἀναπροσαρμογὴ τῶν  
ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων, στὴν  
εἰσαγωγή συγχρόνων ἐκπαιδευτικῶν  
μεθόδων καὶ πᾶν ἀπ' ὅλα στὴν ἀκαμ-  
πτα ἀξιοκρατικὴ ἐπιλογή τοῦ διδακτι-  
κοῦ προσωπικοῦ. Ἀν μάλιστα κρίνου-  
με ἀπὸ ὀρισμένες πρόσφατες καινοτο-  
μίες, ὅπως τὰ Sandwich courses στὶς  
ΑΔΣΕΝ, ἡ ἐπέκταση τοῦ ΚΕΣΕΝ στό  
δίπλωμα Γ' τάξεως, ἡ ἐκπαίδευση σὲ  
προσομοιωτὲς κλπ. βλέπουμε ὅτι ὀρι-  
σμένα βήματα πρὸς τὴν κατεύθυνση  
αὐτὴ ἔχουν ἀρχίσει νὰ πραγματο-  
ποιοῦνται.



## Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Α) Ευρύτατος σήμερα είναι ο τομέας του ποικίλου προσωπικού των έφοπλιστικών εταιριών και γενικότερα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ο κλάδος αυτός γνώρισε τα τελευταία χρόνια μία θεαματική ανάπτυξη συνδεδεμένη άρρηκτα με την εξέλιξη της στενά προσωπικής έφοπλιστικής δραστηριότητας του παρελθόντος στις νέες μορφές πολυδαίδαλων εταιριών, επιχειρήσεων και συγκροτημάτων. Αντιμετωπίζοντας την καθημερινά αυξανόμενη ανάγκη ειδικευμένου προσωπικού, ο κλάδος αυτός προσέφυγε προς δύο κυρίως πηγές.

Η πρώτη, φυσικότερη και άμεσότερη πηγή ήταν τα δοκιμασμένα στελέχη του εμπορικού ναυτικού. Η αρχή έγινε με την απόσπαση στα γραφεία της εταιρίας εμπειρών πλοιάρχων και μηχανικών που μεταφύτευσαν στην Ελλάδα τον θεσμό του αρχιπλοιάρχου και αρχιμηχανικού (port captain και port engineer) οι οποίοι ανέλαβαν τη συγκρότηση των πληρωμάτων της εταιρίας, την παρακολούθηση και τον έλεγχο των σχετικών δαπανών, την επιθεώρηση των πλοίων, πολλές φορές την παρακολούθηση των ναυπηγήσεων και όχι σπάνια την αντικατάσταση εκτάκτως κωλυομένου κυβερνήτου ή μηχανικού της εταιρίας. Η επιτυχία του συστήματος συνέβαλε ώστε η αρμοδιότητα των στελεχών αυτών να επεκταθεί προς τους εμπορικούς και οικονομικούς τομείς της επιχείρησης (ναυλώσεις, απαιτήσεις, ασφάλισεις κ.λ.π.) ενώ παράλληλα και σε αναλογία με το μέγεθος της επιχείρησης, επέτρεψε τη χρησιμοποίηση περισσότερων αρχιπλοίων και αρχιμηχανικών.

Η δεύτερη πηγή ήταν ο άπροσδιόριστος κύκλος των νέων ανθρώπων μέσης, ανωτέρας ή και ανωτάτης παιδείας με κάποια θεωρητική εξειδίκευση

στα θέματα της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών. Απόφοιτοι της ΑΒΣΠ με ναυτιλιακές σπουδές, απόφοιτοι ιδιωτικών σχολών στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πτυχιούχοι μέσης ή ανωτάτης παιδείας με συμπληρωματικές ναυτιλιακές σπουδές στο εξωτερικό, υπάλληλοι ναυτικών γραφείων με σοβαρή πείρα ή σεμιναριακή μετεκπαίδευση και μερικοί άλλοι παρομοίων κατηγοριών, συγκρότησαν το υπαλληλικό δυναμικό από το οποίο άντλησαν και άντλουν οι ναυτικές εταιρίες το έκτός του εμπορικού ναυτικού προσωπικό τους.

Δέν μιλούμε φυσικά για το κατώτερο προσωπικό ούτε για όρισμένες ειδικές θέσεις. Δέν μιλούμε επίσης για το νομικό τμήμα στο οποίο απασχολούνται δικηγόροι ειδικευμένοι στο ναυτικό δίκαιο συνήθως με σπουδές στο εξωτερικό, είτε ως νομικοί σύμβουλοι είτε ως υπάλληλοι της εταιρίας. Μόλις χρειάζεται τέλος να προσθέσουμε ότι προκειμένου για ελεύθερες ιδιωτικές επιχειρήσεις ο όριζων της προσφοράς εργασίας ούτε όρια έχει ούτε περιορισμούς. Και σε τελική ανάλυση απόκειται στους έφοπλιστές ή τους υπεύθυνους των εταιριών ή όριστική κρίση και απόφαση για την επιλογή του προσωπικού τους.

Β) Στη σφαίρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας ανήκουν επίσης και οι εξειδικευμένοι τεχνικοί του έμπ. ναυτικού τους οποίους για λόγους συντομίας θα μπορούσαμε να περικλείσουμε στο γενικότερο όρο των ναυτικών εμπειρογνομόνων. Έναντι των συναδέλφων τους αρχιπλοίων και αρχιμηχανικών ή διαφορά έγκειται στο ότι δέν είναι υπάλληλοι της εταιρίας αλλά ελεύθεροι επαγγελματίες. Είναι συγκεκριμένα τα στελέχη που διευθύνουν τα τεχνικά ναυτικά γραφεία, αναλαμβάνουν τεχνικές ναυτιλιακές μελέτες, ενεργούν επιθεωρήσεις πλοίων και έρευνες ναυτικών ατυχημάτων, εκπαι-

δεύουν το προσωπικό των πλοίων σε νέα συστήματα και παρέχουν εν γένει τις γνωμοδοτήσεις τους επί των ειδικών θεμάτων της επιστήμης και τέχνης τους.

Στην πράξη το πεδίο απασχολήσεως εμφανίζεται μάλλον περιορισμένο. Η επιθεώρηση των πλοίων ενεργείται επισήμως από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες ή τους νηογνώμονες. Στις υπηρεσίες απασχολούνται μόνιμοι ή επί συμβάσει κρατικοί λειτουργοί με ανάλογες ειδικότητες και στους νηογνώμονες, όταν δέν είναι άλλοδαποι, προσλαμβάνονται από την ελεύθερη ναυτική αγορά έμπειροι αξιωματικοί Ε.Ν. ασφαλώς από τους καταξιωμένους του κλάδου τους. Το ανακριτικό έργο είναι ακόμα στενότερο. Στα ναυτικά ατυχήματα την προανάκριση ενεργούν οι Λιμενικές Αρχές και την τακτική ανάκριση ο ανακριτής - δικαστής. Έτσι δέν μένει παρά ο διορισμός ναυτικών πραγματογνομόνων από το δικαστήριο για ζητήματα ειδικής εμπειρίας και τέχνης, καθώς και το στάδιο του διοικητικού ελέγχου στο οποίο μετέχει εκπρόσωπος του Εμπορικού Ναυτικού.

## Η ναυτική εκπαίδευση

Όταν οι ναυτικές σχολές ξέφυγαν από την αποκλειστικότητα της παραδοσιακής Σχολής της Ύδρας, δημιουργήθηκε άμεσα και επιτακτικό το πρόβλημα των καθηγητών ναυτικών μαθημάτων. Μετά την αρχική προσφυγή στον κύκλο των αποστράτων αξιωματικών του Π.Ν. ακολούθησε η στροφή προς τους φυσικούς ήγέτες του κλάδου, τους πλοιάρχους και μηχανικούς Ε.Ν. Στην αρχή η προσφορά ήταν ελάχιστη και διστακτική, αργότερα όμως, με τη βελτίωση των όρων εργασίας, έγινε πρόθυμη και πλεονάζουσα, έτσι ώστε σήμερα το σύνολο σχεδόν των καθηγητικών θέσεων

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

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires

Tlx: 24282-24099 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



ναυτικών μαθημάτων να έχει περιέλθει στα χέρια των πλοίαρχων και μηχανικών. Θα πρέπει πάντως να διευκρινισθεί ότι η λύση αυτή δεν ήταν δυνατό να καλύψει «τό σύνολο του ναυτιλιακού προγράμματος». Για τη διδασκαλία μαθημάτων όπως τὰ Λογιστικά, η ναυπηγική, η μετεωρολογία, τὸ ναυτικό δίκαιο, η ναυτιλιακή οικονομία, η ξένη γλώσσα, η θερμοδυναμική, ὁ ἡλεκτρισμός κλπ. πού απαιτοῦν πανεπιστημιακή ἢ πολυτεχνική ειδι- κότητα, ἀναζητήθηκαν οἱ κατάλληλοι ἐπιστήμονες, ἐκτός ὁρισμένων ἐξαιρέσεων πού ἀναφέρονται σέ στελέχη Ε.Ν. ἀνωτάτης παιδείας, ὅπως ὁ πλοίαρχος πτυχιούχος νομικῶν ἢ οικονομικῶν ἐπιστημῶν ἢ ὁ μηχανικός Ε.Ν. μέ δί- πλωμα Πολυτεχνείου.

Στά πλαίσια τῶν δεδομένων αὐτῶν ἐάν ἡ ἀπόδοση τοῦ ναυτικοῦ ἐκπαι- δευτικοῦ προσωπικοῦ δέν εἶναι ἡ ἀνα- μενόμενη, σημαίνει ἡ ὅτι δέν ἔχει γίνει ἡ καταλληλότερη ἐπιλογή ἡ ὅτι ὑπάρ- χει ἀντικειμενική ἀδυναμία ἡ ὅποια θά πρέπει νά καλυφθεῖ μέ περαιτέρω ἐξει- δικευμένη σπουδή. Στίς περισσότερες περιπτώσεις συμβαίνουν καί τὰ δύο. Στήν πρώτη πάντως ὑπόθεση, εἶναι ἀ- νάγκη νά ἀξιῶσουμε τήν ἀξιοκρατική ἐπιλογή. Κάθε παραβίαση τῆς ἀρχῆς αὐτῆς ἀποτελεῖ πλήγμα κατά τῆς ἐκ- παιδεύσεως καί τῆς ναυτιλίας. Μέ ἡ- λεγμένα προσόντα εἰσδοχῆς, μέ δοκι- μαστική περίοδο διδασκαλίας, μέ ἀνα- νεούμενη στήν ἀρχή θητεία ὑπάρχει ἐλπίδα νά προσελκύσουμε ἱκανότε- ρους καθηγητές.

Ἡ δεύτερη ὑπόθεση εἶναι ἀκόμα σο- βαρότερη. Γιατί φανερώνει ὅτι πέραν τῶν ἀνωτέρω ἐγγυήσεων ἐπιλογῆς καί προσλήψεως, ἡ θεωρητική προπα- ρασκευή τῶν μελλόντων καθηγητῶν εἶναι ἀπαραίτητη. Ὁ καλός πλοίαρχος ἢ μηχανικός δέν εἶναι κατ' ἀνάγκη καί καλός δάσκαλος. Για νά εἶναι πρέπει νά κατέχει σέ βάθος καί πλάτος τίς γνώσεις πού καλεῖται νά μεταδώσει. Χρειάζεται σέ πρῶτο βασικό πλάνο νά ξέρεי καλά μαθηματικά, φυσική καί μη- χανική καί σέ δεύτερο πλάνο νά κατέ- χει ἕνα εὐρύ φάσμα ειδικότερων γνώ- σεων σχετικῶν μέ τό μάθημα πού θά διδάξει. Χρειάζεται ἀκόμα τή διδακτι- κή ἱκανότητα πού ἐκφράζει τό χάρισμα τῆς ἀνετής μετάδοσης τῶν γνώσεων, ἕνα χάρισμα πού μπορεῖ νά εἶναι ἐμφυ- το ἀλλά μπορεῖ καί νά διδαχθεῖ ἀπό τὰ ἐφαρμοζόμενα συστήματα (ΣΕΛΕΤΕ κλπ.). Καί πάνω ἀπ' ὅλα χρειάζεται συνεχὴ μετεκπαίδευση. Ὁ πλοίαρχος πού ἐγκατέλειπε πρό δεκαετίας τή γέ- φυρα ἐνός πλοίου τοῦ '70 γιά νά γίνει

καθηγητής, εἶναι τουλάχιστον 20 χρόνια πίσω στίς ναυτιλιακές ἐξελί- ξεις. Πῶς λοιπόν θά διδάξει τούς σπουδαστές τοῦ 1991; Ἡ κατά δια- στήματα λοιπόν ἐπάνοδος στοῦ πλοῖο (μέ κάποια μορφή πού δέν εἶναι δύ- σκολο νά βρεθεῖ) εἶναι ἐπιβεβλημένη καί ἀναγκαία, ὅπως ἀναγκαία εἶναι καί ἡ μετεκπαίδευση σέ διάφορα σύγχρο- να συστήματα.

\*\*\*

Ἡ κατά τομεῖς ἀνάλυση πού ἐπιχει- ρήσαμε ἀνωτέρω, ἐπιβεβαιώνει ὅτι οἱ κύριοι κλάδοι χερσαίας ἀπασχολήσε- ως πού προσφέρει ἡ ἐν γένει βιομηχα- νία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἶναι οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί ἡ ναυ- τική ἐκπαίδευση, κατά δεύτερο δέ λό- γο ἡ ὑπηρεσία τῶν ναυτικῶν ἐμπειρο- γνυμένων. Ὑπό τόν ὅρο ὅμως ὅτι οἱ ὑποψήφιοι γιά τίς θέσεις αὐτές, γιά νά ἐπιτελέσουν στόν ἐπιθυμητό βαθμό τὰ καθήκοντά τους ἔχουν ἀνάγκη μιᾶς ἀ- νωτέρου βαθμοῦ ἐπιστημονικῆς ἐπι- μορφώσεως.

Ὡς πρὸς τό ἀκριβές περιεχόμενο τῆς ἐπιμορφώσεως αὐτῆς χρειάζεται ἀσφαλῶς μιὰ πολὺπλευρὴ συλλογική ἐργασία. Γενικά ὅμως δέν ἀπέχουμε ἀ- πό τήν πραγματικότητα ἀν δεχτοῦμε ὅτι στόν μὲν πρῶτο τομέα ἀπαιτεῖται ἡ ὁλοκληρωμένη γνώση τῆς οικονομίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καί τῶν ἐ- πιμέρους ἐφαρμογῶν τῆς, ἐνῶ στοὺς ἄλλους τομεῖς, ἐκτός τῶν οικονομικῶν καί νομικῶν γνώσεων, προέχει τό θε- ωρητικό ὑπόβαθρο τῶν μαθηματικῶν καί τῆς φυσικῆς πού ἐπιτρέπει τή βα- θύτερη κατανόηση τῶν θεμάτων τῆς ναυτιλίας, ὡκεανογραφίας καί ναυπη- γικῆς. Εἰδικὰ δέ γιά τή ναυτική ἐκπαί- δευση συναπαιτεῖται ἡ γνώση τῶν δι- δακτικῶν μεθόδων καί ἡ ἀσκηση τῆς διδακτικῆς ἱκανότητος.

Ἄν ἔτσι ἔχουν τὰ πράγματα, σημαί- νει ὅτι ἀπαντήσαμε στοῦ ἀρχικοῦ μας ἐ- ρώτημα γιά τίς ἀνάγκες πού καλοῦνται νά ἱκανοποιήσουν οἱ ἀνώτατες ναυτι- λιακές σπουδές. Καί τό ζητούμενο τῶ- ρα εἶναι νά βροῦμε τό καταλληλότερο σύστημα τῆς παροχῆς τους.

Ἡ πρόταση τοῦ Ναυτιλιακοῦ Πανε- πιστημίου, ὅπως διαμορφώνεται στά ἄρθρα τοῦ κ. Μαρκογιάννη, εἶναι συγ- κριμένη. Θά γίνονται δεκτοὶ Πλοίαρ- χοι καί Μηχανικοὶ Α' τάξεως, πτυχιού- χοι Πανεπιστημίων καί Ὑπάλληλοι ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν μέ δεκαετή διευθυντική πείρα. Ἡ ἐκπαίδευση θά εἶναι 12μηνι, συνεχῆς ἢ διακεκομμένη καί θά κατανέμεται σέ τρεῖς ειδι- κότε-

ρους κλάδους: ὀργάνωση - διοίκηση ἐπιχειρήσεων, ναυτιλιακὸ δίκαιο, ναυ- τική ἐκπαίδευση - ἀσφάλεια πλοίων. Ἀναγνωρίζουμε ὡστόσο ὅτι οἱ θέσεις αὐτές δέν ἔχουν ὁριστικὸ χαρακτήρα, ἀφοῦ, ὅπως ὁ ἴδιος ὑποδεικνύει, οἱ στόχοι καί οἱ σκοποὶ, ἡ διάρκεια, τὰ προγράμματα κλπ. τοῦ ἰδρυθυσόμε- νου πανεπιστημίου, θά ἀποτελέσουν ἀντικείμενο σφαιρικῆς μελέτης ἀπὸ εἰ- δική ἐπιτροπή. Μέ βάση πάντως τὰ ἀ- νωτέρω συγκεκριμένα στοιχεῖα ἡ κρι- τική τῆς προτάσεως περιλαμβάνει τίς ἀκόλουθες παρατηρήσεις:

α) Κατ' ἀρχὰς διερωτώμεθα γιά τόν τίτλο. Βέβαια ἡ πανεπιστημιακὴ ἐπι- στέγαση εἶναι χρησιμότητα καί ἐπιθυ- μητὴ ἀπὸ ὅλους. Ἀλλά δέν βλέπουμε σέ ποιά νομικὴ βάση θά στηριχθεῖ ἡ ἴ- δρυση πανεπιστημίου μονοετοῦς δι- δακτικῆς περιόδου. Μέ τό ὑπάρχον νομοθετικὸ καθεστῶς ἡ ἐνταξὴ δωδε- καμήνου φροντιστηρίου στήν ἀνωτά- τη παιδεία καί ἡ ἐξαίρεση ἀπὸ τίς γενι- κές ἐξετάσεις ΑΕΙ δέν νομίζουμε πῶς εἶναι δυνατή. Ἐκτός ἀν πρόκειται γιά κάποια μορφή ἐλεύθερου, ἀνοικτοῦ ἢ λαϊκοῦ πανεπιστημίου ἢ ἐργαστηρίου σπουδῶν, πράγμα πού δέν πρέπει νά εἶναι στίς προθέσεις τῶν ἰδρυτῶν.

β) Ὁ κλάδος τοῦ «ναυτιλιακοῦ δι- καίου» ἀφήνει ἐρωτηματικά ὡς πρὸς τούς στόχους του. Τὰ θέματα πού ἀ- ναφέρονται ὡς ἀντικείμενο τοῦ κλά- δου αὐτοῦ στοῦ ὑπὸ ἴδρυση πανεπιστή- μιο, δηλαδή ἡ σύμβαση μεταφορᾶς, ἡ ναυτικὴ ἐργασία, ἡ θαλάσσια ἀσφάλι- ση, οἱ ἀβαρίες, ἡ διαιτησία, εἶναι θέμα- τα πού οἱ πλοίαρχοι Ε.Ν. ἔχουν διδα- χθεῖ ἐπὶ τρία ἔτη στίς ΑΔΣΕΝ καί δύο ἐξάμηνα στά ΚΕΣΕΝ. Ἴσως μιὰ ἐπανά- ληψη νά χρειάζεται. Ἀλλά ἡ περαιτέ- ρω ἐξειδίκευση στοῦ ναυτιλιακοῦ δίκαιο τί ἐπιδίδει; Γνωστοῦ ὄντος ὅτι δέν μαθαίνεις ναυτικὸ δίκαιο ἀν δέν ξέρεις νομικά.

γ) Ὡς πρὸς τούς ἐκτός ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ σπουδαστές, οἱ ὅροι εἶναι ἀρκετὰ γενικοὶ ὥστε νά μὴν ἐπιτρέ- πουν λεπτομερεῖς κρίσεις. Ποιοὶ πτυ- χιοῦχοι πανεπιστημίου θά προσέλ- θουν καί γιατί; Πιθανῶς τῶν ἐμπορι- κῶν ἢ οικονομικῶν τμημάτων τῶν πα- νεπιστημίων μας. Γιατί ὅμως, ἀφοῦ θά ἔχουμε τήν παράλληλη προσφορά τοῦ τμήματος ναυτιλιακῶν σπουδῶν τοῦ Πανεπιστημίου Πειραιῶς; Τό ἴδιο ἰσχύει καί γιά τούς ὑπερδεκαετοῦς πεί- ρας διευθυντὰς τῶν ναυτικῶν ἐται- ριῶν. Στίς περιπτώσεις αὐτές μᾶλλον σεμιναριακὴ ἐπιμόρφωση εἶναι προ- σφυέστερη καί μάλιστα γιά νεώτερους καί ὄχι διευθυντικῆς ἱεραρχήσεως ὑ-



παλλήλους. Η μέθοδος αυτή έχει επιτυχώς δοκιμασθεί στο ΕΛΚΕΠΑ, ενώ πάντα ανοικτή θα πρέπει να είναι ή σεμιναριακή προσφορά του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

δ) Η περίπτωση του Πανεπιστημίου του Μάλμο δέν νομίζουμε πως μπορεί να αποτελέσει υπόδειγμα. Εκτός κι αν θέλει κανείς να αποκομίσει ορισμένα διδάγματα από τη μέχρι σήμερα πείρα και εφαρμογή των προγραμμάτων του, αυτό καθαυτό δεν είναι εύκολο να θεωρηθεί πρότυπο για μία παραδοσιακή ναυτική χώρα σαν τη δική μας. Πρόκειται για Ίδρυμα που ιδρύθηκε για ορισμένο σκοπό, απευθύνεται βασικά προς υποψηφίους προερχομένους από υπό ανάπτυξη χώρες της Αφρικής, Ασίας και Λατινικής Αμερικής και στοχεύει στη δημιουργία πυρήνων οργανώσεων των σε έμβρυα κατάσταση ναυτιλιών τους. Γι' αυτό και είναι μακροτέρας φοιτήσεως και περιλαμβάνει σπουδαστές ποικίλης μορφωτικής στάθμης.

ε) Παραγνωρίζεται ή σημαντικότερη πηγή προελεύσεως θεωρητικά καταρτισμένων στελεχών από τη Σχολή Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Μολονότι το πρόγραμμα σπουδών του Τμήματος αυτού δεν έχει δοθεί στη δημοσιότητα, τουλάχιστον μέχρι την ώρα που γράφεται το παρόν, από την έπιστολή του καθηγητού κ. Β. Μεταξά προκύπτει ότι η Ίδρυση και λειτουργία του Τμήματος αυτού αποτελεί γεγονός. Βέβαια οι σπουδές αυτές απευθύνονται σε νέους, εκτός του εμπορικού ναυτικού, δεδομένου ότι στη Σχολή θα εισάγον-

ται οι επιτυχόντες στις πανελλήνιες εξετάσεις ΑΕΙ και αποκλείονται επομένως οι πλοίαρχοι και μηχανικοί. Δεν ξέρουμε άλλωστε αν προβλέπονται εκεί είδικά τμήματα για άλλους ενδιαφερόμενους του κλάδου. Ωπωςδήποτε για το μή τεχνικό έπιστημονικό προσωπικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή Σχολή αυτή αποτελεί ή μπορεί να αποτελέσει μοναδική πηγή τροφοδοτήσεως της ναυτιλιακής βιομηχανίας με την οποία οι σχέσεις της, κατά την έκφραση του κ. Μεταξά «ισχυροποιούνται ολοένα και περισσότερο». Δεν αποκλείεται τέλος και η Ίδρυση παρόμοιας Σχολής και στο Πανεπιστήμιο του Αιγαίου.

Στό σημείο αυτό αρμόζει νομίζω να παρεμβάλουμε μία άλλη δυνατότητα που υπάρχει για τη δημιουργία έπιστημονικών ναυτιλιακών στελεχών μέσα από το ισχύον γενικό εκπαιδευτικό σύστημα. Η ιδέα αυτή, που ένδεχομένως ανοίγει έναν καινούργιο όριζοντα, αναφέρεται στην παροχή του δικαιώματος έγγραφής σε πανεπιστημιακές ή πολυτεχνικές σχολές πλοίαρχων και μηχανικών, που κατέχουν τουλάχιστον το δίπλωμα Β' τάξεως του κλάδου τους. Ο νέος αξιωματικός που φιλοδοξεί να προωθήσει τις σπουδές και τη σταδιοδρομία του σε πανεπιστημιακό επίπεδο, θα μπορέσει έτσι να φοιτήσει σε μία Σχολή ναυτιλιακών, νομικών, οικονομικών ή τεχνικών σπουδών και να αποβεί νομικός, οικονομολόγος ή τεχνικός έπιστήμων. Τό ότι κατέχει τά προς τουτο βασικά προσόντα δεν υπάρχει αμφιβολία. Είναι απόφοιτος Λυκείου, έχει

φοιτήσει επί τέσσερα τουλάχιστον χρόνια σε ναυτικές σχολές (βασικές και έπιμορφωτικές) και έχει πλέον την πολύτιμη έμπειρία πενταετούς περίπου θαλασσίας υπηρεσίας. Τί καλύτερο γνωστικό υπόστρωμα σπουδαστού θα ήταν δυνατό να αξιώσει ή Σχολή Ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ή οποιαδήποτε άλλη πανεπιστημιακή παρεμφερής σχολή; Από πρακτική άποψη, ο μικρός αριθμός των αξιωματικών Ε.Ν. που θα αναζητήσει αυτή τη διέξοδο, δεν νομίζουμε ότι είναι ικανός να δημιουργήσει πρόβλημα για την υπέρβαση του αριθμού των εισακτέων στα ΑΕΙ. Ο μόνος αντίλογος θα μπορούσε να προέλθει από την ίδια τη ναυτιλία ή οποία θα έδεϊ διευκολυνόμενη τη διαρροή προς άλλα επαγγέλματα. Απέναντι όμως στο κατά βάση σωστό αυτό επιχείρημα υπάρχουν δυό βασικές παρατηρήσεις. Η πρώτη αναφέρεται στη βάση έλπίδα ότι τό άνοιγμα νέων οδών έπιλογής σταδιοδρομίας, θα αποτελέσει σοβαρό κίνητρο για την προσέλκυση νέων στις Σχολές και στο Ναυτικό επαγγελμα. Η δεύτερη είναι ότι σήμερα σε διεθνές επίπεδο ή παράδοση της Ισόβιας ναυτικής σταδιοδρομίας εγκαταλείπεται υπέρ της υπηρεσίας περιορισμένου χρόνου που συνδυάζεται με την ευχέρεια εναλλακτικής απασχολήσεως, χάρη της οποίας παρέχονται δυνατότητες ανωτάτων σπουδών, έντασσομένης της ναυτικής εκπαίδευσης στο γενικότερο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της χώρας. Στη βάση μάλιστα αυτή στηρίζεται σε πολλές χώρες ή Ίδρυση πανεπιστημιακών ή

## Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η



**Σας γνωρίζουμε ότι από 1ης Μαΐου 1991 η Εταιρία AEOLUS MANAGEMENT S.A. ανέλαβε την διαχείριση των πλοίων που ήταν μέχρι τώρα υπό την εκπροσώπηση της εταιρίας BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.**

**Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΑΣ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ:**

**II ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 16 - 3ος όροφος  
185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

**ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4536451-5  
4185918-9  
FAX: 4185917**

**TELEX: 21 3169 AEOL GR  
24 1707 AEOL GR  
CABLES: AEOLUS PIRAEUS**

**AEOLUS MANAGEMENT S.A.**



πολυτεχνικῶν σχολῶν ναυτιλιακῆς κατευθύνσεως.

Μέ τά δεδομένα αὐτά ἐντοπίζουμε τήν ἔρευνά μας στά ἀνώτερα στελέχη τοῦ Ε.Ν. καί ἀναζητοῦμε ἕνα πρακτικό καί ἐφαρμόσιμο σύστημα πού θά τοὺς προσφέρει τήν ἐπιβαλλόμενη ἐπιμόρφωση πρὸς ἀπόκτηση ἀκαδημαϊκοῦ τίτλου ἀφενὸς καί τῆς εὐχερείας ἐναλλακτικῆς ἀπασχολήσεως ἀφετέρου.

Γιά τοὺς ἴδιους ἀκριβῶς λόγους ἡ βρεταννικὴ μεθοδικότητα ἔχει πρὸ πολλοῦ καθιερώσει τὸ γνωστὸ πρότυπο τοῦ διπλώματος extra master. Εἶναι δέ χαρακτηριστικὴ ἐν προκειμένῳ ἡ αἰτιολόγηση τοῦ συστήματος στὴ σχετικὴ ἐγκύκλιο τοῦ βρεταννικοῦ Ὑπουργείου, σύμφωνα μὲ τήν ὁποία τὸ extra master λειτουργεῖ σέ ἐθελοντικὴ βάση καί «ἀπευθύνεται πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς ἐκείνους πού φιλοδοξοῦν ἀνώτερες θέσεις στὴ ναυτιλιακὴ βιομηχανία, στίς κρατικὲς ὑπηρεσίες καί στὴ ναυτικὴ ἐκπαίδευση, ὅπου ἡ ὀρθὴ γνώση τῶν ἐπαγγελματικῶν θεμάτων, ἀγόμενη σέ μεγαλύτερη βάθος ἀπὸ ἐκεῖνο πού ἀπαιτοῦν οἱ ἐξετάσεις τοῦ διπλώματος Α' τάξεως, ἀποτελεῖ οὐσιαστικὴ προϋπόθεση».

Ἡ υἱοθέτηση ἢ μᾶλλον ἡ σωστὴ προσαρμογὴ τῶν βασικῶν αὐτῶν ἀρχῶν μπορεῖ νά ὀδηγήσει στὴ δημιουργία μιᾶς Ναυτιλιακῆς Ἀκαδημίας ἡ ὁποία θά παρέχει στοὺς πλοίαρχους καί μηχανικούς τήν ἀναγκαία μετεκπαίδευση γιὰ τὴ λήψη διπλώματος «ἀρχιπλοίαρχου» ἢ «ἀρχιμηχανικοῦ». Θά εἶ-

ναι ἕνας τίτλος ἀφενὸς μὲν τιμητικός πού θά ἐπιβραβεύει τήν ἀτομικὴ προσπάθεια ὑψηλοτέρας μορφώσεως στὰ θέματα τοῦ κλάδου, ἀλλὰ συγχρόνως καί τίτλος ἐπαγγελματικός πού θά προσφέρει στοὺς κατόχους του τὸ δικαίωμα — ἀποκλειστικὸ σέ ὀρισμένες περιπτώσεις — ἀπασχολήσεως στὴ ναυτιλιακὴ βιομηχανία, στίς κρατικὲς ὑπηρεσίες καί στὴ ναυτικὴ ἐκπαίδευση.

Τὸ βρεταννικὸ extra master προϋπέθετε 36 περίπου ἐβδομάδων ἐκπαίδευση γιὰ τήν κάλυψη τοῦ προγράμματος (syllabus) τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν καί τήν ἐπιτυχία στίς σχετικὲς γραπτὲς ἐξετάσεις. Τὸ πρόγραμμα αὐτὸ περιλάμβανε στό μὲν προκαταρκτικὸ στάδιο βασικά μαθήματα (μαθηματικά, μηχανικὴ, φυσικὴ) στό δὲ κύριο στάδιο δύο κύκλους μαθημάτων. Ὁ ἕνας μὲ διεθνεῖς συμβάσεις, ναυτικὴ νομοθεσία, ναύλωση, ἀσφάλιση, ἀβαρίες, μετεωρολογία, ὠκεανογραφία, θαλάσσια ρύπανση. Καί ὁ δεύτερος μὲ ναυπηγικὴ, ἀσφάλεια πλοίου, ναυτιλιακὰ ὄργανα καί ναυτιλία.

Μιά παράλληλη ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος σέ μᾶς θά ἀπαιτοῦσε τὴ λειτουργία Ναυτιλιακοῦ Κέντρου Σπουδῶν 12μηνος διάρκειας, κατανεμόμενης σέ δύο κατευθύνσεις: μία στὸν ὀργανωτικὸ καί οἰκονομικὸ τομέα τῆς ναυτιλίας καί μία στὸν ναυτικὸ - τεχνικὸ τομέα καί τήν διδασκαλία. Οἱ περαιτέρω λεπτομέρειες εἶναι θέμα ἐμπεριστατωμένης μελέτης πού δέν παρου-

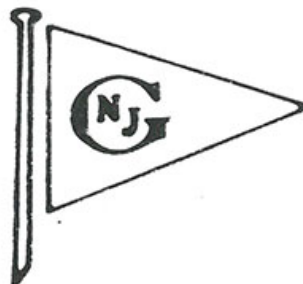
σιάζει ἰδιαίτερα προβλήματα. Τό μεγαλύτερο ἴσως πρόβλημα θά εἶναι, τουλάχιστον στὴν πρώτη ἐφαρμογὴ, ἡ ἐπιλογή ἐνὸς κυριολεκτικὰ ἐκλεκτοῦ καθηγητικοῦ ἐπιτελείου.

Τὸ σύστημα τοῦ διπλώματος ἀρχιπλοίαρχου καί ἀρχιμηχανικοῦ, πού στὴν οὐσία καλύπτει τοὺς βασικοὺς στόχους τοῦ Ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου, πιστεύουμε ὅτι ἔχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὰ πλεονεκτήματα τῆς εὐκολότερης ἐφαρμογῆς, τῆς νομότυπης ἰδρύσεως καί ἐντάξεως καί τῆ συγκεκριμένη ἀναφορά στὰ στελέχη τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Καί πιστεύουμε ἀκόμη ὅτι εἶναι σέ θέση νά καλύψει καί νά ἱκανοποιήσει τόσο τίς ἀνάγκες τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας ἐν γένει ὅσο καί τὰ παλαιὰ καί δίκαια μορφωτικὰ αἰτήματα τοῦ κλάδου.

Θά πρέπει ὅμως νά τό βλέπουμε πάντοτε σέ συνδυασμό: Πρῶτον μὲ τήν παράλληλη προσφορά τοῦ ἐκτός τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας προσωπικοῦ πού χρειάζεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση, τήν ἀκαδημαϊκὴ στάθμη καί ἐξειδίκευση τοῦ ὁποίου μπορεῖ κάλλιστα νά ἐξασφαλίσει ἡ Σχολὴ Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν τοῦ Πανεπιστημίου Πειραιῶς καί ἴσως τοῦ Ἀιγαίου. Καί δεύτερον μὲ τήν ἀνωτέρω ἀναπτυχθεῖσα δυνατότητα φοιτήσεως τῶν στελεχῶν Ε.Ν. στίς Ἀνώτατες Σχολές τοῦ Κράτους.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## 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 W02



## Ἡ θαλάσσια ρύπανση στή Μεσόγειο

Τοῦ κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ, πλοιάρχου Ε.Ν.

Ἡ θάλασσα εἶναι ἡ κληρονομιά τοῦ ἀνθρωπίνου γένους καί ἡ Μεσόγειος ὑπῆρξε ἡ κοιτίδα τοῦ πολιτισμοῦ μας. Ἕνας πολιτισμός χιλιετηρίδων. Ὁ δικός μας πολιτισμός. Εἶναι ἕνα πανάρχαιο σταυροδρόμι. Κατά δέ τόν Πλάτωνα μοιάζει μέ λίμνη πού οἱ Ἕλληνες κατώκουν ὡς οἱ βάτραχοι εἰς τά ἄκρα τοῦ τέλματος. Ἡ ἡμετέρα θάλασσα, ἡ ἐντός τῶν Ἡρακλείων Στεγῶν Θάλασσα, κατά τόν Στράβωνα. Ἡ Mare Nostrium τῶν Ρωμαίων καί ἡ «Λευκή Θάλασσα», τῶν Ἀράβων. Ἡ Μεσόγειος εἶναι ἀρχαιότερη ἀπό τήν ἱστορία καί πιό ἱερή ἀπό τό Θεό, ὅπως ὑπογραμμίζει ὁ Βρεταννός Λώρενς Ντάρρελ. Ἡ Μεσόγειος εἶναι ἴσως μία κλειστή θάλασσα ἀλλά κι ἕνας ἀνοικτός κόσμος, ὅπου μία δεκάδα λαῶν συζοῦν καί μία εἰκοσάδα θρησκείων μοιράζονται τά 300 ἑκατομμύρια τῶν κατοίκων της, ὅπως τονίζει ὁ γάλλος ὁραματιστής Σέργιος Ἀντουάν.

Εἶναι οὐσιαστικά μία κλειστή λίμνη μέ λίγες περιοχές μεγάλου θαλάσσιου βάθους καί μέ δύο στενές καί ρηχές θαλάσσιες ἐξόδους, τοῦ Σουέζ καί τοῦ Γιβραλτάρ καθῶς καί τῶν Στεγῶν τῶν Δαρδανελλίων. Μία θαλάσσια λεκάνη πού τό μεγαλύτερο μήκος της εἶναι 2.500 ναυτικά μίλια περίπου καί τό μεγαλύτερο πλάτος της 800 ναυτικά μίλια. Καλύπτει μία ἑκταση περίπου 2.500.000 τετρ. χιλιομέτρων καί ἔχει ὑπολογισθεῖ κατά προσέγγιση ὅτι παρέχει 3.700.000 κυβικά χιλιόμετρα νεροῦ. Τό μέσο βάθος της εἶναι 1500 μ. ἐνῶ πολύ συχνά συναντᾶμε βάθος τῶν 4000 μ. Εἶναι πάρα πολύ κλειστή θάλασσα σέ σχέση μέ τήν ἑκτασή της. Τοῦτο σημαίνει σέ ἀπλή γεωφυσική ἀνάλυση καί ὑδροδυναμική θεώρηση πολύ μικρή ἀνανέωση τοῦ νεροῦ τῆς

λεκάνης της καί μία ὀλική ἀνανέωση τοῦ νεροῦ ἀπαιτεῖ δεκάδες ἐτῶν καί περίπου ἕναν αἰῶνα γιά πλήρη καθολική ἀνανέωση.

Ἀκόμη ἔχει αὐξημένη ἀλατότητα ἐναντι τῆς ἀλατότητας τοῦ Ἀτλαντικοῦ καί ἰδιαίτερα τῆς Μαύρης Θάλασσας. Τό γεγονός αὐτό συμβαίνει στήν ἐναλλαγή τοῦ νεροῦ μεταξύ τῆς Μεσογείου καί τῶν δύο ἄλλων θαλασσῶν. Ἐτσι ὁ μηχανισμός ἀνταλλαγῆς ὑδάτων ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα, ἡ διάρκεια ἀνανέωσης τῶν ὑδάτων τῆς Μεσογείου νά ὑπερβαίνει τά 100 χρόνια. Διότι τή στενή λουρίδα τοῦ Γιβραλτάρ διαπερνοῦν δύο κύρια ρεύματα. Τό πρῶτο τό ἐπιφανειακό εἰσέρει ἀπό τόν Ἀτλαντικό πρὸς τήν Μεσόγειο καί τό δεύτερο, ὑπόγειο, ἀκολουθεῖ ἀντιθετῇ κατεύθυνση, ἀπό τή Μεσόγειο πρὸς τόν Ὠκεανό. Ἡ ὁλοκλήρωση τῆς ἀνανέωσης τῶν ὑδάτων της δέν σημαίνει κάθαρση αὐτῶν, ἀφοῦ τά εἰσερχόμενα στή Μεσόγειο ὕδατα εἶναι ἐπίσης βεβαρυμένα. Ἡ δέ τροφοδοσία τῆς Μεσογείου ἀπό τά ἐπιφανειακά ὕδατα τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τή στερεῖ ἀπό τίς θρεπτικές οὐσίες, οἱ ὁποῖες εὐρίσκονται κατά κανόνα στά βαθεῖα νερά καί εἶναι ἐπομένως ὡς σύνολο ὀλιγοτροφική θάλασσα.

Αὐτές οἱ ἰδιομορφίες συμβάλλουν στήν αὐξηση τῶν περιβατολογικῶν της προβλημάτων καί σήμερα ἡ Μεσόγειος, ἡ μήτρα τοῦ σύγχρονου Δυτικοῦ Πολιτισμοῦ καί τῶν τριῶν μεγάλων θρησκειῶν, ἀπειλεῖται μέ ἀνυπολόγιστες ἐπιπτώσεις ἀπό τή ρύπανση τῆς θάλασσας. Ἀργοπεθαίνει, μεταμορφώνεται βαθμιαία σέ νεκρή θάλασσα, ἀφοῦ ἐγινε δυστυχῶς ἡ πιό βρώμικη καί μολυσμένη θάλασσα τοῦ κόσμου, στήν πρωτοπορεία τῆς οἰκο-

λογικῆς καταστροφῆς. Ἐχει γίνει ἕνας σκουπιδοτενεκές πού τόν χρησιμοποιοῦν ἐλεύθερα ὅλες οἱ παράκτιες χῶρες καθῶς καί οἱ διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές. Ἐχει καταντήσῃ χῶρος ἀποθήκευσης λυμάτων, δεξαμενῇ ἀπορριμμάτων, ἕνας ἀπέραντος σκουπιδότοπος, ἕνας χῶρος ἐκβολῆς τῶν χημικῶν καί βιομηχανικῶν ἀποβλήτων. Ρύποι καί ἀποπλύματα, σκύβαλα καί ἀπόλαδα, σκουπίδια καί ἀποφάγουδια, ἀκαθαρσίες καί βόρβοροι, γνωστά μέ τά ὀνόματα βιομηχανικά ἀπόβλητα καί ἀστικά λύματα, λιπάσματα καί φυτοφάρμακα, θερμοπυρηνικά κατάλοιπα καί ραδιενεργοί ἀτμοί, πού χύνονται στή Μεσόγειο, ὅλο καί σέ μεγάλες ποσότητες ἐμποδίζουν τόν καθαρισμό, μπλοκάρουν τούς μηχανικούς καθαρισμοῦ καί ἀνακυκλώσεως τῶν ὑδάτων της.

Ἡ μόλυνση τῆς Μεσογείου δέν ἔχει σύνορα καί οἱ 18 χῶρες τῆς Μεσογείου μέ τά κοινά τους προβλήματα καί τήν κοινή τους ἱστορία κινδυνεύουν νά βρεθοῦν σύντομα σέ κατάσταση ἀνάγκης. Οἱ παραλιακές τους πόλεις δημιουργοῦν κάθε μέρα ἕνα ἑκατομμύριο κυβικά μέτρα λυμάτων τῶν ὁποίων τό μεγαλύτερο μέρος καταλήγει στή θάλασσα. Δέχεται τό 1/4 περίπου τῆς παγκόσμιας μόλυνσης πού ὀφείλεται σέ ὑδρογονάνθρακες, δηλαδή πετρελαιοειδή, σύμφωνα μέ στοιχεῖα τοῦ προγράμματος γιά τό περιβάλλον τοῦ ΟΗΕ.

Τά ποτάμια κατά τό παρελθόν τροφοδοτοῦν τή Μεσόγειο μέ ὀργανικές οὐσίες, ἀπό τίς ὁποῖες ἐτρέφοντο τά ψάρια. Σήμερα ὅμως τά ποτάμια τροφοδοτοῦν τή θάλασσα μέ βιομηχανικά δηλητήρια μέ τά ὁποῖα σκοτώνουν τά ψάρια. Μέ τήν μόλυνση ἔσπασε ἡ ἱ-

## COULOUTHROS LTD.

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



σορροπία του οικοσυστήματος σε πολλά σημεία. Έτσι καταστρέφουμε βαθμιαία την χλωρίδα και την πανίδα.

Η Μεσόγειος δέχεται ετήσια από τις βιομηχανίες των αναπτυγμένων χωρών μέσω των μεγάλων ποταμών: 120.000 τόννους όρυκτελαίων, 320.000 τόννους φωσφόρου, 80.000 τόννους αζώτου, 60.000 τόννους άπορρυπαντικών, 12.000 τόννους φαινόλης, 21.000 τόννων ψευδαργύρου, 2.400 τόννους χρωμίου και 100 τόννους ύδραργύρου. Επιπλέον υποφέρει από τα κάθε είδους τοξικά απόβλητα των παρακτίων έργοστηριακών συγκροτημάτων και διύλιστηρίων πετρελαίου.

Ως κυριότερες πηγές ρύπανσης μπορούν να θεωρηθούν:

— **Τά άστικά λύματα**, από τις μεγαλύτερες παραθαλάσσιες χώρες της Μεσογείου, πού χύνονται στη θάλασσα χωρίς να έχουν υποστεί κατάλληλη επεξεργασία τό 85% βιολογικό καθαρισμό.

— **Τά βιομηχανικά απόβλητα**, από βιομηχανίες μετάλλων και χημικών προϊόντων, από κατεργασία δερμάτων και από λειτουργία διίλιστηρίων.

— **Τά γεωργικά απόβλητα**, από την υπερβολική χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων μέσω ποταμών.

— **Πελαγική ρύπανση**, από ακούσιες και εκούσιες άφερματίσεις πλοίων και από άτυχήματα σε πλοία ή θαλάσσιους σταθμούς εξόρυξης πετρελαίου.

Η Μεσόγειος είναι ή θάλασσα μέ την μεγύτερη κυκλοφορία πλοίων. Πάνω από 220.000 πλοία διασχίζουν κάθε χρόνο τή Μεσόγειο ενώ τό σύνολο σχεδόν του πετρελαίου πού χρειάζεται ή Εύρωπαϊκή βιομηχανία από τις χώρες του Περσικού Κόλπου μεταφέρεται από τό Σουέζ στην έξοδο του Γιβραλτάρ μέσω της Μεσογείου. Κάθε χρόνο χύνονται στη Μεσόγειο 650.000 τόννοι πετρελαιοειδών, ενώ κατά τόν Le Lourd μεταξύ

500.000 και 1.000.000 τόννων. Κατανέμονται δέ ως εξής: 330.000 τόν. σε άπορρίψεις πετρελαιοειδών απ' ευθείας από τά πλοία, 160.000 από άστικά λύματα, 110.000 από βιομηχανικά απόβλητα και 35.000 από άτμοσφαιρική άπόθεση (πού προέρχεται από τις παραθαλάσσιες βιομηχανίες πού χρησιμοποιούν ύδρογονάνθρακες). Καί τό δυσάρεστο είναι ότι τό 75% του πετρελαίου πού διαρρέει στη Μεσόγειο δέν διαλύεται αλλά συνεχίζει νά έπιπλέει υπό μορφή κηλίδων, όπως σημειώνει ή τελευταία έκθεση του Περιβαντολλογικού προγράμματος για την Μεσόγειο του ΟΗΕ και έμποδίζει την όξυγόνωση του νερού μέ αποτέλεσμα την άσφυξία των ύδροβίων οργανισμών.

Από αυτά τά πετρελαιοειδή ένα ποσοστό 30% μετατρέπεται σε πίσσα, ενώ χιλιάδες βαρέων μετάλλων, χλωριούχων βιομηχανικών ενώσεων, στερεών άπορριμμάτων και άστικών αποβλήτων καταλήγουν στη λεκάνη της Μεσογείου και έπιτείνουν τόν κίνδυνο της οικολογικής καταστροφής.

Τά λύματα μεταφέρουν θρεπτικές ουσίες, στερεά κατάλοιπα, τοξικά ίχνοστοιχεία μέ κύριο φορτίο τόν ύδραργυρο και τό κάισιο, έπομένως κάποια ραδιενεργά και μικρόβια. Οι θρεπτικές ουσίες ιδιαίτερα γύρω στις περιοχές των έκροών, τά «θερμά σημεία», όταν ξεπεραστεί ή ικανότητα της θαλάσσιας περιοχής νά τις άπορροφήσει και νά τις ανακυκλώσει, δημιουργούν τό **φαινόμενο του εύτροφισμού**, του καρκίνου θάλασσας, την εμφάνιση του φυτοπλαγκτού, του «Τσερνομπίλ της Μεσογείου», πού σκορπά τό θάνατο σε θαλάσσιους οργανισμούς γιατί όταν ή ίσορροπία άνατραπεί μπορούμε νά οδηγηθούμε σε ένα περιβάλλον, πού εύνοει την άνάπτυξη των φυτών εις βάρος των ζώντων οργανισμών. Αυτό έχει κιόλας συμβεί π.χ. σε περιοχές γύρω στη

Β.Δ. Μεσόγειο, την Β. Άδριατική ή τόν Κόλπο της Έλευσίνας.

«Στη Μεσόγειο ή περιοχή όπου τά σοβαρότερα φορτία άποτίθενται, είναι ή βορειοδυτική λεκάνη, πού περιβάλλεται από τρία βιομηχανικά κράτη, ενώ δέχεται τις άποθέσεις μεγάλων ποταμών (έκθεση UNEP). Γιατί οι πιδ υπεύθυνες για την μόλυνση της Μεσογείου χώρες είναι άναμφισβήτητα, ή Γαλλία, ή Ίταλία και ή Ίσπανία. Καί τά θύματα αυτής της μόλυνσης είναι άναμφισβήτητα οι φτωχότερες δηλ. οι χώρες της Άνατολικής Μεσογείου και της Β. Άφρικής. Η Νότια Μεσόγειος προστατεύεται άκόμη από την... ύπανάπτυξη της. Άλλά όλοι εκεί όνειρεύονται νά μιμηθούν τούς πλούσιους γείτονες του βορρά.

Στη Μεσόγειο εκβάλλουν περίπου 70 μεγάλοι και μικροί ποταμοί, πού μεταφέρουν στη θάλασσα κάθε μέρα περίπου 744 έκατομ. κυβικά μέτρα νερού. Τό νερό όμως αυτό περιέχει όλα τά άστικά και βιομηχανικά απόβλητα των παραποταμίων πόλεων και βιομηχανιών. Επιπλέον μεταφέρουν και τά απόβλητα των 30 πυρηνικών αντιδραστήρων παραγωγής ένεργείας, πού είναι έγκαταστημένοι στις παραποτάμιες περιοχές. Μάλιστα ή έναπόθεση αποβλήτων μέσω των ποταμών στη θάλασσα, ξεπερνά κατά πολύ τό ρυθμό ρύπανσης της θάλασσας από τις παράκτιες περιοχές. Ένώ από τις άγροτικές περιοχές φτάνουν στη Μεσόγειο τουλάχιστον 550 έκατομμύρια τόννοι αποβλήτων από φυτοφάρμακα.

Η Μεσόγειο προσβάλλεται από την άνθρωπογενή δραστηριότητα της Εύρωπαϊκής Ηπείρου. Προσβάλλεται έπίσης από τά άνεπεξέργαστα λύματα των παρακτίων οικισμών, τά κατάλοιπα των θαλασσίων μεταφορών και τις έκροές πετρελαιοειδών από ναυτικά άτυχήματα. Όπως τό τελευταίο οικολογικό πλήγμα πού κατάφερε τό γι-

**KIP**



## ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

**Ι. ΚΟΥΤ' ΜΑΝΗΣ — 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**



γάντιο πετρελαιοφόρο «Χέϊβεν» στ' ανοιχτά της Γένοβας (11.4.1991), μία πραγματική οικολογική βόμβα 110.000 τόννων πετρελαίου, η χειρότερη που έχει ποτέ πλήξει τη λεκάνη της Μεσογείου, αλλά δεν προσθέτει παρά έναν ακόμη κρίκο στην αλυσίδα της μόλυνσης που την μαστίζει. Δημιουργεί όμως τόσο άμεσο κίνδυνο εξαφάνισης πολλών σπάνιων ζώων και πουλιών όσο και έμμεσα όταν η πετρελαιοκηλίδα διασπαστεί και δηλητηριάσει άορατα το βυθό.

Και μία που άναφέραμε για σπάνια ζώα και πουλιά θυμήθηκα την θαλάσσια χελώνα Καρέττα - Καρέττα της Ζακύνθου και τό σπάνιο είδος της φώκιας (Monachus - monachus) που φαίνεται να μην έχει ελπίδες επιβίωσης στις ελληνικές θάλασσες λόγω της υποβάθμισης των βιοτόπων και οικοσυστημάτων ... και της αδιαφορίας μας.

Ακόμη την τραγική εικόνα του Κορμόρανου Τό θαλασσοπούλι στην ακτή του Κουβέϊτ που έμοιαζε να εκλαιγε για λογαριασμό του Θεού...

Εκτός από την πετρελαϊκή ρύπανση, τά αστικά απορρίμματα και τά χημικά απόβλητα, έχομε την αστικοποίηση των ακτών και την διεύρυνση των τουριστικών εγκαταστάσεων, που αποτελούν τό κύριο πρόβλημα της προστασίας του περιβάλλοντος. Μιά αλόγιστη και βάρβαρη ανοικοδόμηση των παραλίων της

Μέ την Μεσόγειο εφάπτονται 18 κράτη και τίς ακτές της κατοικούν 132 εκατομμύρια, ενώ τίς χρησιμοποιούν 100 εκατομμύρια τουρίστες μέ πρόβλεψη νά διπλασιασθούν έως τό 2025 μαζί μέ 150 εκατομ. αυτοκίνητα.

Ρύπανση από την ξηρά, ατυχήματα στη θάλασσα, θαλάσσιες μεταφορές, μεγάλα έργα, τουριστικός συνωστισμός, όλα αυτά στις ακτές, την ανοιχτή θάλασσα μέσα στά Έθνηικά σύνορα ή τά διεθνή ύδατα, όπου οί λαοί της Μεσογείου ταξιδεύουν μέ τό ίδιο καράβι, την «Μεσόγειο», «τήν τραυματισμένη θάλασσα», κατά τόν χαρακτηρισμό του διάσημου εξερευνητή

των βυθών Ζάκ Ιβ Κουστώ. «Τή θάλασσα, τό αρχαίο σύμβολο της αγνότητας που έγινε πιά σύμβολο απόρριψης των σκουπιδιών. Αν επρόκειτο νά γεννηθεί ή Αφροδίτη σήμερα, θά είχε, αναδυόμενη απ' τους άφρους, άποστήματα πάνω στό σώμα της». Ένώ οί πανέμορφες Νηρηίδες βγαίνουν θλιμμένες στην επιφάνεια της Μεσογείου από τό σιωπηλό βυθό και μάς ρωτούν «γιατί ρίχνετε τά πλαστικά μπουκάλια στά κεφάλια μας; γιατί μόλυνετε τίς όμορφες ακρογιαλιές μας;

Μά στους βυθούς της Μεσογείου δέν ζούν πιά πελώρια, τερατώδη, άκίνδυνα θηρία, όπως έλεγε ο Βίκτωρ Ουγκώ, αλλά μικροσκοπικοί, δηλητηριώδεις, επικίνδυνοι και άτρωτοι σαν τανάδες. Γεννήματα του μεταπολεμικού ανθρώπου της καταναλωτικής κοινωνίας και της σύγχρονης τεχνολογίας.

Οί επιστήμονες κρούουν τόν κώδωνα του κινδύνου για νά ληφθούν άυστηρά μέτρα αλλά δέν είναι θέμα μέτρων όταν αδιαφορεί ο παράγων άνθρωπος. Όταν ή ευθύνη μετατοπίζεται διαρκώς από τόν έναν στόν άλλο. Ποιος αδειάζει νά συγκινηθεί; Έμεις άνεμίζουμε την παντιέρα της αδιαφορίας και δέν μπορούμε ν' αντιληφθούμε ότι μ' αυτήν την άχακτήριστη συμπεριφορά μας μεθοδεύουμε την αυτοκαταστροφή μας.

Οί Ιθύνοντες των μεσογειακών κρατών χρησιμοποιούν δύο γλώσσες: επίσημα δηλώνουν όλοι την άπόφασή τους νά προστατεύσουν τίς ακτές, νά διασώσουν, ό,τι απέμεινε από τό παρελθόν. Άνεπίσημα πιστεύουν ότι ένα έργοστάσιο άξίζει ασφαλώς τή θυσία μιās παραλίας και ακόμη δέν τηρούν τό όρο της εγκαταστάσεως και βιολογικού καθαρισμού. Όπως οί Κυβερνήσεις επικύρωσαν νά διαθέσουν Έγκαταστάσεις Έποδοχής Άπορριμάτων των πλοίων στά λιμάνια τους αλλά «Σταθμοί Έποδοχής» νά μή διατίθενται ακόμη στά λιμάνια, ενώ τά πλοία διώκονται, αν συλληφθούν νά παραβιάζουν τό παράρτημα V της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78.

Δηλαδή αν και πολλές χώρες υπερθεματίζουν για την άνάγκη άκόμη άυστηρότερων κανονισμών για την λειτουργία των πλοίων, δυστυχώς στην πράξη ξεχνούν και τίς δικές τους υποχρεώσεις» όπως καυτηριάζει ο κ. Δ. Μητσάτσος, Γεν. Διευθυντής της HELMEPA («Ναυτικά Χρονικά» 15.1.91).

Τό πρόβλημα των άπορριμάτων στη θάλασσα, στίς παραλιακές περιοχές είναι ήδη πολύ γνωστό. Σκουπίδια κάθε είδους πλαστικά, γυάλινα και μεταλλικά είδη, καταλήγουν σέ τεράστιες ποσότητες καθημερινά στίς άκτές και τίς θάλασσες. Ένώ φαίνονται άκίνδυνα όταν πετιούνται στη θάλασσα, έχει άποδειχθεί ότι μπορούν νά άποβούν μοιραία για την θαλάσσια ζωή. Γιατί πλήττονται, τά ψάρια, τά πουλιά και γενικότερα ή θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα που οδηγούνται σέ ένα άργό αλλά συστηματικό θάνατο καθότι τά πλαστικά είναι ουσιαστικά άφθαρτα και άκατάλυτα, πράγμα που σημαίνει ότι μία και βρεθούν στη θάλασσα μπορεί νά παραμείνουν εκεί αλώβητα επί πολλές δεκαετίες.

Η αδιαφορία και ή άγνόηση της άπειλής για τά οικοσυστήματα και τίς ρυπάνσεις άποτελεί «τραγικήν ύβριν» που θά τερματισθεί μέ «τραγικήν κάθαρση»!

«Κριτές θά μάς δικάσουν οί άγέννητοι, οί νεκροί» (Κ. Παλαμάς).

Η φύση άρχίζει βέβαια νά ύποκύπτει αλλά έκδικείται... τό φαινόμενο του θερμοκηπίου έντείνεται, ή τρύπα του όζοντος διευρύνεται, ή θερμοκρασία της γής άνεβαίνει άπειλητικά και ή μέση στάθμη της θάλασσας άνυψούται επικίνδυνα και σοβαρές ζημιές θά ύποστούν οί παραθαλάσσιες πόλεις και πολλά νησιά.

Χωρίς νά τό θέλει καθένας μας συμμετέχει σέ κάποιο βαθμό στη μόλυνση του περιβάλλοντος, κάτω από τίς συνθήκες ζωής στην έποχή μας. Οί δυσσώινες προοπτικές που διανοίγονται πρέπει όπωσδήποτε νά μάς άφυπνίσουν και νά μάς ώθήσουν στη λήψη άποφασιστικών μέτρων για την κατα-

## AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos  
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



πολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Πρώτο βήμα, η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, να αποκτήσουμε περιβαλλοντική συνείδηση, να γίνει στάση ζωής, αλλαγή νοοτροπίας. Γιατί η θαλάσσια ρύπανση είναι συνέπεια της ήθικης ρύπανσης, της άσυνειδησίας, της άνευθυνότητας και της αδιαφορίας στα κοινά, στη συλλογική προσπάθεια. Κι όμως υπάρχει δυναμισμός μέσα μας, πού τόν χρησιμοποιούμε άρνητικά. Υπάρχει τό Έλληνικό φιλότιμο και ή Έλλάδα καλείται να αναλάβει μία σταυροφορία για την περιβαλλοντική σωτηρία της Μεσογείου. Μιά Έλληνική έκστρατεία για την προστασία της Μεσογείου.

Χρειάζεται μία ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του ευρύτερου κοινού για την έθελοντική προστασία των ακτών και των θαλασσών μας από την χερσαία ρύπανση. Γιατί οι χερσαίες πηγές ρύπανσης παίζουν σημαντικό ρόλο στην ρύπανση των ακτών μας, με κυρίαρχο τό πλαστικό.

Η έλλειψη σεβασμού απέναντι στο περιβάλλον είναι διάχυτη σαν να είμαστε «ξένοι στο τόπο μας». Ίσως γιατί μάς λείπει ή παιδεία, ίσως ή ενημέρωση, ίσως ή οικολογική συνείδηση, ίσως ό υπετροφικός ατομισμός μας... μέ την ήθική του μόλυνση.

Ας χρησιμοποιηθούν τά ΜΜΕ για να μεταδοθεί τό «άντισκουιδικό μήνυμα», για καθαρές ακρογιαλιές και θάλασσες. Γιατί ή προστασία του περιβάλλοντος είναι στάση ζωής» όπως τόνισε ό Πρόεδρος της Δημοκρατίας

Κ. Καραμανλής. Και άς έχουμε ύπ' όψιν μας ότι «δέν κληρονομούμε τή Γη από τούς προγόνους μας, τή δανειζόμαστε από τά παιδιά μας» και δέν πρέπει μαζί μέ τούς άλλους Μεσογειακούς λαούς να αφήσουμε τήν Μεσόγειο να καταντήσει νεκρή θάλασσα.

«Μή περιμένετε τή νεκροψία για να επιβεβαιώσει τή διάγνωση» τονίζει ό κ. Μόρις Στρόνγκ (του ΟΗΕ) και ό πρόεδρος της Γρεθρεάσε κ. Ντ. Μ. Τάγκαρτ (βραβείο Ώνάση 1991) άφορίζει: «όταν άπειλείται ή ύπαρξή σου ή αλλάζει συμπεριφορά ή κάνεις αυτό πού έκαναν οι δεινόσαυροι' εξαφανίζεται. Δημιουργήσαμε ένα πολιτισμό πού κατάντησε βρυκόλακας!».

Κανένas δέν έχει δικαίωμα να δηλητηριάζει τή γη, τή θάλασσα, τόν άέρα, άπ' όπου εξαρτιώμαστε και μέis και τά παιδιά μας, τέτοιες πράξεις είναι άνήθικες. Θά χρειαστεί τό ιδανικό της προστασίας: Μιά νέα ήθική.

Η Μεσόγειος — γράφει ό Φίλιπ Βυλιέ — εάν οι κάτοικοί της δέν βρούν τή χαμένη λογική ή δέν επανεκτιμήσουν τούς έαυτούς τους, θά έχουν τό πρόνoμιο να μήν φοβάται τήν άτομική βόμβα. Θά είναι άκατοίκητη... και νεκρή θάλασσα!

Η HELMEPA (Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος) είναι ή πρώτη στον άγώνα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης από τό 1982. Μιά κοινή διακήρυξη έθελοντικής προστασίας των θαλασσών από τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμο-

σπονδία, πού εξακολουθεί να άποτελεί μοναδικό παράδειγμα συνεργασίας όλων των τομέων της Έλληνικής Ναυτιλίας. Δημιουργία κοινής περιβαλλοντικής συνείδησης μέ ευαισθητοποίηση στο χώρο της Ναυτιλίας.

Η HELMEPA συμμετέχει στο σχέδιο δράσης της Εύρωπαϊκής Κοινότητας για τήν Μεσόγειο (MEDSPA) διοργανώνοντας έπιμορφωτικά σεμινάρια για τούς ναυτικούς στον Πειραιά και σε νησιώτικες πόλεις. Φέτος κατακτήσαμε τήν πρώτη θέση στο πρόγραμμα της ΕΟΚ «Γαλάζιες Σημαίες».

Ο «Γλάρος» της HELMEPA άς γίνει σύμβολο καθαρότητας των ακτών μας, για καθαρές θάλασσες. Μιά άλλη στάση για μία σταθερή ποιότητα ζωής. Γιατί όπως τονίζει ό Κουστός «Ο θησαυρός πού μπορεί να προσφέρει ή θάλασσα είναι ή ίδια μας ή επιβίωση και ή ζωή των παιδιών μας».

Μέ συμφωνία όλων των κρατών της Μεσογείου χρειάζεται ένα μελετημένο πρόγραμμα προστασίας των θαλασσίων χώρων και βιοτόπων από ρυπάνσεις — μόλυνσεις κάθε είδους και από τούς λαούς περισσότερη ενημέρωση και περιβαλλοντική συνείδηση αλλά και συνεργασία.

Γιατί όπως τονίζει ό Μόρις Στρόνγκ (ΟΗΕ) «κανένα έθνος δέν είναι άνεπηρέαστο και κανείς δέν μπορεί μόνος να εξασφαλίσει τό μέλλον».

Αφύπνιση, λοιπόν, για να μή γίνει ή Μεσόγειος .... παρελθόν.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

## 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 BAIRE

Phones: 3116163, 3121843  
Switchboard: 3110483, 3119480  
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE





**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

---

---

**INTERKAT A. E. B. E.**

**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

**ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ**



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οποιδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία  
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

---

---





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



**ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ****Ἡ ἀγορά τῶν κρουαζιερῶν**

Στὴν ἀρχικὴ τοῦ μορφῆ ὁ ὅρος «κρουαζιέρα» (croisière) σήμαινε μιὰ πράξη στρατιωτικῆς ἐπαγρυπνήσεως, τὰ δὲ πλοῖα ποὺ τὴν ἐκτελοῦσαν, τὰ λεγόμενα cuirassés de croisière (θωρακισμένα περιπολικά) περιορίζονταν σὲ ὁρισμένες, προκαθορισμένες περιοχές καὶ ζώνες. Ἐκτοτε ἡ σημασία τοῦ ὅρου σημείωσε μεγάλη ἐξέλιξη μέχρι νὰ φθάσει στὴν ἔννοια ποὺ τὴν δίνουμε σήμερα, μιὰ ἐξέλιξη παράλληλη μὲ τὴν παγκόσμια ἐξέλιξη τοῦ τρόπου ζωῆς, τοῦ ἐλεύθερου χρόνου καὶ τῆς ψυχαγωγίας.

Οἱ πρῶτες κρουαζιέρες τουριστικῆς μορφῆς, ἀνατρέχουν περίπου στὸ 1880, ὁπότε ὁργανώθηκαν τὰ πρῶτα περιηγητικὰ ταξίδια ἀπὸ τὶς ἐταιρίες P and O, Transatlantique καὶ Paquet. Ἐπρόκειτο γιὰ ταξίδια τριάντα περίπου ἡμερῶν, κυρίως πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴς Ἀκτὲς καὶ εἶναι προφανές ὅτι λόγω τῆς μακρᾶς διαρκείας τοὺς προϋπέθεταν μιὰ πελατεία κάποιας ἡλικίας καὶ οἰκονομικῆς ἀνεσης. Δὲν εἶναι παράξενο ἄλλωστε ὅτι οἱ κρουαζιέρες αὐτὲς συνέπιπταν μὲ τὶς περιοδούς κατὰ τὶς ὁποῖες οἱ παραπάνω ἐταιρίες ἐβλεπαν ὅτι τὰ πλοῖα τοὺς δὲν εἶχαν ἐπαρκὴ ἀπασχόληση στὶς τακτικὲς τοὺς γραμμὲς καὶ μπορούσαν ἐπομένως νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν κατὰ ἕνα ἄλλο τρόπο, χωρὶς κυριολεκτικὰ νὰ ἐμπνέονται ἀπὸ τὴν ἰδέα δημιουργίας ἀληθινῶν κρουαζιερῶν. Ὡστόσο ἡ ἰδέα αὕτῃ προωθήθηκε ἀργότερα, ἀνάμεσα στοὺς δύο παγκόσμιους πολέμους, μὲ τὰ ταξίδια τοῦ «Νορμανδία», τοῦ «Λιμπερτέ» καὶ τοῦ «Φράνς». Ἡ πώληση ὅμως τοῦ τελευταίου αὐτοῦ ὑπερκεανείου σὲ νορβηγικά συμφέροντα σταμάτησε τὶς πρόωρες τότε γαλλικὲς φιλοδοξίες.

Στὶς ἡμέρες μας ἡ ἀνοδος τοῦ βιοτικῆς ἐπιπέδου, ἡ αὐξηση τῶν ἡμερῶν ἀδείας, ἡ ἀνάπτυξη τῶν μέσων μεταφορᾶς καὶ ἡ δίψα γιὰ τὴ γνῶριμία νέ-

ων ὁρίζοντων, ἔδωσαν στὸν τουρισμὸ τὰ κίνητρα γιὰ μιὰ σταθερὴ καὶ ἀποδοτικὴ ἐξέλιξη. Παράλληλη στάθηκε καὶ ἡ τάση τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταιριῶν νὰ συναγωνίζονται σὲ ἐφευρετικότητα γιὰ τὴν ἀδιάκοπη βελτίωση τῆς ἀνεσης τῶν διαμερισμάτων καὶ τῆς ποιότητος τῶν ὑπηρεσιῶν, ὥστε νὰ ἱκανοποιήσουν μιὰ πελατεία συνεχῶς ἀπαιτητικότερη. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε ἡ ὁργάνωση τῆς σύγχρονης «κρουαζιέρας» σὲ ἐπίπεδο συνεχῶς βελτιούμενο καὶ καταλληλότερο.

Γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῆς τεράστιας αὐτῆς ἀνάπτυξης, οἱ ἐνδιαφερόμενες ἐταιρίες στὴ Γαλλία δημιούργησαν μιὰ καινούργια ἔνωση, γνωστὴ ὡς Croisi-mer ὑπὸ τὴν ὁποία συγκεντρώθηκε τὸ σύνολο σχεδὸν τῶν ἐταιριῶν ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ τὶς κρουαζιέρες καὶ τὰ φέρρου μπόουτ, μὲ σκοπὸ νὰ πληροφορήσει καὶ νὰ ἐνημερώσει τὴν ἀγορὰ καὶ τὸ εὐρύτερο κοινὸ τῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων τῆς χώρας στοὺς τομεῖς αὐτοὺς. Στὰ τελευταῖα χρόνια ἡ ναυτικὴ τουριστικὴ κίνηση τῆς Γαλλίας ἀνῆλθε ἀπὸ τοὺς 43.000 ἐπιβάτες τοῦ 1983 στοὺς 45.000 τὸ 1985, στοὺς 104.000 τὸ 1989 καὶ στοὺς 112.000 τὸ 1990. Σήμερα ἡ Croisi-mer ἀντιπροσωπεύει 24 ναυτικὲς ἐταιρίες κρουαζιερῶν, διαθέτοντας 60 περίπου πλοῖα, διαφόρων ἐθνικοτήτων, ἀπὸ τὶς ὁποῖες οἱ πλεονεκτήματα ἐξυπηρέτησαν τὸν μεγάλο ἀριθμὸ τῶν ταξιδιῶν ὡς ἀκολουθῶς: Paquet 15.000, Transtour 12.000, Costa 25.000, Chandris 8.000, SNCM 15.000, Lauro 5.000, CGC 6.000, Club - Méd. 3.000, Windstar 1.000, Epirotiki 8.000. Πρέπει νὰ ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ δὲν ἐκφράζουν ἀκριβῶς τὶς πραγματικὲς δραστηριότητες τῆς κάθε ἐταιρίας, δεδομένου ὅτι γιὰ τὴ μόρφωση ἀκριβοῦς γνώμης θὰ ἔπρεπε νὰ συνυπολογισθεῖ καὶ ὁ μέσος ὅρος διαρκείας κάθε ταξί-

διοῦ. Γιατί εἶναι βέβαιο π.χ. ὅτι 15.000 ταξίδια τῶν 4 ἡμερῶν δὲν ἔχουν τίποτε τὸ κοινὸ μὲ 12.000 ταξίδια τῶν 7 ἢ τῶν 14 ἡμερῶν.

Πάντως γιὰ νὰ μὴν ὑπερτιμηθεῖ τὸ γαλλικὸ ἐπίτευγμα εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀναφερθεῖ ὅτι τὸ 1989 καὶ 1990 οἱ ἐπιτεύξεις τῶν γειτονικῶν χωρῶν ἐμφανίζουν τοὺς ἀκόλουθους ἀριθμούς: Γερμανία 160-190.000 ταξίδια, Μ. Βρετανία 150-160.000 καὶ Ἰταλία 100-130.000. Καὶ νὰ λεχθεῖ ἀκόμα ὅτι οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ θὰ ἔκαναν νὰ μειδιάσει ἡ ἀντίστοιχη τῆς Croisi-mer Ἀμερικανικὴ ἔνωση CIAL ἡ ὁποία ἀνακοίνωσε 3,2 ἑκατομ. γιὰ τὸ 1990 καὶ στόχο 10 ἑκατομ. γιὰ τὸ 2000.

Μὲ τὴ παρατήρηση πάντως ὅτι οἱ κρουαζιέρες αὐτὲς ἐπικεντρώνονται στὴν Καραϊβικὴ καὶ ὡς ἐκ τούτου εἶναι προφανῶς μικρῆς διάρκειας.

Γιὰ νὰ ἐξηγηθεῖ ἡ ἐντυπωσιακὴ αὐτῆς ἀνάπτυξη τῆς κρουαζιέρας πρέπει νὰ λάβουμε ὑπόψη ὅτι στὸν τομέα τῆς ἀνεσης καὶ τῆς ποιότητος ἐπιζητήθηκε τὸ ἀνώτατο δυνατό ὄριο. Νέες μορφές, καταλληλότεροι χώροι, ἀπέραντη ποικιλία, ὁργανωμένες ἐκδρομὲς καὶ σταθερὲς τιμὲς ἀποτελοῦν τὸ γενικὸ πλαίσιο. Καὶ μολονότι δὲν εἶναι δυνατό νὰ ἐξαντλήσει κανεὶς τὶς διαφορὲς ποικιλίες τῆς ψυχαγωγίας ποὺ προσφέρει ἡ κάθε ἐταιρία καὶ ἡ κάθε κρουαζιέρα, ὁρισμένες ἐπιτρεπτὲς γενικεύσεις εἶναι χαρακτηριστικὲς. Ἐτσι οἱ κρουαζιέρες μὲ πολλὰς προσεγγίσεις καὶ ἐπισκέψεις - ἐκδρομὲς εἶναι προφανῶς περισσότερο ἐλκυστικὲς. Ἀντίθετα οἱ μακρᾶς διάρκειας κρουαζιέρες ἀπαιτοῦν συνήθως τὴ διοργάνωση ἑνὸς κεντρικοῦ θέματος, μουσικοῦ, θεατρικοῦ, ἐπιστημονικοῦ ἢ τοπικοῦ, ὅπως π.χ. οἱ κρουαζιέρες μὲ θέμα τὴ σύγχρονη Γαλλο-Ισπανο-Ἰταλικὴ τέχνη ποὺ πραγματοποιεῖ ἡ «Ἡπειρωτικὴ» οἱ ὁποῖες ἐλκύουν τὴ συμμετοχὴ μιᾶς ποικίλης πελατείας μὲ εὐρεῖα γκά-

**LAUREL SEA TRANSPORT LTD.**

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

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



μα ενδιαφερόντων, ψυχαγωγίας αλλά και τιμών. Μία καινοτομία που αξίζει να αναφερθεί ιδιαίτερα αποτελούν τα Ιστιοφόρα - κρουαζιερόπλοια που γνώρισαν σημαντική επιτυχία. Πρωτοπόρος στο είδος αυτό είναι η εταιρία Windstar που εκμεταλλεύεται Ιστιοφόρα των 135 μ. γαλλικής ναυπήγησης, διαθέτοντα 148 θέσεις επιβατών.

Ακολουθεί η Club Med με Ιστιοφόρο 360 θέσεων και προοπτική για ένα δεύτερο για το 1992. Τελευταία εμφάνιση στον Ιστιοφόρο όριζοντα αποτελεί το κρουαζιερόπλοιο «Ronant» που με βάση τη Γουαδελούπη θα περιορίσει τα δρομολόγια του στις Άντιλλες. Τέλος στις αξιόλογες αυτές καινοτομίες πρέπει να περιληφθούν οι μικτές ποταμο-θαλάσσιες διαδρομές (Μαύρη Θάλασσα, Νείλος, Βόλγας, Ρήνος, Δούναβις κλπ.) καθώς και οι ακόμα νεώτερες κρουαζιέρες οι οποίες ενσωματώνουν και χερσαίες διαδρομές (Βενετία, Σεμπλόν, Όριάν,) και μάλιστα με βαγόνια που διατηρούν το στυλ της εποχής του 1930.

Μεταξύ των λόγων που εξηγούν την έλκυστικότητα των κρουαζιερών είναι αναμφισβήτητα οι χαμηλές τιμές και η βάση του «όλα πληρωμένα» που απαλλάσσει από επιπλέον απρόβλεπτα έξοδα. Έχει αποδειχθεί ότι το 90% των τουριστών επανέρχεται για μία νέα κρουαζιέρα, ενώ ένα τμήμα πελατών μοιράζεται την αδειά του μεταξύ μιας κρουαζιέρας και ενός χερσαίου ταξιδιού. Οι ολιγοήμερες κρουαζιέρες, όπως είναι της Μεσογείου, είναι ιδιαίτερα προσίτες στους «νεόφυτους» και προετοιμάζουν τη σκέψη για μακρότερες απολαύσεις. Άλλες πάλι εταιρίες που διαθέτουν πολλά πλοία προσφέρουν άπιθανους συνδυασμούς ταξι-

διών με προκαθορισμένες τιμές χωρίς εκπλήξεις. Ένώ τέλος ορισμένες εταιρίες, όπως η CGC και η Costa, υπολογίζουν ότι το 50% της πελατείας τους αποτελείται από μέλη συνεδρίων ή σεμιναρίων, για τη διεξαγωγή των οποίων τα πλοία τους διαθέτουν πλήρη εξοπλισμό σε αίθουσες και οπτικοακουστικό υλικό.

Βέβαια όλα αυτά δεν εξελίσσονται χωρίς απρόοπτα. Τα προβλήματα του Κόλπου και των Βαλτικών χωρών ανάγκασαν τους οργανωτές των κρουαζιερών να αναζητήσουν αμέσως καινούργιες διαδρομές, που θα πλουτίσουν το ρεπερτόριό τους, ενώ από άποψη ηλικίας πρέπει να ληφθεί ότι οι κρουαζιέρες δεν περιορίζονται πια στην πελατεία της τρίτης ηλικίας, αλλά έχουν επεκταθεί σε όλες τις ηλικίες που προσαρμόζουν τον προϋπολογισμό τους ανάλογα με τη διάρκεια της κρουαζιέρας που θα προτιμήσουν. Πάντως η μέση ηλικία εκείνων που ενδιαφέρονται για τις σημερινές κρουαζιέρες είναι η των 45 ετών.

Ός προς το μέλλον της κρουαζιέρας, οι υπεύθυνοι των περισσότερων εταιριών υπολογίζουν για το 1991 μία αύξηση της τάξεως του 10%, ενώ πιο επιφυλακτική είναι η Croisimor η οποία δεν προβλέπει διαφορά με το 1990. Οι λόγοι της επιφυλακτικότητας της αναφέρονται κυρίως στα πλοία τα οποία το 1990 πραγματοποίησαν πληρότητα της τάξεως του 85%, γεγονός που οδήγησε σε είσοδο στην αγορά συμπληρωματικών μονάδων και νέων ναυπηγήσεων. Σημειώνεται ότι μεταξύ 1988 και 1992 ναυπηγήθηκαν, ή πρόκειται να παραδοθούν 26 νέα υπερωκεάνεια.

Η άλλη όψη του νομίσματος δείχνει ότι υπάρχουν αρκετές δυσκολίες στη

βιομηχανία των κρουαζιερών. Το πρώτο και κύριο πρόβλημα είναι η εμπορική πλευρά. Στην Ευρώπη γενικώς οι διακοπές της θαλάσσιας κρουαζιέρας αρχίζουν να χάνουν έδαφος προς όφελος των οργανωμένων φθηνότερων αεροπορικών εκδρομών. Το εμπόδιο πάντως αυτό δεν είναι άξεπέραστο, εφόσον το θαλασσινό ταξίδι είναι πιο ευχάριστο όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση. Και από ορισμένες εταιρίες, όπως η Raquet, αντιμετωπίζεται με την εγκατάσταση μεγάλου αριθμού πρακτορείων που πλάσσουν τα περιηγητικά τους προγράμματα ενώ συγχρόνως οργανώνουν και club πελατών, των οποίων τα μέλη εξυπηρετούνται κατά προτίμηση.

Ένα άλλο εμπόδιο είναι η γλώσσα. Στη Γαλλία για παράδειγμα, η πρόσληψη γαλλικού προσωπικού γενικών υπηρεσιών είναι ιδιαίτερα δαπανηρή με αποτέλεσμα να προσλαμβάνεται ξένο προσωπικό το οποίο όμως σπανίως μιλάει γαλλικά. Μερικές εταιρίες προσλαμβάνουν Γαλλίδες «hostesses» για να αντιμετωπίζουν κάπως το πρόβλημα, αλλά ο αριθμός τους είναι πολύ περιορισμένος.

Τέλος θα πρέπει να μιλήσει κανείς και για ένα άλλο συγγενές πρόβλημα: Την αλλαγή της εθνικής σημαίας για να μειωθεί το κόστος εκμεταλλεύσεως του πλοίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 60 πλοία των 24 εταιριών που αντιπροσωπεύει η Croisimor κανένα δεν φέρει τη γαλλική σημαία, με την εξαίρεση της SNCM που προς το παρόν περιορίζεται σε κοντινές διαδρομές. Το πρόβλημα βέβαια αυτό αφορά όλες τις παραδοσιακές ναυτικές χώρες. Αλλά είναι τόσο γενικό ώστε να μην αφορά μόνο τα κρουαζιερόπλοια.

Ε.Σ.

*International*

**T A G A R O P U L O S, 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



## ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ROYAL CRUISE LINE



Η Έλληνικής καταγωγής εταιρία Royal Cruise Line, η οποία πέρασε πριν δύο χρόνια σε νορβηγικά χέρια και εντάχθηκε στον όμιλο της Kloster Cruise Limited, συνεχίζει να είναι μία από τις πλέον κερδοφόρες εταιρίες του όμιλου, διατηρώντας τη κορυφαία θέση που είχε κατακτήσει διεθνώς υπό τη διαχείριση του κ. Περικλή Παναγόπουλου.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις έγιναν από τον πρόεδρο της Kloster Cruise Limited, κ. Χάνς Γκολτέους, κατά τη πρόσφατη επίσκεψή του στον Πειραιά, κατά τη διάρκεια της οποίας ανακοίνωσε την επέκταση του στόλου της Royal Cruise Line με την απόκτηση του κρουαζιεροπλοίου «Royal Viking Sea» στο τέλος του τρέχοντος έτους.

Μετά από μία έκτετατη ανακαίνιση, το υπερπολυτελές 765 έπιβατων κρουαζιερόπλοιο θα ξεκινήσει την καριέρα του υπό τα χρώματα της Royal

Cruise Line ξεκινώντας στις 10 Δεκεμβρίου, 1991 από τη Σιγκαπούρη.

Το πλοίο θα μετονομαστεί «Royal Odyssey» και μαζί με τα δημοφιλή 450 έπιβατων «Golden Odyssey» και 1000 έπιβατων «Crown Odyssey» θα πραγματοποιούν διεθνείς περιηγήσεις.

Τό προβλεπόμενο κόστος της μετασκευής θα υπερβεί τα 20 εκατομ. δολάρια και η ανακαίνιση θα ανταποκρίνεται στο υψηλό επίπεδο που προσφέρει η Royal Cruise Line στους πελάτες της. Τα κύρια σημεία της ανακαίνισης συμπεριλαμβάνουν την συντήρηση της υπάρχουσας τραπεζαρίας ούτως ώστε να εξυπηρετούνται οι 765 έπιβάτες σε μία σειρά και έκτετατος έξωραϊσμός σε όλους τους χώρους του πλοίου χωρητικότητας 28.000 τόννων.

Η διεθνούς φήμης ομάδα διακοσμητών του οίκου A. & M. Κατζουράκη

πού επιμελήθηκε την έσωτερική διακόσμηση του «Crown Odyssey» έχουν επιλεγεί να αναδείξουν την ανακαίνιση του πλοίου, η οποία θα διαρκέσει 10 εβδομάδες στη Σιγκαπούρη.

Η Royal Cruise Line με την αύξημένη πλέον χωρητικότητα θα έχει τη δυνατότητα να διευρύνει τις κρουαζιέρες και να επεκτείνει τις επιλογές των ταξιδιών, ώστε να ανταποκριθεί στις έπιμονες απαιτήσεις των έπιβατων.

Η αύξηση του στόλου διαβεβαιώνει την έμπιστοσύνη που δείχνει προς την Royal Cruise Line η μητρική εταιρία Kloster Cruise Limited, ενώ παράλληλα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι έχει διατηρηθεί η έλληνική παράδοση και προσωπικότητα της εταιρίας, η οποία απασχολεί στον Πειραιά άμιγές έλληνικό προσωπικό 55 ατόμων, ενώ στα δύο πλοία απασχολούνται 640 Έλληνες ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων από αξιωματικούς μέχρι ναύτες, έπικουρους και μηχανοδηγούς.

Διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας είναι ο μηχανολόγος-ηλεκτρολόγος κ. Κωνσταντίνος Κοτρώτσος, ο οποίος διετέλεσε επί σειρά έτών τεχνικός διευθυντής της RCL.

Οι αξιωματικοί και πλήρωμα της Royal Cruise Line γνωστοί για τη ζεστασιά τους, τη φιλικότητα και την άσογη έξυπνη πρέταση που προσφέρουν θα έπανδρώσουν τό νέο πλοίο.

Είναι αξιοσημείωτο ότι τό μεγαλύτερο ποσοστό έπιβατων της εταιρίας είναι οι γερεaters, οι οποίοι είναι όπαδοί της εταιρίας λόγω των πολλών και ποικίλων προγραμμάτων και αποτελεσμα της ζεστής και φιλόξενης συμπεριφοράς των πληρωμάτων της.

Τό 1990 η Royal Cruise Line διακρίθηκε στη πρώτη θέση για την έξυπνη πρέταση και τό καλύτερο σέρβις βάση έρευνας που έκανε τό περιοδικό Conde Nast Traveller, των Ένωμένων Πολιτειών.

Μέ τό ξεκίνημα του «Royal Odyssey» από τη Σιγκαπούρη έχουν προγραμματιστεί δρομολόγια για τόν χειμώνα στην Άπω Άνατολή, Ίνδία, Άφρική, Άυστραλία, Νέα Ζηλανδία, τόν Νότιο Ειρηνικό, τήν Χαβάη και τό Μεξικό. Στην συνέχεια θα πραγματοποιηθούν τό καλοκαίρι και τό φθινόπωρο κρουαζιέρες στην Άλάσκα, τό Παναμά τις Άνατολικές άκτές της Άμερικής και τό Καναδά.

# Metalock

## Voyage Repairs

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

**Metalock do Brasil Ltda**

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

# BRASIL

## for all Brasil



Authorized service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



# 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





# THE NEW SALVAGE CONVENTION

By Mr. NICOLAS KOULADIS

On 28th April, 1990, at a Diplomatic Conference in London, the new Salvage Convention was signed. It will come into force one year after ratification by 15 states. Article 1 (a) of the convention extends salvage operations to «... navigable waters or ... any other waters whatsoever». This is indeed in accordance to the House of Lords decision in the *Goring* (1988) 2 Ll. Rep. 397. Most of the changes brought about the new convention are now incorporated in the new Lloyds Open Form 1990 (L.O.F. 1990).

Article 6.2. of the new Convention provides that:

«The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel».

The authority granted by the Convention, seems to be an authority that the cargo owner cannot restrict or counterclaim unless «... a contract otherwise provides expressly or by implication» (Article 6.1). Nothing is said about management companies, but one may construe the Article to allow this if the shipowner has authorised the management company. Admittedly, this is a welcome provision, as at present the question of whether a master has implied authority to bind cargo interests depends on whether he can qualify himself as an «agent of necessity» or not. The new provision of the Convention removes the tests involved in establishing an agency of necessity, and vests the master with authority to conclude salvage contracts on behalf of all property on board.

Furthermore, Article 6.1. provides that the Convention:



Mr. N. Kouladis is research assistant at the Institute of Maritime Law, part of the Faculty of Law at the University of Southampton, and lecturer in International Trade Law at Southampton Technical College. He is a Member of the Chartered Institute of Transport (M.C.I.T.) and he has studied marine and shipping law at the London School of Foreign Trade, the University of Wales, City of London Polytechnic, Liverpool Polytechnic, the Institute of Chartered Shipbrokers and the University of London. He has an LL.M. in marine Law and Policy from the University of Wales, and he currently reads, at Southampton University, for the degree of Ph. D. in maritime law.

«shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication».

The main aim of this Article is to preserve freedom of contract, which forms the basis of general commercial negotiation.

Article 8 of the new Convention adds some new duties to the salvor as well as to the owners of the salvaged property:

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

(a) to carry out the salvage opera-

tions with due care;

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimise damage to the environment;

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so».

These provisions relate mainly to duties between the salvor and the owners of the vessel or other property in danger.

The new Convention makes a distinct and positive contribution to the area of law relating to environmental protection. This is obvious by the inclusion of factors which are to be taken into account when assessing salvage remuneration, such as:

«the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment» (Article 13.1.(b)).

From the definition of «damage to the environment» that follows, it

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET  
PIRAEUS

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



would appear that such a term includes damage caused by oil pollution, as well as damage caused by dangerous chemicals:

«Substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, fire, explosion or similar major incidents» (Article 1 (d)).

Furthermore, as damage to the environment is considered not only in respect of coastal or inland waters but also «areas adjacent thereto», it would seem that the Convention encompasses the territorial sea as well as adjacent areas such as exclusive economic zones (E.E.Z.).

Article 14 is concerned only with «salvage operations», not with anti-pollution measures, and should therefore be read entirely separately from Article 13 (both Articles 13 and 14, are set out in full at the end of this commentary). It provides, among other things, that if the salvor «... had failed to earn a reward under Article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article...», then such salvor will be entitled to special compensa-

tion from the owner of the vessel, which compensation will be equivalent to his expenses.

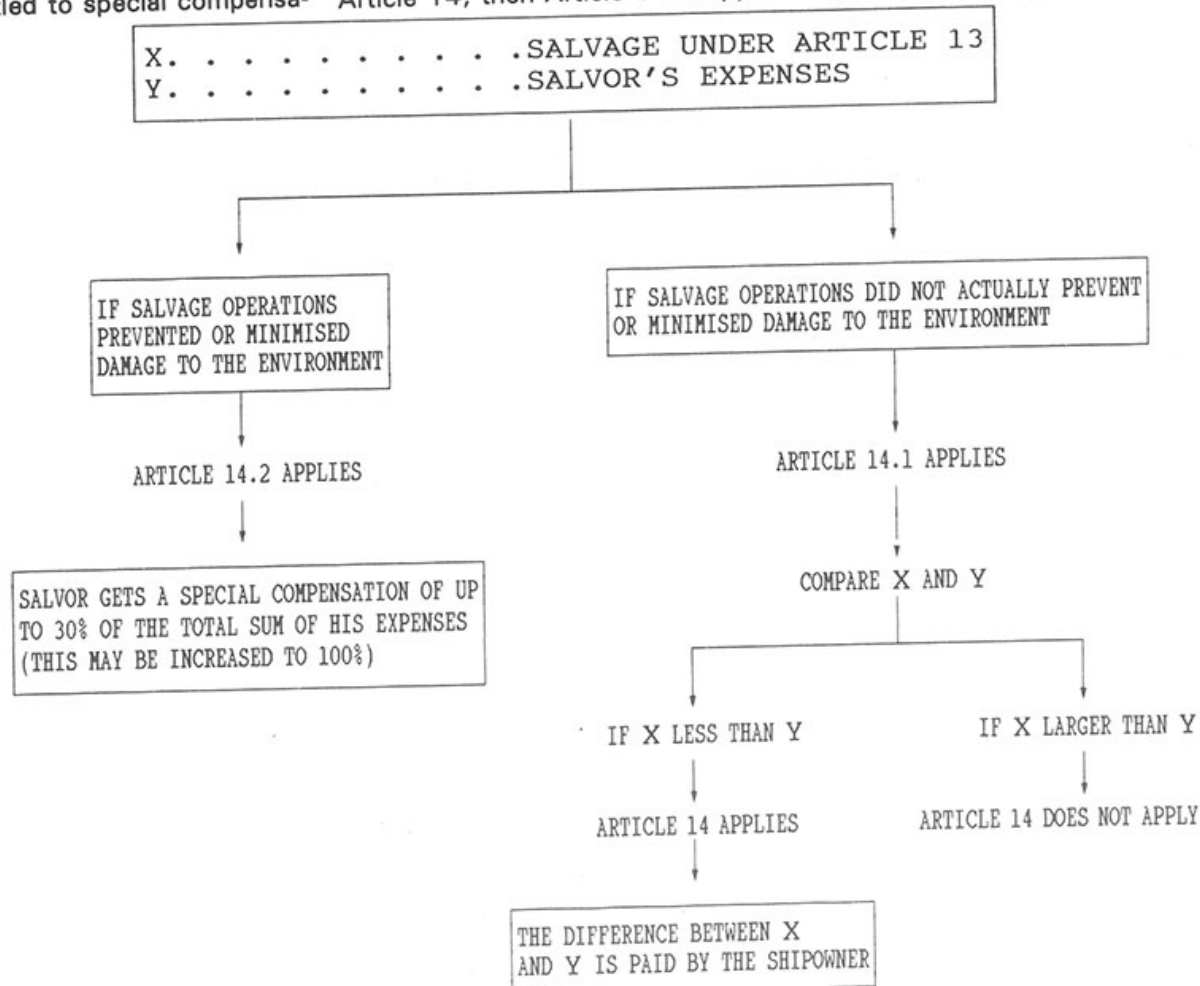
This effectively means that if there is a case to which Article 14 may be applicable, one should first attempt to assess the amount of salvage remuneration payable under Article 13 (see diagram at the end of this article). Then, the quantum of the salvage expenses incurred by the salvor must be assessed. If the salvage operations have actually prevented or minimised damage to the environment, then Article 14.2 applies, i.e. there is a «bonus» for the salvor of 30% of the total of his expenses (note however, that this may be increased up to 100%, if the arbitrator/ tribunal thing appropriate).

If the salvage operations did not actually prevent or minimised damage to the environment, then only the expenses will be awarded under Article 14.1. Once these figures have been assessed, then they should be compared, i.e. the reward under article 13 with the compensation under Article 14. If the sum payable under Article 13 is less than the sum payable under Article 14, then Article 14 is applied

and the difference is payable by the owner of the vessel. If, on the other hand, the figure under Article 13 is larger than that under Article 14, then Article 14 is not applied.

A question that arises at this point is whether special compensation can be allowed in general average, under Rule VI of the York-Antwerp Rules 1974. It is fortunate that the Comité maritime International (C.M.I.) considered this point, and agreed, in June, 1990, to the amendment of Rule VI of the York-Antwerp Rules 1974, thus making clear that (1) awards under Article 13 of the 1989 Salvage Convention will be allowable as general average, and (2) no award under Article 14 should be allowable as general average.

Therefore, it is now advisable that bills of lading, insurance policies and charterparties should be amended to include wording to the effect that general average is to be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, in order to avoid any problems that may arise from the interpretation of Rules VI and F, of the York - Antwerp Rules 1974, in connection to Article 14 of the 1989 Salvage Convention.





## ARTICLE 13

## Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:

- (a) the salvaged value of the vessel and other property;
- (b) the skill and efforts of the Salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
- (c) the measure of success obtained by the Salvor;
- (d) the nature and degree of the danger;
- (e) the skill and efforts of the Salvors in salvaging the vessel, other property and life;
- (f) the time used and expenses and losses incurred by the Salvors;
- (g) the risk of liability and other risks run by the Salvors or their equipment;
- (h) the promptness of the services rendered;
- (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;

lage operations;

(j) the state of readiness and efficiency of the Salvor's equipment and the value thereof.

ARTICLE 14  
Special Compensation

1. If the Salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under Article 13 at least equivalent to the Special Compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the Owner of that vessel equivalent to his expenses as hereinafter defined.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the Salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the Owners to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the Salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in Article 13, paragraph

1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the Salvor.

3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the Salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in Article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).

4. The total special compensation under this Article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the Salvor under Article 13.

5. If the Salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this Article.

6. Nothing in this Article shall affect any right of recourse on the part of the Owner of the vessel.

# 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  
16 010 GLYFADA  
GREECE



Petridou



# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## CASE No. A77/89 THE SUPREME COURT OF SOUTH AFRICA (DURBAN AND COAST LOCAL DIVISION)

### ΜΕΡΟΣ Β'

Τό Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο της Νότιας Αφρικής (τμήμα Ντάρμπαν και τοπικών παραλίων) ασκώντας τη ναυτική δικαιοδοσία του, εξέδωσε την υπ' αριθ. A 77/89 απόφαση στην υπόθεση μεταξύ των Dias Compania Naviera S.A. (ένάντων) και Mohamed Ahmed Aly (πρώτος εναγόμενος), Tamis Maritime Co. S.A. (δεύτερος εναγόμενος) και Chase Manhattan Bank (τρίτος εναγόμενος).

Η απόφαση όριζε περιληπτικά τα εξής:

— Ο Έναγνων αναγνωρίζεται ότι ήταν κύριος του πλοίου «Δίας» (άλλως γνωστού ως «Al Kazimiah» κατά τον χρόνο που το πλοίο πωλήθηκε σύμφωνα με τη Δικαστική απόφαση της 7ης Δεκεμβρίου 1989 (υπόθεση αρ. A77/89) και έδικαιούτο την κατοχή του πλοίου.

— Τό αίτημα του έναγοντα για αποζημίωση κατά του πρώτου εναγομένου απορρίπτεται.

— Τό αίτημα του έναγοντα έναντι του πρώτου και του δεύτερου εναγομένων για απόδοση λογαριασμού απορρίπτεται.

— Η άνταγωγή του πρώτου εναγομένου για αποζημίωση από κακόπιστες διαδικασίες και κατάσχεση του πλοίου χωρίς εύλογη αίτια απορρίπτεται.

— Η άνταγωγή του πρώτου εναγομένου για βελτιώσεις γίνεται δεκτή και όριζεται ότι ο έναγων είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον πρώτο εναγόμενο για επισκευές και βελτιώσεις που εύλογα και αναγκαία διενεργήθηκαν από τον ίδιο στο πλοίο «Δίας» κατά την χρονική περίοδο 17/3/1988 έως 19/6/1989.

— Τό ύψος αυτής της αποζημίωσης είτε θα είναι ίσο με τό ποσό κατά τό οποίο αυξήθηκε ή τιμή του πλοίου λόγω των προαναφερθέντων επισκευών και βελτιώσεων είτε ίσο με τό πραγματικό ποσό των εξόδων που αναγκαίως και εύλόγως ξοδεύτηκε από τον ίδιο για την διεκπεραίωση αυτών των επισκευών και βελτιώσεων και θα καθορίζεται ανάλογα με τό πίο από τά προαναφερθέντα ποσά θα είναι τό μικρότερο. Κοινή συναινέσει τό θέμα του ποσού εκκρεμεί.

— Όσον αφορά την είδοποίηση του δεύτερου εναγομένου έναντι του τρίτου εναγομένου αυτή γίνεται δεκτή για πληρωμή ποσού ύψους 800.000 δολλ. ΗΠΑ μαζί με τούς τόκους. Καί στις δύο πλευρές δίδεται τό δικαίωμα να προσκομίσουν αποδείξεις ή να παρουσιάσουν επιχειρήματα όσον αφορά τό επιτόκιο που ο δεύτερος εναγόμενος δικαιούται στό κεφάλαιο καθώς και την ήμερομηνία από την οποία ο τόκος θα υπολογίζεται.

— Τό αίτημα του δεύτερου εναγομένου για αποζημίωση κατά του τρίτου εναγομένου απορρίπτεται.

— Γίνεται επιφύλαξη για περαιτέρω απόφαση επί των δικαστικών εξόδων.

Τό δεύτερο μέρος του κειμένου της ενδιαφέρουσας απόφασης δημοσιεύεται άμέσως εν συνεχεία στην άγγλική:

The Ministerial approval was of course in Greek and the translation from which the above quotation was taken was admitted in evidence by agreement, subject to the right of any party to challenge the correctness of any particular part of the translation with which he did not agree.

Prof. Antapassis who was called by the third defendant contended that the third paragraph of the translation of Clause 19 of the Ministerial Approval (i.e. the paragraph commencing with the words «In particular...») was not in all respects correct. According to Prof. Antapassis a more accurate translation of the words which were translated as «In particular» would be «Especially». Moratis, who gave evidence for the plaintiff, agreed with a suggestion by counsel for the first and second defendants that a correct rendering would be «By way of illustration». Sioufas who gave evidence for the first and second defendants called the translation a good translation and did not criticise it at all. It would seem to me that on any reading of the words which were translated as «In particular» they were intended to link the third paragraph (or the opening part of it) to the second paragraph. The intention was to put it beyond doubt that these particular terms and conditions could validly be included in the loan agreements and mortgages referred to in the second paragraph.

Prof. Antapassis also contended that a more appropriate translation of the phrase in the third paragraph of clause 19 which was translated as «shall have the right» would be «shall keep or maintain the right».

I do not think that the adoption of his suggested translation would result in a change in the meaning of the clause. If anything it would serve to reinforce the conclusion that that part of the third paragraph which follows immediately after the words «In particular» does not confer any rights but merely renders valid provisions which but for the ministerial approval would not have been valid by reason of the fact that they would have been in conflict with general Greek law.

Prof. Antapassis says furthermore that the Greek equivalent of the words «to proceed» in the second line of the third paragraph of clause 19 and of the word «and» where it occurs further down before the word «either» do not occur in the Greek original. Prof. Antapassis attempted to give his own translation of the third paragraph of clause 19. His translation of the paragraph occurs at page 632/3 for the record. (I think that the word «whether» in the second line of his translation should actually be



«where»). I certainly do not accept Prof. Antapassis' translation. His English is by no means perfect. In fact he initially preferred to give evidence through an interpreter. The other Greek experts had no quibble with the world «proceed». It does not follow from the fact that certain words appearing in the agreed English translation do not have a literal equivalent in the Greek original, that therefore the translation is wrong. To bring out one sense of the original, a translator may have to add words in the translation which would not be in a literal translation of the original.

If the words «proceed» were to be left out then the paragraph would require to be redrafted. In the agreed translation as it stands the phrase «under the terms and conditions of the said agreement or other acts» clearly qualifies the word «proceed» and the paragraph therefore means that the mortgagees is entitled to sell the vessel by direct sale if he is given the right to do so under the terms and conditions of the «agreements or other acts».

However if the words «to proceed» are omitted the question arises whether the relevant part of the paragraph should read:

«...the mortgagees shall have the right in all cases where the loan or loans would become due and payable under the terms and conditions of the said agreements or other acts... to either take over forthwith the management of the vessel ... or to sell the vessel...».

(here the underlined words qualify the phrase «would become due and payable»); or whether it should read:

«... the mortgages shall, in all cases where the loan or loans would become due and payable, have the right, under the terms and conditions of the said agreements or other acts to either take over forthwith the management of the vessel... or to sell the vessel...».

Prof. Antapassis' rendering of the paragraph in English at page 632/3 of the record is not satisfactory. He has one «to» too many and the meaning of the paragraph would be different depending on which of the two is deleted. If the «to» where it occurs for the first time is left there and the one occurring lower down before the words «take over» is deleted then his translation would accord with the second of the versions quoted above. That also seems to me the way Prof. Antapassis reads it as the following passage in his evidence would suggest:

«THIRION J: Yes, so, then you read it as if he's saying, «He has the right to do these things, either this or either that» .. Yes.

«And he has these rights under the terms and conditions of the said agreement» — Yes, M' Lord, this expression 'under the terms and conditions' means that the parties and especially the mortgagee has a right to arrange his right as he deems advisable».

Be that as it may, in my judgment, the proper construction of the third paragraph of clause 19 is that the mortgagee shall, in all cases where the loan would become due and payable, be entitled, if the right to do so is given to him under the terms and conditions of the mortgage, to either take over the management of the vessel or sell the vessel in the name of the shipowner by auction or by direct sale. Such a construction would be consonant with the purpose of the second paragraph of clause 19; namely to validate provisions in the loans and mortgages which would otherwise have been contrary to Greek Law. The purpose of the ministerial approval is to free the contracting parties from the shackles of general Greek law — not to make a contract for them.

In my view therefore clause 19 of the Ministerial approval does not give the mortgagee the right to sell the

mortgaged vessel by private treaty — it merely provides that a provision to that effect would be valid and effective if incorporated in the mortgage — notwithstanding the fact that it would have been invalid under general Greek law.

The first preferred mortgage executed by the plaintiff on 13.5.1981 in respect of the m.v. Dias was mortgaged under the terms of the Ministerial approval granted in respect of the vessel. The events of default the occurrence of which would entitle the mortgagee to foreclose the mortgage, are set out in clause 17 (a) to (e) of the mortgage. Paragraphs (1) to (5) of clause 17 spell out the rights which the mortgages would be entitled to exercise in the event of a default occurring. I set out in full this part of clause 17:

«Then and in each and every such case the Mortgagee shall have the right to:

(1) Declare the obligations or any of them to be due and payable immediately, and upon such declaration the entire unpaid principal of and interest to date of declaration shall become and be immediately due and payable, and thereafter shall bear interest at the rate per annum as specified therein;

(2) Exercise all the rights and remedies in foreclosure and otherwise given to mortgagees by the laws and regulations of the Republic of Greece as well as by the Ministers' Decision, or of the country wherein the Vessel shall then be found, or of any country wherein the Vessel may thereafter be found.

(3) Bring suit at law, in equity or in admiralty, as it may be advised, to recover judgment for any and all amounts due under the Obligations or any of them, the Loan Agreement or otherwise hereunder, and collect the same out of any and all property of the Shipowner whether covered by the Mortgage or otherwise;

(4) Take the Vessel, wherever the

## ΠΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE  
15 FETTER LANE  
LONDON EC4A1JJ



same may be without legal process and without being responsible for loss or damage; provided, however, that the Mortgagee shall notify the Mortgage Registrar at the Vessel's home port of registry of any action taken under this Subsection so that such taking may be recorded in the Mortgage Registry; and the Shipowner or other person in possession forthwith upon demand of the Mortgagee shall surrender to the Mortgagee possession of the Vessel as demanded by the Mortgagee, and the Mortgagee may, without being responsible for loss or damage, hold, lay up, lease, charter, operate or otherwise use the Vessel for such time and upon such terms as it may deem to be for its best advantage, accounting only for the net profits, if any, arising from such use and charging upon all receipts from such use or from the sale of the Vessel by court proceedings or pursuant to Subsection (5) next following, all costs, expenses, charges, damages or losses by reason of such use; and if at any time the Mortgagee shall avail itself of the right herein given it to take the Vessel and shall take it, the Mortgagee shall have the right to dock the Vessel for a reasonable time at any dock, pier or other premises of the Shipowner without charge, or to dock it at any other place at the cost and expense of the Shipowner; and

(5) Without being responsible for loss or damage, sell the Vessel at any place and at such time as the Mortgagee may specify and in such manner as the Mortgagee may deem advisable, free from any claim by the Shipowner in admiralty, in equity, at law or by statute, at which sale the Mortgagee may purchase the Vessel, after first giving notice of the time and place of sale with a general description of the property in the following manner:

(i) By publishing such notice for 10 consecutive days in a daily newspaper of general circulation published in New York City;

(ii) If the Place of sale should not be New York City, then also by publication of a similar notice in a daily newspaper, if any, published at the place of sale; and

(iii) By sending a similar notice by registered mail to the Shipowner on the day of first publication».

Relevant to the construction of clause 17 (5) about which there was much debate, are clauses 18 and 19. If set them out in full as well:

«18. A sale of the Vessel made in pursuance of this Mortgage, whether under the power of sale hereby granted or any judicial proceedings shall operate to divest all right, title and interest of any nature whatsoever of the Shipowner there in and thereto, and shall bar persons claiming by, through or under them.

No purchaser shall be bound to inquire whether notice has been given, or whether any default has occurred, or as to the propriety of the sale, or as to the application of the proceeds thereof. In case of such sale, any purchaser who is the holder of the Obligations shall be entitled, for the purpose of making settlement or payment for the property purchased, to use and apply the Obligations in order that there may be credited against the amount remaining due and unpaid thereon the sums payable out of the net proceeds of such sale to the holder of the Obligations after allowing for the costs and expense of sale and other charges; and thereupon such purchaser shall be credited, on account of such purchase price, with the net proceeds that shall have been so credited upon the Obligations. At such sale, the holder of the Obligations may bid for and purchase such property, and upon compliance with the terms of sale may hold, retain and dispose of such property without further accountability therefor.

19. The Mortgagee is hereby appointed attorney-in-fact of the Shipowner to execute and deliver to any purchaser aforesaid, and is hereby vested with full power and authority to make, in the name and on behalf of the Shipowner, a good conveyance of the title to the Vessel so sold. In the event of a sale of the Vessel, under any power herein contained, the Shipowner will, if and when required by the Mortgagee, execute such form of conveyance of the Vessel as the Mortgagee may direct or approve».

Counsel for the plaintiff was prepared to accept for the purposes of his argument that by March 1988 certain events of default had occurred which would have entitled the third defendant to invoke the remedies provided for in clauses 17 (1) to (5) of the mortgage, provided that the formalities

prescribed in those clauses had been observed. Counsel nevertheless argued that the sale of the m.v. Dias by the third defendant to the second defendant was invalid and not binding on the plaintiff for the following reasons:

(i) clause 17 (1) of the mortgage requires, as a prerequisite to the full amount of the loan secured by the mortgage becoming due, that the mortgagee make a declaration declaring the full outstanding balance of the loan to be due and payable and further that he communicate such declaration to the mortgagor. No such declaration was made and communicated and no notice of cancellation was delivered after 14.8.1987 (this was common cause); (the notices delivered before that date, so counsel argued, had been rendered ineffective in terms of the «take out» agreement concluded on 14.8.1987);

(ii) clause 17 (5) does not contemplate a direct sale by private treaty and third defendant consequently exceeded its powers under clause 17 (5) in purporting to sell the vessel by private treaty to the second defendant;

(iii) even if a right to sell by private treaty was conferred by clause 17 (5) the exercise of such right was subject to the notices prescribed in subparagraphs (i) to (iii) of clause 17 (5) having been given or published and no such notices were ever given or published (it was common cause that the notices had not been given or published).

I turn immediately to the argument that clause 17 (5) does not authorise a sale by private treaty and that the sale was consequently not binding on the plaintiff. On behalf of the defendants it was argued that third defendant's right to sell the vessel by private treaty derives from the provisions of clause 19 of the ministerial approval alternatively from the provisions of clause 17 (2) and (5) of the mortgage.

I have already dealt with the provisions of clause 19 of the Ministerial approval and have stated my conclusion that the relevant part of clause 19 is merely empowering — it makes it legal for the parties to a mortgage of a foreign — owned ship flying the Greek flag to embody in the mortgage provisions which, but for the ministerial approval, would have been



invalid as being contrary to general Greek law. The second paragraph of clause 19 puts that beyond doubt. The relevant part of it reads:

! As regards the said mortgage... all terms and conditions contained in the relevant agreements and other acts.. shall be effective and applicable».

The first sentence of the third paragraph starting with the words «In particular», merely elucidates further what terms and conditions may effectively be incorporated in such mortgage and enumerates the powers which the mortgagees may stipulate in their favour — always «under the terms and conditions of the said agreements or other acts». This phrase makes it clear that the powers of execution mentioned in the paragraph derive from the terms and conditions of the agreement between shipowners and mortgage.

Reliance was also placed by defendants' counsel on the provisions of clause 17 (2) of the mortgage. The only rights and remedies in foreclosure relied on as having been given by the Ministerial approval were those contained in clause 19 of the Ministerial approval. That clause, as I have said, does not confer rights in foreclosure but provides that parties may legally incorporate in the mortgage certain rights and remedies in foreclosure.

Defendant's counsel's main argument was that clause 17 (5) of the mortgage itself confers the right on the mortgagee to sell the mortgaged vessel by private treaty. In this regard it was pointed out that clause 17 (5) gives the mortgagee the right to sell the vessel «in such manner as the mortgagee may deem advisable». It was argued that these words give the mortgagee a discretion to determine

the mode of sale; i.e. whether to sell by private treaty, public auction or private auction or a judicial sale in the execution of a judgment.

A sale by auction is a sale just as much as a sale by private treaty is a sale. The word «sell» in clause 17 (5) can therefore refer to a sale by auction as well as to a sale by private treaty. To determine which of the two meanings the word «sell» should bear in clause 17 (5) one has to have regard to clause 17 (5) as a whole as well as to the other provisions of the mortgage. Now, clause 17 (5) provides that the mortgagee may sell the vessel; «at which sale the mortgagee may purchase the vessel». If one were to postulate a sale by private treaty, the mortgagee would be both buyer and seller. What is more the language used would then be quite inappropriate. One does not talk of buying «at a sale» when the sale is one by private treaty. The words «at which sale the mortgagee may purchase the vessel» could not have been intended to refer to a sale by private treaty by the mortgagor to the mortgagee. A provision to that effect would in any event have been superfluous because the parties would have the power to conclude a sale between them quite apart from the provisions of the mortgage.

The clause makes it plain that the sale which is contemplated is one to be conducted by or at the instance of the mortgagee and not a sale in which the mortgagor participates at all. Therefore if the «sale» were to induce a sale by private treaty one would have a situation where the mortgagee would sell the vessel to himself - acting in his own right or at most as a procurator in rem suam of the mortgagor with the power to determine the purchase price and «without

being responsible for loss or damage». So far-reaching a power could not have been contemplated. But it is said that the provision regarding notice «of the time and place of the sale» would serve as some safeguard because the mortgagor would have the right to come forward and make an offer. If the sale at which the mortgagee may purchase the vessel is meant to be a private sale then I cannot find any justification for holding that the mortgagor would have the right to have his higher offer accepted; because the sale would then be one where the mortgagee acts as the seller without any obligation to accept the highest offer. If the sale at which the mortgagee may buy the vessel was intended to be a sale by private treaty between mortgagor and mortgagee then the provision regarding publication of a notice as provided for in sub-paragraphs (i) and (ii) would serve no purpose. That the sale at which the mortgagee is given the right to purchase the vessel is intended to be an auction sale is further borne out by the requirement that notice has to be given of the time and place of the sale «with a general description of the property». Such a notice would be quite out of place in the case of a private sale.

To my mind it is clear that what clause 17 (5) contemplates is an auction sale of the time when and place where it is to be held, notice has to be given in the manner provided in sub-paragraphs (i) to (iii) and at which sale the mortgagee may bid and purchase the vessel.

So construed the various provisions of clause 17 (5) harmonise with one another. The mortgagee may specify at what place and at what time the sale shall take place and the manner in which it is to be conducted but

# 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



he must given advance notice of the time and place of the sale and the notice of the time and place of the sale and the notice has to contain a description of the property (i.e. the vessel) and the notice has to be published as provided for in sub-paragraphs (i) to (iii). The notice serves the purpose of informing the public of the auction in the expectation that members of the public would attend the sale and bid at it.

It may be argued that what is contemplated in clause 17 (5) is a sale either by private treaty or auction and that the provisions regarding notice apply only in the case of an auction. But I think that the wording and construction of the clause do not support such a conclusion. Clause 17 (5) deals throughout with one «sale» to which all its provisions apply equally.

The sale contemplated in clause 17 (5) is also the sale referred to in clause 18 of the mortgage. Clause 18 concludes with the words «At such sale the holder of the obligations (as defined in the loan) may bid for and purchase such concludes with the words «At such sale the holder of the obligations (as defined in the loan) may bid for and purchase such property». «Such sale» is the sale referred to in clause 17 (5). It is yet a further indication that a sale by auction was contemplated.

In my view clause 17 (5) contemplates a sale by auction to the highest bidder and not a sale by private treaty. It follows therefore that the sale of the vessel by private treaty was not authorised and that therefore the sale by third defendant to second defendant is not valid as against the plaintiff and not binding on it.

The validity of the deletion of the vessel in the Greek ships' registry and the registration of the vessel in the Egyptian registry depends on there having been a valid sale of the vessel by the third defendant to the second defendant. In the light of the finding that the sale is not binding on plaintiff the deletion in the Greek registry and registration in the Egyptian registry must be held to have been of no force or effect.

Counsel for first and second defendants submitted that despite the invalidity of the sale the plaintiff is by virtue of the provisions of clause 18 of the mortgage, barred from impugning the sale as against the first and second defendants. Clause 18 provides:

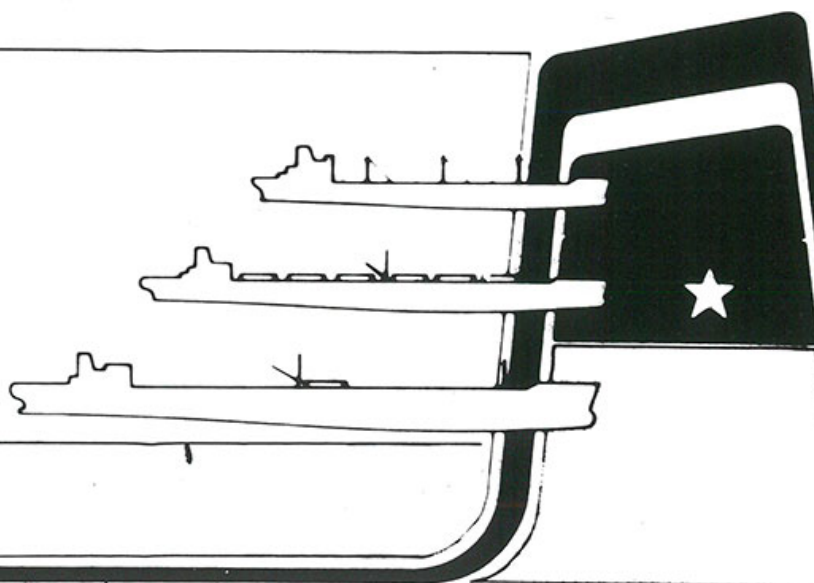
«No purchaser shall be bound to bound to inquire whether notice has been given or whether any default has occurred or as to the propriety of the sale».

The purchaser therefore is under no duty to enquire as to the propriety of the sale. However the sale, as to the propriety of which the purchaser need not enquire, is a sale of the kind referred to in clause 17 (5), i.e. a sale by auction - not a sale by private treaty. The sale by private treaty was a fundamental departure from what was authorised by clause 17 (5); so much so that the sale concluded is basically a different transaction from the one authorised by clause 17 (5). It is not merely a noncompliance with a matter relating to the formal validity of the sale but one relating to the very nature of the transaction. In my view the above provision in clause 18 has to be restrictively interpreted and its operation confined to the formalities of the sale — not its very essence. While there are cogent reasons for protecting a bona fide purchaser against defects relating to the formalities for the sale there is no reason to protect him against defects relating to the nature of the sale. The purchaser could have ascertained from the mortgage itself whether a sale by private treaty was authorised.

In my view clause 18 does not protect the first and second defendants.

To be continued

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



## ΑΛΓΕΡΙΑ

### Επιτυχής εφαρμογή της εγγύησης λιμενικών εξόδων

Τό νέο καινοτόμο σχήμα με τό οποίο ο BIMCO βοηθά τούς πλοιοκτήτες καί διαχειριστές τών πλοίων πού προσεγγίζουν τά λιμάνια τής Αλγερίας, έχει σημειώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Από τίς 5 Ιουνίου 1990 πού άρχισε ή εφαρμογή του συστήματος ο BIMCO έχει εκδώσει έγγυήσεις συνολικής αξίας πλέον τής 150.000 δολλαρίων γιά λογαριασμό πλοιοκτητών τά πλοία τών οποίων προσέγγισαν ένα από τά 12 λιμάνια τής Αλγερίας, με αποτέλεσμα τή σημαντική μείωση τών καθυστερήσεων απόπλου.

Ένα πρόσφατο παράδειγμα τής σημαντικής συμβολής τής νέας εγγύησης του BIMCO είναι ή περίπτωση ενός Ιταλικού μπάλκερ πού έκρατειτό σέ Αλγερινό λιμάνι μετά τήν έκφόρτωση του φορτίου του. Άν καί τό ποσό τών λιμενικών εξόδων είχε μεταβιβασθεί από τούς πλοιοκτήτες, ή Κρατική Τράπεζα τής Αλγερίας δέν μπορούσε νά έντοπίσει τήν απόστολή τών χρημάτων.

Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν τήν βοήθεια του BIMCO ο οποίος άφου έπιβεβαίωσε τήν άποστολή του ποσού από τήν Ιταλική Τράπεζα, εξέδωσε έγγυητική έπιστολή καί τό πλοίο απέπλευσε χωρίς σημαντική καθυστέρηση.

Παρόμοια ύπηρεσία εγγύησης λιμενικών εξόδων ο BIMCO σχεδιάζει νά εφαρμόσει καί σέ άλλες χώρες καί λιμάνια τής ύδρογείου.

## ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

### Οι τακτικές γραμμές με τήν Εύρώπη

Οι τακτικές γραμμές πού συνδέουν τήν Εύρώπη με τήν Δυτική Αφρική θά περιέλθουν σύντομα υπό πλήρη Γαλλικό έλεγχο, καθώς μετά από συμφωνία με τό βιομηχανικό συγκρότημα Bolloré, ή ναυτιλιακή επιχείρηση του Λέιφ Χόεγκχ άποφάσισε νά μεταβιβάσει μερίδιο ύψους 75% πού διαθέτει στήν Joint Services Africa, στή θυγατρική του Γαλλικού συγκροτήματος εταιρία

SCAC, αντί ποσού 61 έκ.τ. δολλαρίων.

Σύμφωνα με τόν πρόεδρο του Νορβηγικού ναυτιλιακού συγκροτήματος, ή άπόφαση νά άποσυρθεί ή εταιρία από τίς γραμμές τής Δυτικής Αφρικής μετά από 40 χρόνια συνεχούς παρουσίας, ύπήρξε αποτέλεσμα τών πρόσφατων δομικών αλλαγών καί του επιπέδου ανταγωνισμού στήν περιοχή αυτή. Τά έσοδα από τήν πώληση του μεριδίου θά επενδυθούν στήν ανανέωση του στόλου τής Νορβηγικής εταιρίας καί σέ αγορές νέων πλοίων.

## ΚΟΥΒΕΪΤ

### Βελτιώνεται ή κατάσταση

Η κατάσταση στήν κατεστραμένη από τόν πόλεμο χώρα βελτιώνεται συνεχώς με επαναδραστηριοποίηση τών δημοσίων ύπηρεσιών. Οι Τράπεζες παρέχουν σχεδόν όλο τό φάσμα τών ύπηρεσιών καί οι ταχυδρομικές ύπηρεσίες λειτουργούν κανονικά, ένω ιδιωτικές ταχυδρομικές εταιρίες όπως ή IML καί ή UPS παρέχουν τώρα ήμερήσια έξυπνηρέτηση. Κύρια προτεραιότητα έχει δοθεί στήν επαναδραστηριοποίηση τών τηλεπικοινωνιών καί ήδη είναι δυνατή ή επικοινωνία με τό έξωτερικό μέσω τηλεφωνικών καί τηλετυπικών συνδέσεων.

Επί του παρόντος ή εισαγωγή αγαθών είναι δυνατή μόνο μέσω του λιμένος τής Σουαίμπ. Τά κοντεϊνερπλοία πού πρόκειται νά έκφορτώσουν πρέπει νά διαθέτουν αυτόνομους έκφορτωτήρες, ένω τά φορτηγά γενικού φορτίου πρέπει νά χρησιμοποιήσουν τούς δικούς τους γερανούς ή κινητούς παράκτιους γερανούς. Τά έμπορευματοκιβώτια επιτρέπεται νά άποθηκευθούν στό χώρο του λιμανιού μόνο γιά διάστημα δέκα ήμερών, ένω τά γενικά φορτία γίνονται άποδεκτά μόνο με άμεση παράδοση.

## ΠΑΝΑΜΑ

### Αύξημένες έγγραφές στό νηολόγιο

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία πού ανακοίνωσε ή διοίκηση του Παναμαϊκού νηολογίου, ή δύναμη του στόλου αύξήθηκε τό πρώτο έπτάμηνο του 1991 κατά 3,1 έκ.τ. τον. γκρός καί 184 σκάφη. Στά πλοία πού

διαγράφονται από τό νηολόγιο λόγω φυσολογικών συνθηκών περιλαμβάνονται τώρα καί αυτά πού διαγράφει ή διοίκηση του νηολογίου λόγω παραβάσεων του κανονισμού.

Μέχρι τίς 31 Ιουλίου, οι έγγραφές νέων πλοίων άνήλθαν σέ 466 συνολικής χωρητικότητας 5,2 έκ.τ. τον. γκρός παρουσιάζοντας αύξηση χωρητικότητας κατά 19,4% σέ σύγκριση με τήν ίδια περίοδο του 1990. Άπό τά πλοία αυτά 127 ήταν νεότευκτα καί άντιπροσωπεύουν τό 34,6% τής νεοεγγραφείσας χωρητικότητας του νηολογίου.

### Διαπλάτυνση τής διώρυγας

Η Έπιτροπή τής Διώρυγας του Παναμά άποφάσισε τήν εφαρμογή σχεδίου διαπλάτυνσης τής διαδρομής Gaillard Cut μήκους όκτώ μιλίων, πού θά κοστίζει περί τά 200 έκ.τ. δολλάρια. Η διαδρομή αυτή τής διώρυγας είναι τό στενότερο σημείο καί αναμένεται ότι μετά τήν διαπλάτυνση από 130 σέ 230 πόδια θά είναι δυνατή ή άσφαλής διέλευση πλοίων ταυτόχρονα καί από τίς δύο κατευθύνσεις.

Η εκτέλεση του σχεδίου θά άναληφθεί άπό τόν ίδιο τόν Όργανισμό τής Διώρυγας γιά τό έργο τής εκβάθυνσης, ένω οι εργασίες τής ξηράς θά άνατεθούν σέ ύπεργολάβους. Η διαπλάτυνση άναμένεται νά άρχισι τόν Ιανουάριο του 1992 ένω οι εργασίες εκβάθυνσης ένα χρόνο άργότερα.

## ΦΟΡΜΟΖΑ

### Γαλλικές φρεγάτες

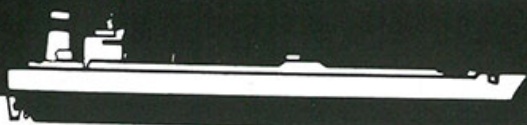
Δέν έχουν καταλήξει άκόμα σέ όριστική άπόφαση οι συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις μεταξύ τής Γαλλίας καί τής Φορμόζας γιά τήν ένεργοποίηση του προγράμματος άγοράς έκ μέρους τής δεύτερης έξι Γαλλικών φρεγατών. Οι διαπραγματεύσεις αυτές είχαν παγώσει τόν Ιανουάριο του 1990, ύστερα από παρέμβαση τής Λαϊκής Κίνας ή οποία είχε άπειλήσει τή δημιουργία διπλωματικών διαταραχών. Σημειώνεται ότι ή Κίνα διεκδικεί σταθερά τή Φορμόζα, τήν όποία θεωρεί δική της νήσο καί ύποστηρίζει ότι κάθε πώληση στρατιωτικού ύλικού στήν ένθική της περιοχή άποτελεί άνάμιξη στα έσωτερικά της.

Υπάρχουν πληροφορίες πάντως ότι ή Γαλλία πρόκειται νά ύπογράψει σύντομα σύμβαση γιά τήν προμήθεια στό Πολεμικό Ναυτικό τής Φορμόζας τών έξι φρεγατών τής κατηγορίας «La Fayette» (1.200 τον.) αντί συνολικού ποσού δύο δισεκ. δολλαρίων, πληρωτέο τοίς μετρητοίς.

Εξάλλου ή Κίνα διαμαρτυρήθηκε έντόνως πός τή Βελγική κυβέρνηση — χωρίς όμως άσκηση άντιποίνων — γιά τή πώληση πός τή Φορμόζα άεροπορικών ρουκετών, από Βελγική εταιρία, ένω από τό 1981 έχει ύποβιβάσει τίς διπλωματικές σχέσεις της με τήν Όλλανδία σέ επίπεδο έπιτετραμένων μετά τή πώληση δύο ύποβρυχίων στή Φορμόζα.



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



## Διευρύνονται οι δυνατότητες των Τραπεζών να χρηματοδοτούν ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος επιτρέπεται στις Τράπεζες να χρησιμοποιούν κεφάλαια που προέρχονται από δανεισμό σε συνάλλαγμα, για τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών.

Τό πλήρες κείμενο της απόφασης 481/2.8.91 έχει ως εξής:

Επιτρέπεται στις Τράπεζες που χορηγούν δάνεια στο πλαίσιο της απόφασης αυτής να χρησιμοποιούν κεφάλαια που προέρχονται από δανεισμό τους σε συνάλλαγμα, του οποίου ή συναλλαγματική εξυπηρέτηση έχει εγκριθεί από την Τράπεζα της Ελλάδος, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες ειδικότερες προϋποθέσεις:

— Τό προϊόν του δανείου θα διατίθεται εξ ολοκλήρου για την πληρωμή δαπανών κατασκευής ή μετασκευής σε ελληνικά ναυπηγεία πλοίων που εκτελούν πλόες εξωτερικού.

— Τό δάνειο θα καλύπτει μέχρι τό 70% του κόστους κατασκευής ή μετασκευής.

Διευκρινίζεται ότι τό δάνειο θα εξοφλείται κατά κεφάλαιο, τόκους και λοιπά έξοδα από συναλλαγματικά διαθέσιμα μη υποχρεωτικά εκχωρητέα στην Τράπεζα της Ελλάδος.

Ανατίθεται στη Διεύθυνση Ελέγχου Εφαρμογής Συναλλαγματικών Κανόνων της Τράπεζας της Ελλάδος ο έλεγχος για την τήρηση των διατάξεων της παρούσης απόφασης.

Εξάλλου, μέ την απόφαση 479/22.7.91 όρίζονται τά εξής:

— Ό «Ειδικός Έξωλογιστικός Λογαριασμός» σε συνάλλαγμα που τηρείται στο Ύποκατάστημα Πειραιά της Τράπεζας της Ελλάδος για κάθε έργο κατασκευής, μετασκευής και επισκευής πλοίου που χρηματοδοτείται σε συνάλλαγμα μέ βάση τις διατάξεις της απόφασης ΝΕ 85/5/14.7.75, θα πιστώνεται όπως και ό «Ειδικός Έξωλογιστικός Λογαριασμός» σε δραχμές που τηρείται σύμφωνα μέ τις διατάξεις της παρ. 112 της απόφασης 60/17/16.5.83, για κάθε έργο επισκευής πλοίου που χρηματοδοτείται σε δραχμές στο πλαίσιο της απόφασης ΕΝΠΘ 33/1/28.2.83.

— Σε περίπτωση μή εμπρόθεσμης εξόφλησης σε συνάλλαγμα από τη δανειοδο-

τούμενη επιχείρηση οποιασδήποτε τοκοχρεωλυτικής δόσης δανείων της πιά πάνω κατηγορίας, θα χρεώνεται άμέσ ό «Γενικός Έξωλογιστικός Λογαριασμός» της δανειοδοτούμενης επιχείρησης ή της διαχειρίστριας του πλοίου.

Τροποποιείται ή παρ. 2 της απόφασης ΕΝΠΘ 475/6.6.91 καί καθορίζεται ότι οι Βεβαιώσεις Άγορας Συναλλάγματος που αντιστοιχούν στο δραχμοποιούμενο προϊόν των δανείων που εισάγουν οι χρηματοδότης Τράπεζες καθώς και τά πιστωτικά στοιχεία (βεβαιώσεις άγορας συναλλάγματος ή έκχωρησεις συναλλάγματος) των δανειοδοτούμενων που αντιπροσωπεύουν την ίδια συμμετοχή τους στη δαπάνη επισκευής των πλοίων, θα άκυρώνονται από τις Τράπεζες καί θα τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος, σύμφωνα μέ τη διαδικασία που προβλέπεται στην παρ II της απόφασης ΕΝΠΘ 60/17/16.5.83.

### Υπό την κυανόλευκο

Τόν Αύγουστο ύποβλήθηκαν στο Ύπουργείο Ναυτιλίας αίτησεις για την έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Καπετάν Παντελής», φορτηγό, πρώην «Lima II» ύπό περουβιανή σημαία,

12.464 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Indio Compania Naviera S.A.» (κ. Συμεών Παλής).

— «Χώκ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Philips Mexico», ύπό λιβεριανή σημαία, 26.973 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Hasleigh Trading Corporation» (Pleiades Shipping Agents S.A.).

— «Βεργίνα Σίτυ», επιβατηγό, πρώην «Vergina City», 3.624 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Ore Season Shipping Inc.» (κ. Δημ. Κοσμάς).

— «Πανθέα», μπάλκερ, πρώην «World Adventure» ύπό λιβεριανή σημαία, 34.253 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Panthea Maritime Inc.».

— «Άρετή», μπάλκερ, πρώην «Garth» ύπό σημαία Μπαχάμας, 23.454 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1989, που ανήκει στην εταιρία «Arete Shipping Co. Limited» (κ. Κων/νος Πούτους).

— «Στάρ Κένταυρος», μπάλκερ, πρώην «Jovian Laurel» ύπό σημαία Φιλιππίνων, 24.653 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρία «Foxmore Company Limited» (Pegasus Maritime Enterprises Inc.).

— «Ιωάννα», μπάλκερ, πρώην «Beer Sheva» ύπό λιβεριανή σημαία, 25.647 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στις εταιρίες «Inlet Cliffs Ltd», «Inlet Vista Ltd.», «Lønfert Ltd.» (κ. Μάρκος Σπετσέρης).

— «Φάλκον», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Πηλλίπιο Ονεζθεάλα», ύπό λιβεριανή σημαία, 26.973 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Whitley Maritime Inc.» (Pleiades Shipping Agents S.A.).

— «Ιλιάδα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Rarapa» ύπό βρετανική σημαία, 121.165 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Volissos Shipping Compania Limited» (κ. Άναστ. Κάντζος).

## 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



— «Οδύσσεια», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Rimula» υπό βρεταννική σημαία, 121.165 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρία «Vrontados Shipping Company Limited» (κ. Ἀναστ. Κάντζος).

### Ἀγοραπωλησίες

Ἑλληνες ἀγόρασαν τὸ ὑπὸ παναμαϊκῆς σημαίας μπάλκ κάρριερ «Fjord Wind» 50.550 τόν. d.w., 26.321 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 6 ἑκατομ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ἰσπανικοῦ μπάλκερ «Alaiagos» 35.264 τόν. d.w., 19.916 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 5,5 ἑκατομ. δολларίων.

— Σέ ἑλληνικά συμφέροντα περιήλθε τὸ ὑπὸ σημαίας Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Conception» 17.500 τόν. d.w., 9.796 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1977.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ λιβεριανοῦ μπάλκερ «Bold Champion» 27.048 τόν. d.w., 15.900 τόν. γκρός, ἰσπανικῆς ναυπήγησης 1984, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 8,5 ἑκατομ. δολларίων.

— Σέ Ἑλληνες ἐπωλήθη τὸ γαλλικὸ φορτηγὸ πλοῖο «Thesee» 12.665 τόν. d.w., 9.430 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1980 στὸ Ροστόκ μέ 4 μπίγες τῶν 40 τόν., ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 5,9 ἑκατ. δολларίων, ἡ ὁποία περιλαμβάνει 12μηνι χρονοαύλωση στοὺς πωλητές.

— Ἑλληνες ἐπίσης φέρονται ὡς ἀγοραστές τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Miyoko» 10.178 τόν. d.w., 6.242 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1975, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 2,3 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου ἐπωλήθη τὸ μεγάλο μπάλκερ «Navios Unique» 122.976 τόν. d.w., 64.670 τόν. γκρός, γερμανικῆς ναυπήγησης 1976, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 13 ἑκατ. δολларίων στὴν ὁποία περιλαμβάνεται 5ετής χρονοαύλωση τοῦ πλοίου στοὺς ὑφιστάμενους ναυλωτές του.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τὸ γερμανικὸ κοντεϊνερόπλοιο «Black Falcon» 25.855

τόν. d.w., 18.775 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1983, 1.229 TEU, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 16,5 ἑκατ. δολларίων.

— Ἐπίσης σέ Ἑλληνες περιήλθε τὸ παναμαϊκὸ μπάλκ κάρριερ «Valdora» 21.546 τόν. d.w., 11.716 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἐναντι ποσοῦ 1,4 ἑκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ κυπριακῆς σημαίας μπάλκ κάρριερ «Ρεϊβεν» 16.817 τόν. d.w., 9.646 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1971, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 1,8 ἑκατ. δολларίων.

— Ἐπίσης μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸ - ψυγεῖο «Κάσσιος Ρήφερ» 9.710 τόν. d.w., 8.190 τόν. γκρός τοῦ 1970, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 2,6 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ Σαουδαράβικα συμφέροντα καὶ ὑπὸ ἐμπιστευτικὸς δρὸς ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ σημαίας Λιβερίας ὑπερδεξαμενόπλοιο «Σαχάρα» 356.400 τόν. d.w., σουηδικῆς ναυπήγησης 1974.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ὑπὸ σημαίας Χόγκ Κόγκ κοντεϊνερόπλοιο «Asian Jade» 24.383 τόν. d.w., 21.121 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1978, 1.176 TEU ἀπὸ τὰ ὁποῖα 140 ψυκτικά, ἐναντι τιμῆς 11,5 ἑκατ. δολларίων.

— Ἐπίσης σέ Ἑλληνες ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιο μεταφορᾶς ὑδροποιημένου ἀερίου «Donau» 32.317 τόν. d.w., 23.508 τόν. γκρός, γερμανικῆς ναυπήγησης 1985.

— Σέ Ἑλληνες ἐπωλήθη τὸ μικτὸ νορβηγικὸ πλοῖο «Bergebond» 155.049 τόν. d.w., 75.673 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 13,6 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ ἑλληνικά συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ κυπριακῆς σημαίας φορτηγὸ πλοῖο «Wahlvis Bay» 15.111 τόν. d.w., 8.766 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, ἐναντι τιμῆς 1,3 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ συμφέροντα Μάλτας ἐπωλήθη τὸ μικρὸ ἑλληνικὸ φορτηγὸ «Σοφοῦλα» 6.200 τόν. d.w., 3.883 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1976, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 2,2 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ ἰταλικά συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ βρεταννικῆς σημαίας δεξαμενόπλοιο

«Νόβα Γιουρόπα» 56.050 τόν. d.w., 31.080 τόν. γκρός, ὁλλανδικῆς ναυπήγησης 1975, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 14 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν ἐν bloc τὰ δύο δεξαμενόπλοιο «Bos Victory» 4.951 τόν. d.w., 2.697 τόν. γκρός τοῦ 1978 καὶ «Bos Venture» 7.636 τόν. d.w., 4.563 τόν. γκρός τοῦ 1975, ἐναντι συνολικῆς τιμῆς 7,8 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίας φορτηγὸ φρήντομ «Νεμέα» 17.187 τόν. d.w., 10.993 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1979, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 7,2 ἑκατομ. δολларίων.

— Σέ Ἑλληνες τέλος περιήλθε τὸ ὑπὸ σημαίας Σιγκαπούρης φορτηγοῦ τύπου SD 14 «Splendid Fortune» 14.971 τόν. d.w., 9.070 τόν. γκρός, βρεταννικῆς ναυπήγησης 1974, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 2,6 ἑκατομ. δολларίων.

### Στὸν Σύνδεσμο Ἑλλήνων Ναυτικῶν Συμβούλων καὶ Πραγματογνομόνων

Τὴν Πέμπτη 25 Ἰουλίου, 1991, συνήλθε στὴ Ναυτιλιακὴ Λέσχη τοῦ Πειραιᾶ, ἡ ὁλομέλεια τοῦ Συνδέσμου Ἑλλήνων Ναυτικῶν Τεχνικῶν Συμβούλων καὶ Πραγματογνομόνων καὶ ἐξελέξε τὴ νέα Διοικουσα Ἐπιτροπὴ του, ἀποτελούμενη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Κωνσταντῖνο Φιλίππου, Ἀντών Ματθαίου, Δημήτρη Βουρνάζο καὶ Δημήτρη Καπαϊτζί, πού ἐκτελοῦν χρέη γεν. γραμματέα, ταμίας, συμβούλου καὶ ἀναπληρωματικοῦ μέλους, ἀντίστοιχα.

Μέλη τῆς τριμελοῦς Ἐξελεγκτικῆς Ἐπιτροπῆς ἐξεέγησαν οἱ κ.κ. Ἰωάννης Λεωνίδας, Ματθαῖος Παριάρας καὶ Γεώργιος Τάττος.

### Μία μόνο φορά ἰσχύουν οἱ ἀπαλλαγές φόρων στὰ Ι.Χ. ναυτικῶν

Σύμφωνα μέ διευκρινιστικὴ ἐγκύκλιο, πού ἐξέδωσε πρόσφατα τὸ Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν, οἱ ναυτικοί, οἱ μετοικοῦντες καὶ οἱ λοιποὶ πού δικαιοῦνται νά κάνουν χρῆση



**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



του νόμου περί ειδικού φόρου κατανάλωσης για την αντικατάσταση αποσυρθέντων αυτοκινήτων με νέα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, έχουν την δυνατότητα μόνον μία φορά να κάνουν χρήση των ευνοϊκών αυτών διατάξεων.

### Παραγγελίες

Ο Όμιλος Άγγελικούση βρίσκεται στο τελικό στάδιο των διαπραγματεύσεων με ναυπηγεία της Νοτ. Κορέας για τη ναυπήγηση δύο capesize μπάλκ κάρριερς των 150.000 τον. d.w., με όψιόν για ένα τρίτο αδελφό πλοίο.

Τιμή για τα πρώτα δύο πλοία περί τα 51 εκατομ. δολάρια τό καθένα με παράδοση τό 1993 καί 1994.

### Δάνειο στο NAT από Όμιλο ξένων Τραπεζών

Σύμφωνα με ανακοίνωση του YEN της 29 Αυγούστου, οι διαπραγματεύσεις του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου με δμιο ξένων Τραπεζών για τη χορήγηση δανείου 60 εκατομ. δολларίων, τό οποίο θα καλύψει τις υποχρεώσεις του Ταμείου προς τους συνταξιούχους του μέχρι τό τέλος του έτους, ολοκληρώνονται τις πρώτες ημέρες του Σεπτεμβρίου.

### Επικύρωση Διεθνών Συμβάσεων

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών επικυρώθηκαν καί τίθενται σε ισχύ καί για την Ελλάδα:

— Από 1 Οκτωβρίου 1991, ή Διεθνής Σύμβαση Αθηνών καί τό Πρωτόκολλο αυτής τά όποια κυρώθηκαν με τό Νόμο 1922/91 (ΦΕΚ 15Α).

— Από 1 Νοεμβρίου, 1991 ή Διεθνής Σύμβαση για τόν περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις πού κυρώθηκαν με τό Νόμο 1923/91 (ΦΕΚ 13Α).

### Διμερής Σύμβαση με τη Τανζανία

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών υπέγραψε διμερή σύμβαση με τό σωματείο της Τανζανίας Union of Tanzanian Workers «Juwata», Seamen Section, ή όποια ισχύει από 1 Αυγούστου, 1991.

Αντίτυπα της συμβάσεως παρέχονται από τά γραφεία της ΕΕΕ.

### Έξαγορά ναυπηγείων στο Πέραμα

Τά ναυπηγεία Ανδρεάδη του Περάματος, τά όποια είχαν περιέλθει στον δμιο εταιριών της Έμπορικής Τράπεζας, έπωλήθησαν στον δμιο επιχειρήσεων του κ. Ρέστη, έναντι τιμής 1,3 δισεκ. δραχμών.

Η συμφωνία εξαγοράς όρίζει ότι οι αγοραστές θα διατηρήσουν τό προσωπικό πού άπασχολούσε μέχρι σήμερα τό ναυπηγείο.

### Νέα φυλλάδια

Από τις άρμόδιες υπηρεσίες του YEN έκδόθηκαν τόν περασμένο Ιούνιο 428 νέα ναυτικά φυλλάδια.



Η Ήπειρωτική Άτμοπλοία άγόρασε τό εικονιζόμενο κρουαζιερόπλοιο «Sunward II» 14.100 τον. γκρός, από την Kloster Cruise Line έναντι τιμής περί των 36 εκατομ. δολларίων.

Τό νέο άπόκτημα της Ήπειρωτικής τό όποιο θα μετονομασθεί «Τρίτων», έχει μεταφορική ικανότητα 676 έπιβατών καί τη προσεχή θερινή περίοδο θα εκτελεί κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, ενώ το χειμώνα θα δραστηριοποιηθεί στο χώρο της Καραϊβικής.

### 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 23 Αυγούστου, 1991.

|                     | IFO/180 | MDO    |
|---------------------|---------|--------|
| <b>ΕΥΡΩΠΗ</b>       |         |        |
| Ρότερνταμ           | 76.00   | 149.00 |
| Γένοβα              | 93.00   | 218.00 |
| Άμβούργο            | 80.00   | 176.00 |
| Χάβρη               | 97.00   | 212.00 |
| Πειραιάς            | 90.00   | 204.00 |
| <b>ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ</b> |         |        |
| Πόρτ Σαΐδ           | 98.00   | 250.00 |
| Τζέντα              | 99.14   | 217.53 |
| Ράς Τανούρα         | 92.42   | 194.43 |
| Ήν. Άρ. Έμιράτα     | 88.00   | 210.00 |
| <b>ΑΦΡΙΚΗ</b>       |         |        |
| Λάγος               | 91.00   | 250.00 |
| Ντακάρ              | 109.00  | 223.00 |
| Λάς Πάλμας          | 90.00   | 195.00 |
| Θέουτα              | 90.00   | 203.00 |
| Ντάρμπαν            | 86.00   | 213.00 |
| <b>ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ</b>  |         |        |
| Κολόμπο             | 88.00   | 300.00 |
| Σίδνεϋ              | 101.00  | 213.00 |
| Χόγκ Κόγκ           | 98.00   | 188.00 |
| Σιγκαπούρη          | 84.00   | 174.00 |
| Τόκιο               | 105.00  | 228.00 |
| <b>ΑΜΕΡΙΚΗ</b>      |         |        |
| Μόντρεαλ            | 84.00   | 196.00 |

|                 |        |        |
|-----------------|--------|--------|
| Νέα Υόρκη       | 77.00  | 193.00 |
| Χάμπτον Ρόουντς | 89.00  | 196.00 |
| Χιούστον        | 72.00  | 163.00 |
| Νέα Όρλεάνη     | 72.00  | 162.00 |
| Λός Άντζελες    | 70.00  | 205.00 |
| Κρίστομπαλ      | 87.00  | 208.00 |
| Ρίο Ιανέιρο     | 87.00  | 280.50 |
| Μπουένος Άϊρες  | 106.00 | 223.00 |
| Μοντεβιδέο      | 127.00 | 239.00 |

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

### ΠΕΝΘΗ

#### ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ

Ένας ακόμη παλαίμαχος της θάλασσας έφυγε πρόσφατα για τό τελευταίο του ταξίδι.

Ο Νικόλαος Κουϊμάνης γεννήθηκε στις Άμάδες της Χίου τό 1908 καί από μικρός δραστηριοποιήθηκε στη γενεατεία του.

Ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος τόν βρήκε ναυτολογημένο σε πλοία της εταιρίας Σταύρου Λιβανού. Όλο τόν πόλεμο, χωρίς άνάπαυλα, ταξίδευε με τις νηοπομπές πού μετέφεραν πολεμοφόδια καί τρόφιμα από τόν Καναδά καί τις Ήνωμένες Πολιτείες στην δοκιμαζόμενη τότε Μεγάλη Βρετανία. Δύο φορές ναυαγός, επέζησε ως έκ θαύματος τό φοβερό 1941, καί μετά από λίγη ξεκούραση επέστρεψε στη μεγάλη του άγάπη τη θάλασσα, την όποια υπηρέτησε επί 35 χρόνια με υποδειγματική εύσυνειδησία καί έντιμότητα.

Παντρεμένος με την Άννα τό γένος Μάρκου Βαγιάνου απέκτησε δύο παιδιά τόν Γιάννη, καταξιωμένο ναυπηγό - μηχανολόγο του Πειραιώς καί την Ειρήνη, σύζυγο τώρα του πλοιάρχου Ε.Ν. Άγγελου Άγγελιδάκη.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν θερμά συλλυπητήρια στους οικείους του.



## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

| Όνομα                                    | Σημαία    | Τ.Γκρός | Έτος Ναυπηγ. | Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------|-----------|---------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b><br>ΑΘΗΝΑΙ                | Έλληνική  | 9.443   | 1967         | Κατά την προσδόρμιση στο Μοντεβιδέο, στις 1/8, συγκρούστηκε με τὰ ποταμόπλοια «Iracarai» και «Carmencha» καθώς και με παράκτιους γερανούς.                                                         |
| ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ                                | Κυπριακή  | 11.954  | 1973         | Κατά τὸ ταξίδι Ντῶρμπαν γιὰ Μασσαλία υπέστη βλάβη στὴ μηχανή στις 30/6. Ἀναλήφθηκαν μό-νιμες ἐπισκευές στὴ Γένοβα. Ἐπιθεωρήθηκε στὸν Πειραιᾶ, συνεπεία ζημιῶν ἀπὸ κακοκαιρία πού ὑ-πέστη στις 7/7. |
| ΚΟΣΜΑΝ II                                | Κυπριακή  | 15.389  | 1977         | Ἐπέστη ζημιές ἀπὸ κακοκαιρία στὸ Πόρτ Ἐλίζαμ-πεθ στις 27/7.                                                                                                                                        |
| ΛΥΔΙΑ                                    | Κυπριακή  | 5.915   | 1976         | Κατά τὸ ταξίδι Ντῶρμπαν γιὰ Πόρτ ντέ Μπούκ ὑ-πέστη ζημιές ἀπὸ κακοκαιρία στις 2/8 καὶ κατευ-θύνθηκε πρὸς Πόρτ Ἐλίζαμπεθ γιὰ ἐπισκευές.                                                             |
| ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ                         | Κυπριακή  | 12.376  | 1974         | Συγκρούστηκε μετὶ τὸ ρυμουλκὸ «Dixie Volunteer» στὴ ράδα τῆς Ν. Ὁρλεάνη στις 8/8.                                                                                                                  |
| ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ                               | Έλληνική  | 4.507   | 1965         | Κατά τὸ ταξίδι Χόλμσουοντ γιὰ Πειραιᾶ, ἔμφορτο, προσέκρουσε σὲ φράγμα στὸ Μπρουνσμπούτελ στις 18/8.                                                                                                |
| ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ                               | Λιβεριανή | 7.049   | 1976         | Κατά τὸ ταξίδι Ρόττερνταμ γιὰ Λουάντα υπέστη βλάβη στὴ μηχανή στις 15/8 καὶ κατέπλευσε στὸ Ντακάρ γιὰ ἐπισκευές.                                                                                   |
| <b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b><br>ΑΪΨΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ  | Κυπριακή  | 50.817  | 1968         | Ἀνέφερε βλάβη στὴ μηχανή στὸ Γκντάνσκ στις 25/7.                                                                                                                                                   |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ<br>(πρ. «Huron»)     | Μάλτας    | 16.767  | 1978         | Κατά τὴν προσδόρμιση στὸν Πειραιᾶ, στις 20/8 ὑ-πέστη ἀπώλεια τῆς ἄγκυρας καὶ τῆς ἀλυσίδας.                                                                                                         |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ                           | Κυπριακή  | 25.076  | 1985         | Ἐπέστη ζημία στὴν προπέλλα στὸ Πόρτ Κέλαγκ στις 10/7.                                                                                                                                              |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ                          | Λιβεριανή | 31.584  | 1971         | Ἐπιθεωρήθηκε στὸ Ρόττερνταμ, στις 6/8, συνε-πεία βλάβης στὴ μηχανή πού υπέστη κατὰ τὸ τα-ξίδι Ροζάριο γιὰ Σάντος, στις 8/7.                                                                        |
| ΜΕΛΙΤΗ                                   | Έλληνική  | 35.516  | 1975         | Βυθίσθηκε ἀνοικτὰ τῆς Ρεϊνιόν στις 24/8, λόγω εἰσροῆς ὑδάτων καὶ κλίσης. Μόνο δύο Ἕλληνες ναυτικοὶ διασώθηκαν ἀπὸ τὸ ναυάγιο.                                                                      |
| ΣΑΝΣΕΤ                                   | Κυπριακή  | 13.907  | 1970         | Βυθίσθηκε λόγω εἰσροῆς ὑδάτων, ἀνοικτὰ τῆς Σοκοτρά στις 1/8. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε σῶο τὸ πλοῖο.                                                                                                  |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ                                | Έλληνική  | 9.123   | 1976         | Ἐπιθεωρήθηκε στὴ Σιγκαπούρη στις 8/8, συνε-πεία πυρκαϊᾶς πού υπέστη κατὰ τὸ ταξίδι Πόρτ Χάρκουρτ γιὰ Μανίλα, τὸν Ἰούλιο.                                                                           |
| <b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:</b><br>ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ | Έλληνική  | 17.199  | 1986         | Συγκρούστηκε μετὶ τὸ ρυμουλκὸ «Provencal 10» στὸ Φός, στις 17/8.                                                                                                                                   |
| ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ                             | Παναμαϊκή | 4.937   | 1973         | Κατά τὴν ἐκφόρτωση βενζίνης στὴν Τρίπολη, ὑ-πέστη ἔκρηξη καὶ πυρκαϊά στις 18/8.                                                                                                                    |
| ΜΑΝΤΩ V                                  | Έλληνική  | 17.432  | 1972         | Συγκρούστηκε μετὶ τὸ ὀχηματαγωγὸ «Radek» σὲ θέση 57.51 Β, 10.26 Α στις 30/7.                                                                                                                       |

(συνεχίζεται στή σελ. 44)



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η παράδοση που θέλει τον Αύγουστο ως τον κατ' έξοχή ήρεμο μήνα στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου φέτος ανατράπηκε, δικαιώνοντας τις προσδοκίες των πλοιοκτητών παρατηρητών που μιλούσαν για αναθέρμανση της αγοράς από το δεύτερο δεκαπενθήμερο του μήνα.

Πράγματι από τις 19 Αυγούστου έγινε ορατό το ενδιαφέρον των ναυλωτών για άμεσες διαπραγματεύσεις καθώς οι ναυλωτές άρχισαν σταδιακά να ανεβαίνουν, για να παγώσουν προσωρινά λόγω της κρίσης στη Σοβιετική Ένωση και τη πρόσκαιρη άνατρωση του κ. Γκορμπατσώφ.

Η ευτυχής κατάληξη του άνομου στρατιωτικού πραξικοπήματος και η επαναφορά της ΕΣΣΔ σε περισσότερο δημοκρατικές διαδικασίες ανοίγει πλέον μεγάλες προοπτικές για το εμπόριο και τις μεταφορές της άχανους αυτής χώρας και όπως ήταν φυσικό έφερε αισιοδοξία και τόνωση του ήθους της πλοιοκτησίας.

Η αναγγελία από την Αμερικανική κυβέρνηση στις 26 Αυγούστου για την άμεση απελευθέρωση 315 εκατ. δολларίων προς τη Σοβιετική Ένωση για αγορές σιτηρών μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου, ενώ εκκρεμού ακόμη φορτώσεις της τάξεως των 2,5 εκατ. τόνων που πρέπει να πραγματοποιηθούν στις αρχές του Ιδίου μήνα, είναι φυσικό να ανεβάζουν τα επίπεδα στο χώρο του Ατλαντικού.

Συνεχώς ανοδική τάση στά μεγέθη πάντως παρουσίασε και η αγορά της Απω Ανατολής, καθώς οι χαλυβουργίες της Ιαπωνίας ζητούν πλοία για κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού και Αυστραλίας.

Οι παραπάνω θετικές εξελίξεις βελτίωσαν κάπως τα επίπεδα και για τα μικρότερα μεγέθη των 25-30.000 τόνων και η ναυλαγορά του Σεπτεμβρίου δείχνει ότι θα κινηθεί σε υψηλούς τόνους, παρά τις προσπάθειες που καταβάλουν

οι μεγάλοι ναυλωτικοί οίκοι σιτηρών να καθυστερήσουν όσο είναι δυνατόν τις φορτώσεις τους.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις του Αυγούστου στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

## Σιτηρά:

- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 25,25 με ένα ενδιάμεσο λιμάνι.
- 52.000 τόν. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 14,50.
- 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 29,00.
- 50.000 τόν. Ροστόκ για Τζέντα, δολ. 20,50.
- 25.000 τόν. Μεγ. Λίμνες με συμπλήρωση Σαιντ Λόρενς για Αλγερία, δολ. 29,00.
- 24.000 τόν. Βραζιλία για Ρόττερταμ, δολ. 20,00.
- 22.000 τόν. Ρουέν για Αλγερία, δολ. 15,25.

## Γαϊάνθρακες:

- 120.000 τόν. Βαλτιμόρη και Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ιαπωνία, δολ. 16,50.
- 100.000 τόν. Χάμπτον Ρούντς για Ρόττερταμ, δολ. 6,00.
- 100.000 τόν. Χάμπτον Ρούντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 16,00.
- 60.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 11,00.

## Σιδηρομετάλλευμα:

- 140.000 τόν. Τουμπαράο για Ρόττερταμ, δολ. 6,50.
- 130.000 τόν. Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 6,25.
- 130.000 τόν. Τουμπαράο για Δουκέρη, δολ. 7,25.

— 125.000 τόν. Τουμπαράο για Κίνα, δολ. 12,85.

- 120.000 τόν. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 12,00.
- 89.000 τόν. Πόντα ντό Ούμπο για Βέσερπορτ, δολ. 8,70.

## Λιπάσματα:

- 23.200 τόν. Ούμ Σάιντ για δύο λιμάνια Νοτ. Κορέας, δολ. 18,50.
- 24.000 τόν. Καζαμπλάνκα για Ινδία, δολ. 25,85.
- 23.500 τόν. Γιούζνυ για Ινδία, δολ. 33,00.
- 23.000 τόν. Βέντσπιλς για Ινδία, δολ. 38,50.

## Ζάχαρη:

- 20.300 τόν. Κουήνσλαντ για Περού, δολ. 17,50.
- 15.000 τόν. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 18,50.
- 12.850 τόν. Μαπούτο για Λισαβώνα, δολ. 26,00.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στη πλευρά του Ειρηνικού η αγορά των χρονοναυλώσεων ακολούθησε ανοδική τάση και στά πάνωμαξ τα κυκλικά ταξίδια από Ιαπωνία μέσω Αυστραλίας ναυλώνονταν περί τα δολ. 13.500 την ημέρα.

Στόν Ατλαντικό οι ναυλωτές αντίσταθηκαν στις υψηλότερες απαιτήσεις της πλοιοκτησίας συνεπικουρούμενοι από τη καθυστερημένη είσοδο των Σοβιετικών.

Σε γενικές γραμμές τα επίπεδα των μισθωμάτων δείχνουν σαφή ανοδική τάση όπως φανερώνουν οι ακόλουθες συμφωνίες:

- 72.000 τόν. d.w. Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 13.900 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 200.000.

## ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR



- 65.000 τον.d.w. Όλλανδία, για Νοτ. Κορέα, δολ. 14.500 την ημέρα.
- 64.900 τον. d.w. Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Βορ. Εύρωπη, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.
- 43.200 τον. d.w. Μαρόκο μέσω Βραζιλίας για Απω Ανατολή, δολ. 13.300 την ημέρα.
- 41.100 τον. d.w. Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής, δολ. 9.200 την ημέρα.
- 28.600 τον. d.w. Κόντινεντ για Απω Ανατολή, δολ. 9.250 την ημέρα.
- 25.700 τον. d.w. Βορ. Εύρωπη για Απω Ανατολή, δολ. 7.250 την ημέρα.
- 17.500 τον. d.w. Ντάρμπαν για Μεσόγειο, δολ. 6.200 την ημέρα.

### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων του Αυγούστου κινήθηκε σε συνθήκες χαλαρότητας και δεν επηρεάστηκε ουσιαστικά από τις εξελίξεις στη Σοβιετική Ένωση.

Στις περισσότερες αγορές τό διαθέσιμο τοννάζ κάλυπτε εύχερως τις μεταφορικές ανάγκες, με αποτέλεσμα οι ναύλοι να παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Στόν Περσικό Κόλπο συσώρευση τοννάζ περιόρισε τούς ναύλους των VLCC στά επίπεδα του WS 55 για Δύση και WS 65 για την Έρυθρά Θάλασσα.

Στή Μεσόγειο υπήρξε κάποια κινητικότητα, χωρίς όμως ουσιαστική ανάκαμψη της αγοράς που πλήρωνε περί τά WS 90 για τά φορτία των 80.000 τόννων και περί τά WS 120 για εκείνα των 50.000 τόννων.

Περιορισμένη ή εξαγωγική δραστηριότητα της Δυτ. Αφρικής δεν στάθηκε ικα-

νή να συγκρατήσει τη πτώση των ναύλων στά επίπεδα του WS 75.

Από τις πιο δραστήριες περιοχές υπήρξε η Καραϊβική, χωρίς όμως και εκεί οι ναύλοι των WS 125 για φορτία 70-75 τόννων να αφήνουν περιθώρια ικανοποιητικών κερδών.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 300.000 τον. Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 55.
- 260.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 59.
- 136.000 τον. Αίγυπτο για ΗΠΑ, WS 75.
- 110.000 τον. Ρότερνταμ για Πολωνία, WS 110.
- 80.000 τον. Λιβύη για Ελλάδα, WS 90.
- 77.000 τον. Ανατολ. Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 127,5.
- 60.000 τον. Αίγυπτο για Ιταλία, WS 95.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βορ. Εύρωπη, WS 95.

Στά καθαρά φορτία:

- 50.000 τον. Σαουδ. Αραβία για Νοτ. Κορέα, WS 95.
- 34.000 τον. Αγγλία για ΗΠΑ, WS 140.
- 30.000 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 162.
- 30.000 τον. Σιγκαπούρη για Αυστραλία, WS 180.
- 30.000 τον. Σιγκαπούρη για Ιαπωνία, WS 127,5.
- 29.000 τον. Βορ. Ισπανία για Βορ. Αμερική, WS 155.

ΚΑΣΟΣ: Σέβεν Άϊλαντ 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Υμούιντεν, δολ. 5 φίο, 6 ημέρες, Σεπτεμβρίου 3-10.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Τουμπαράο 158.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,25 φίο, 6 ημέρες, Αυγούστου 20-30.

ΜΑΡΙΓΩ: Καζαμπλάνκα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 25,25, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αυγούστου 20-25.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Δυτ. Αυστραλία 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 6,25 φίο, φόρτωση κλίμακας/30.000 τον. εκφόρτωση, Αυγούστου 20-30.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Πουέρτο Μπολιβάρ 145.000 τον. γαιάνθρακες Στίγκναες και Άσναες, δολ. 8, φόρτωση κλίμακας /25.000 εκφόρτωση, Αυγούστου 18-25.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: Νταβάντ και Χάμπτον Ρόουντς 97.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 8,45 φίο, 6 ημέρες, Αυγούστου 10-20.

ΒΗΤΑΛΑΚ: Γιούζνυ 23.500 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 33 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 5-8.

ΚΡΙΣΣΑ: Πόρτ Λουίς 15.000 τον. ζάχαρη χύδην, Λονδίνο, λίρες 18,50 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 14-19.

ΣΑΝ ΙΙ: Καζαμπλάνκα 24.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 25,85, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αυγούστου 20-30.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: Τζέντα 16.000 τον. σιτηρά Λισαβώνα, δολ. 14,50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, πρώτο δεκαήμερο Αυγούστου.

ΖΕΥΣ: Τουμπαράο 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,50 φίο, 6 ημέρες, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΗΡΩ: Νέα Υόρκη 25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 19,50 φίο, 5 ημέρες /2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 15-19.

ΑΪΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Μισισσιππί 70.000 τον. γαιάνθρακες, Χάβρη, δολ. 8,25 φίο, 30.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 8-12.

ΧΕΛΕΝ: Κόλπο ΗΠΑ 44.200 τον. καλαμπόκι Πόρτ Σάϊντ ή Νταμιέτα, δολ. 27, full berth terms, Αυγούστου 15-25.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 60.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 13,25 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 15-25.

ΦΑΝΝΗ ΑΝΗ: Μισισσιππί 18/19.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 17,90 φίο, 4.500/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 4-10.

ΕΒΜΑΡ: Κόλπο ΗΠΑ 26.00 τον. φωσφάτα

## Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΔΑΦΝΗ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,50 φίο, 11 ημέρες, μέσα Αυγούστου.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,75 φίο, 11 ημέρες, Αυγούστου 26 - Σεπτεμβρίου 5.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ: Ροστόκ 50.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 20,50 φίο, 20 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστο.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 14,50 φίο, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Δυτ. Αυστραλία 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 6,25 φίο, φόρτωση κλίμακας /40.000 τον. εκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ: Βραζιλία 24.000 τον. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 20 φίο, 8 ημέρες, Αυγούστου 25-30.

## 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



Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 8-13.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: Μισισσιππί 80.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 11 φίο, 10 ημέρες, Αύγουστου 30-30.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Βραζιλία 25.000 τον. γεννήματα 'Αδριατική, δολ. 17,50 φίο, 10 ημέρες, μέσα Αύγουστου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Παράνγκουα 25.000 τον. γεννήματα Πολωνία, δολ. 22, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, αρχές Αύγουστου.

ΛΕΩΝ: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. γεννήματα Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 21,50 φίο, 5 ημέρες/2.100 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 5-12.

ΤΙΓΡΗΣ: Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαίλ 120.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 15,20 φίο, Σεπτεμβρίου 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 9 φίο, 4 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 23-30.

ΒΕΡΓΩ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Φός, δολ. 8,35, 3 ημέρες/ 30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 30 - Σεπτεμβρίου 5.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Σαουδ. 'Αραβία, δολ. 22,50 φίο, 8.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Χέι Πόιντ 120.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 13,50, φίο, 35.000/30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 8,20 φίο, 6 ημέρες, Σεπτεμβρίου 6-10.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: Πόντα ντό Ούμπο 89.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βέσερπορτ, δολ. 8,70 φίο, 5 ημέρες, Σεπτεμβρίου 5-15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥΥ: Ρίτσαρντς Μπαίλ 80.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 11 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 10.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 5-20.

#### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΥΝΙΚΗ: 64.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Αύγουστου 15-22, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια μέσω Κόλπου ΗΠΑ και επαναπαράδοση στην 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 64.400 τον. d.w. του 87, παράδοση Ρόττερνταμ Αύγουστο, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΤΩΠΑΖ: 48.900 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Σεπτεμβρίου 1-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον δολ. 145.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 39.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.600 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Αύγουστου 20-30, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ταϊβάν μέσω Αύγουστου, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση Χάβρη Αύγουστου 18-21, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Νότιο 'Ιαπωνία, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΘΑΛΕΙΑ: 64.130 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ μέσω Αύγουστου, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 13.250 την ημέρα, πλέον δολ. 22.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κίνα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Αναμπα, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΜΟΥΣΑΚΙ: 62.650 τον. d.w. του 1972, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.600 την ημέρα.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕ'ΙΡΙΓΚ: 145.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρόττερνταμ Αύγουστου 15-20, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Καοσιούγκ, δολ. 15.800 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.230 τον. d.w. του 1987, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία Αύγουστου 15-18, κυκλικό ταξίδι Αυστραλία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 63.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία μέσω Αύγουστου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας δολ. 10.800 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ: 64.750 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Αύγουστου 12-18, κυκλικό ταξίδι μέσω Βοστόν, δολ. 10.900 την ημέρα.

ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ: 40.350 τον. d.w. του 1986, παράδοση Χίροσίμα Αύγουστο, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ.: 52.300 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.650 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία αρχές Αύγουστου, κυκλικό ταξίδι Νέας Ζηλανδίας, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 114.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστου 15-20, ταξίδι μέσω Σαλντάνχα Μπαίλ με επαναπαράδοση Χάναπορτ, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ: 153.300 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 10-17, ταξίδι μέσω Βραζιλίας και Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 16.150 την ημέρα.

ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χόγκ Κόγκ Αύγουστου 29, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ταϊλάνδη Αύγουστου 9-15, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΜΗΛΟΣ: 48.280 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία τέλος Αύγουστου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.300 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.500 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρόττερνταμ Αύγουστου 20-30, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.580 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 5, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ: 60.920 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πόρτο Βέσμε αρχές Αύγουστου, δύο συνεχή ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 10.500 τις πρώτες 60 ημέρες και δολ. 12.500 την ημέρα τις επόμενες, οψιόν επαναπαράδοση Σκώ Πάσσερο, δολ. 11.000 και δολ. 13.000 την ημέρα, αντίστοιχα.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: 148.200 τον. d.w. του

## SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING  
LINER AGENTS  
FREIGHT & SHIPBROKERS

## JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG  
SYDNEY  
TOKYO  
SUB AGENTS: MALAYSIA  
THAILAND  
DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682  
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48



1973, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.700 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κίνα άμεση, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 13.200 την ημέρα.

ΜΑΓΔΑ Π.: 34.200 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σκώ τέλη Αυγούστου, ταξίδι 'Ινδικού διάρκειας 40 ημερών με επαναπαράδοση Σρί Λάνκα, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΕΝΤΕΒΟΡ: 68.870 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ταϊσινγκ Σεπτεμβρίου 1-10, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμβούργο, δολ. 11.250 την ημέρα.

#### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ': 154.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ Αυγούστου 25 - Σεπτεμβρίου 5, ταξίδια 12-15 μηνών, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ/Πάσσερο Αυγούστου 21-28, ταξίδια 12-17 μηνών, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠ: 63.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Απω 'Ανατολή Αυγουστο, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 12.600 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 41.150 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Αυγούστου, ταξίδι 12-14 μηνών, δολ. 10.300 την ημέρα.

ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ: 72.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γκντάνσκ Αυγούστου 3-5, ταξίδια 2-4 μηνών με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 12.300 την ημέρα.

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 18.780 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φλάσσιγκ άμεση, ταξίδι 11-13 μηνών, δολ. 5.300 την ημέρα.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 68.800 τον. d.w. του 1989, παράδοση άνοιξη, διάρκεια 12 μήνες, δολ. 13.325 την ημέρα.

ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II: 30.850 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 5-10, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 8.750 την ημέρα.

#### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Γιαμπού 105.000 τον. Μοχαμεντία, WS 95, Αυγούστου 10.

ΣΕ'Ι'ΛΟΡ: Σιντί Κερίρ 222.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70, Αυγούστου 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ: Περσικό Κόλπο

140.000 τον. Μοντεβιδέο, WS 75, Αυγούστου 7.

ΧΩΚ: Καρίπιτο 38.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 150, Αυγούστου 24.

ΜΠΡΗΝΤΕΝ: Πρίνος 55.000 τον. Φός, WS 100, Αυγούστου 23.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Λιβύη 80.000 τον. Γιουγκοσλαυία, WS 95, Αυγούστου 21.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Γιαμπού 115.000 τον. Τουρκία, WS 85, Αυγούστου 23.

ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ: Γιαμπού 130.000 τον. Τουρκία, WS 87,5, Αυγούστου 28.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Ρας Σουκχέρ 130.000 τον. Φός, WS 75, Σεπτεμβρίου 1.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 47,5, Αυγούστου 31.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: 'Αμουαύ Μπαίη 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 162,5, Αυγούστου 29.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 73.000 τον. Φιλαδέλφεια, WS 130, Αυγούστου 28.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Πέννινγκτον 118.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5, άψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 80, Σεπτεμβρίου 6.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Κοβένας 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 130, Αυγούστου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Ρας 'Ισα 83.000 τον. 'Αντεν, τρία συνεχή ταξίδια, WS 110, Σεπτεμβρίου 1.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Σαίντ Κρούα 58.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 100, Αυγούστου 26.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 119.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 75, Σεπτέμβριο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 'Ελλάδα 26.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 140, Αυγούστου 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ: Ρας Τανούρα 310.000 τον. Κόντινεντ, WS 55, άψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 57,5, Αυγούστου 30.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 72,5, Σεπτεμβρίου 8.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μπετζάια 75.000 τον. 'Αλγκεθίρας, WS 100, Σεπτέμβριο.

ΧΑΛΚΗ: ΗΒ/Κόντινεντ 30.000 τον. καθαρά, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 110, Αυγούστου.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 95,

Αυγούστου 11.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 72,5, Αυγούστου 18.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣΣ: Σκίνκτα 25.000 τον. καθαρά Ρότερνταμ, WS 140, Αυγούστου 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 81.000 τον. 'Ινδία, WS 140, Αυγουστο.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Λιγυρία 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 85, Αίγυπτο.

ΒΕΝΟΥΣ V: Καραϊβική 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 142,5, Αυγούστου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Μιρί 60.000 τον. Κόλπο, WS 116,5, Αυγούστου 25.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: 'Αρζού 80.000 Σαβόνα, WS 97,5, Αυγούστου 13.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Λιβύη 78.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 95, Αυγούστου 9.

ΦΑΡΩΣΙΠ Λ.: Βορ. Θάλασσα 267.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, τέλος Αυγούστου.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: 'Ανατ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Αυγούστου 9.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Σαίντ Κρούα 58.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 100, Αυγούστου 11.

ΜΑΝΤΙΝΙΑ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Αυγούστου 10.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: ΗΒ/Κόντινεντ 22.000 τον. καθαρά, Μεσόγειο, WS 140, Αυγούστου 9.

ΠΑΡΟΣ: 'Ιμμιγκχαμ 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 135.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.: 'Ες Σάιντερ 75.000 τον. Μεσόγειο, WS 104, Αυγούστου 11.

ΕΚΟΥΕΤΟΡ: Βορ. 'Αφρική 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 97,5, Αυγούστου 16.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Λά Σαλίνα 69.000 τον. Ρότερνταμ, WS 85, Αυγούστου 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: 'Αμστερνταμ / 'Αμβέρσα 27.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Αυγούστου 18.

ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ: 'Ελλάδα 33.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 115, Αυγουστο.

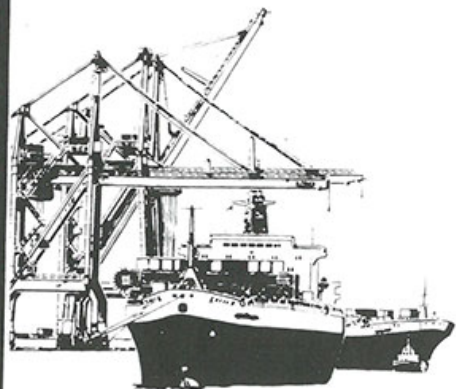
ΑΙΑΣ: Σιντί Κερίρ 250.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70, Αυγούστου 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Χάμπλ 67.000 τον. Ρότερνταμ, WS 105, Αυγούστου 20.

|                                               |           |                |              |                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------|-----------|----------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ                               | 'Ελληνική | 32.029         | 1983         | Κατά τό ταξιδι γιά Σιγκαπούρη ανέφερε βλάβη στη μηχανή τόν 'Ιούλιο.                                                    |
| NEMEA                                         | 'Ελληνική | 10.993         | 1979         | 'Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στόν Πειραιά στίς 27/7.                                                                     |
| NEMEA                                         | 'Ελληνική | 699            | 1976         | Κατά τή φόρτωση στό Πέραμα ύπέστη πυρκαϊά στίς 19/8.                                                                   |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ                               | Λιβεριανή | 25.394         | 1974         | Συγκρούστηκε στό Μαρακάϊμπο, στίς 7/8, μέ τό φορτηγό «Mar Coral».                                                      |
| ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:<br>ΑΡΓΚΟΝΩΤ                        | 'Ελληνική | 4.007          | 1929         | Κατά τήν προσόρμιση στό Μπορντώ προσέκρουσε σέ γέφυρα, στίς 31/7.                                                      |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ<br>ΚΥΔΩΝ (πρ. «Okudogo No. 8») | 'Ελληνική | 9.663<br>6.135 | 1972<br>1975 | 'Υπέστη πυρκαϊά στήν Πάτρα στίς 22/8.<br>'Υπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο στίς 25/8 σέ θέση 32.33 Β, 30.59.5 Α.        |
| ΝΑ'Ι'ΑΣ II                                    | 'Ελληνική | 4.407          | 1966         | Κατά τόν απόπλου από Πειραιά συγκρούστηκε μέ τό επιβατηγό «'Απόλλων 'Εξπρές» στίς 31/7.                                |
| ΩΚΕΑΝΟΣ                                       | 'Ελληνική | 7.554          | 1952         | Βυθίστηκε λόγω εισροής ύδάτων άνοικτά τής Ν. 'Αφρικής στίς 4/8. Τό πλήρωμα καί οι επιβάτες έγκατέλειψαν σώοι τό πλοίο. |



# NAFTIKA CHRONIKA



## WILL THE CONFERENCES DISAPPEAR?

Another opinion concerning the end of the conferences was expressed by the Secretary General of the European Council of Shippers who believes the cartel of the conferences on regular shipping lines will disappear very shortly after a life of more than a century. Also, that the powerful shipowners will meet acute competition from independent regular lines.

With increasing demand from clients and with unattractive freight rates, the conferences will be faced with an impasse. The freight rate based on the value of the goods is no longer valid since the introduction of containers which have given goods a homogeneous character. The container full of electronic computers pays the same freight as a container full of rubbish. Nor is there any increased liability for the carrier for carrying a valuable cargo, since containers are insured irrespective of content.

Exporters have asked the conferences and their members to reduce the freight for bulky and valuable cargoes and when the conferences accept to do so, the door will be opened for private agreements which often take the form of an insurance contract. Then, the independent regular lines will find themselves at a disadvantage and will be obliged to follow the same method.

This situation must be succeeded by one of free trade for all, exporters and carriers.

## THE «OCEANOS» SINKING AND GREEK SEAMANSHIP

The enemies of Greek shipping have once more seized the opportunity to malign not only the owners but the crew as well of the unfortunate «Oceanos» in spite of the fact that all 571 persons on board were saved. And this under particularly bad weather conditions in dangerous waters off the coast of South Africa.

After having praised the rescue operation mounted by the South African authorities and their success in collecting the survivors from the ship and from the sea and transporting them safely ashore, we feel the answer is needed to some question which arise concerning the officers and crew of the cruise ship.

Did they not conduct the passengers to their lifeboat stations and provide them with lifejackets and blankets?

Did they not lower the lifeboats in gale force winds and embark on them some 400 of the youngest passengers who were transferred to other ships?

Did they not supervise the lifting of passengers from the sinking ship by helicopter, making sure they had with

them the money and valuables they had given to the purser for safekeeping?

Perhaps we should remind these critics of Greek seamanship of the sinking of the passenger ships «Scandinavian Star», «Herald of Free Enterprises» and «Marchioness» which cost so many lives and which occurred in calm waters, in harbour and in the Thames.

The Greek crew of the «Oceanos» performed its duty to the letter, as the South African company TFC which had chartered the «Oceanos» declared in Piraeus a few days ago. TFC has already chartered Epirotiki's «Odysseus» to replace the «Oceanos».

The investigation of the sinking by the Supreme Council of Marine Accidents must be completed within two months' time. The Coastguard officers who went to South Africa have returned with some of the ship's officers and have asked the South African authorities for some additional data to complete their inquiry, such as a weather report and a statement by TFC's cruise manager.

## NEW PLAN BY THE ITF

The last meeting of the ITF's committee on maritime matters which took place in London and was attended by 104 delegates and advisors from 68 maritime unions from 47 countries has approved the ITF agreements known as Total Crew Cost Agreements of TCC.

These agreements provide for a minimum wage of \$ 1000 for a certificated seaman, fixed methods of calculating overtime and a realistic plan for crew complements.

The Committee also gave the green light for the application of an insurance plan covering disability and death of seamen covered by the ITF.

The basic points of the plan are: disability compensation, according to degree, of between \$ 40.000 and \$ 80.000. In the event of the death of a seaman, his family receives \$ 40.000 plus \$ 10.000 extra for each child. This insurance covers death from any cause or responsibility and does not deny further claims in the event of an employer's liability. The contributions towards this insurance

will be paid by the owners who sign the agreements with the ITF. They will be handled by two Scandinavian non-profit insurance groups. The plan was approved for a three - year trial period.

## LR FIGURES SHOW UPTURN IN WORLD SHIPBUILDING

Latest quarterly statistics from Lloyd's Register show an upturn in world shipbuilding activity, especially in the tanker sector.

According to LR's Shipbuilding Return for the second quarter of 1991, the total world orderbook increased by 1.8 million to 39.6 mill. gross tons, compared with the level three months earlier. Orders not commenced increased by 1.2 million to 25.4 million gross tons (1,202 ships), while tonnage under construction at 14.2 mill. tons (1,222 ships) was 0.5 mill. higher than at the end of March.

New orders received during the second quarter amounted to 5.3 mill. gross tons, compared with 3.2 mill. in the March quarter and 1.9 mill. in the final quarter of 1990. Despite this



improvement, new orders received in the first six months of 1991 (8.7 million tons) represented just over half of the tonnage ordered (16.8 m gt) during the same period in 1990.

The total tanker order book increased by 1.5 mill tons to 20.7 mill gross tons, or 52.3 per cent of the total order book. Tanker tonnage under construction totalled 6.6 mill. and orders not commenced 14.1. mill. gross tons.

At 7.3 mill. tons general cargo ships represented 18.4 per cent of the total order book, with container ship (4.3 m gt) accounting for 59.4 per cent of all general cargo tonnage. Bulk carriers, the third largest category, totalled 5.5 mill tons (13.9 per cent), while at 2.9 m (7.3 per cent) the world liquefied gas carrier order book reached its highest level since 1978.

#### **PANAMA REGISTRY ACHIEVES 3.1 MILLION TONS NET GAIN**

Tonnage figures released by the Directorate of Maritime Affairs, Panama, show a net gain for the flag of 3.1 million gross tons and some 184 vessels in the first seven months of 1991.

Up to 31st July 1991, new ship registrations totalled 466 ships aggregating 5.2 million gross tons, which when compared with results obtained for the same period in 1990, reflect a tonnage increase of 19.4%.

Of the ships registering with Panama in the first seven months of this year, 127 were newbuildings aggregating 1.8 million gross tons and representing 34.6% of tonnage joining the Registry.

#### **ABS FIRST SOCIETY TO OFFER NEW CLASS NOTATION FOR TANKERS**

The American Bureau of Shipping will offer a new class notation for tankers.

The notation, DLA (Dynamic Loading Approach), will be optional for tanker owners who opt to apply a dynamic loading analysis technique to the design of a tanker, which results in scantlings (i.e. structural members) exceeding those specified in the ABS Rules for Building and Classing Steel Vessels.

The criteria for determining the hull scantlings as contained in the ABS Steel Vessel Rules have been established incorporating nominal loadings, standard engineering design equations, and satisfactory service experience. These criteria are a proven and recognized basis for the design of tanker scantlings and are applied for granting the ABS Hull Classification A1.

#### **NEW ORDERS**

The Angelicoussis group has reached the final stages of negotiations with South Korean yards for the building of two capesize bulk carriers of 150,000 dwt. with an option for a third sister ship. The price for the first two vessels is around 51 million each with delivery in 1993 and 1994.

#### **EPIROTIKI'S NEW PURCHASE**

Epirotiki Line has bought the cruise ship «Sunward II» of 14,100 grt. from Kloster Cruise Line for around \$ 36 million.

The ship will be renamed «Triton» and will be used on Mediterranean cruises in the summer and Caribbean cruises in the winter.

#### **THE RHINE FLEET**

In line with the European campaign for the scrapping of old ships, the Rhine river fleet was reduced in 1990 by 733 units or 330,000 tons, constituting 5.9% of the total fleet and 2.9% of its volume.

Today, the Rhine fleet consists of

11.622 vessels of all types and sizes totalling 11.2 million tons.

The Dutch flag is in the lead, covering 54.5% of the fleet with 6,337 units of 6.2 million tons. Next comes the German flag, accounting for 26.6% with 2,559 vessels of 2.97 million tons. Next come the flags of Belgium, France, Switzerland and Luxembourg.

#### **BIMCO PROTESTS CALIFORNIA BUNKER TAX**

BIMCO, has sent a letter to the Governor of the State of California protesting against a new sales tax law. In contrast to previous legislation, under the law all quantities of bunkers and lubricants sold at Californian ports are subjected to tax without exemption. At the major ports of Long Beach, Los Angeles, San Francisco, Oakland, Richmond and San Diego, the sales tax is levied at the rate of 8.25%. The rate of other ports is 7.0%.

The new sales tax will significantly increase the operating costs of shipowners and operators calling at California ports. It will also create an undue adverse impact and financial hardship on suppliers and providers of ancillary services such as barge and trucking companies, ship's agents and the like. These parties will be forced to cut costs and compete in a shrinking market as vessels obtain bunkers elsewhere.

#### **GERMAN NEWS AGENCY BECOMES 2000TH INMARSAT-C CUSTOMER**

Germany's largest press agency, the Deutsche Presse-Agentur, dpa, has become Inmarsat's 2000th Inmarsat - C customer, seven months after the system's launch.

#### **AUSTRALIA SELLS WHEAT TO IRAQ**

The Australian Wheat Board announced last month that it had made its first sale of wheat to Iraq since the United Nations embargo on trade was introduced in August last year. Announcing the sale of 100,000 tonnes, the chairman of the Australian Wheat Board, said the sale reinforced Australia's position as Iraq's preferred supplier of wheat. Iraq has just completed its harvest, but damage caused during the Gulf War had conside-

## **GROTON PACIFIC CARRIERS INC.**

**HAS MOVED TO NEW OFFICES**

**AT**

**666 STEAMBOAT ROAD, GREENWICH. CT 06830**  
**TEL: (203) 629-3985 — FAX: (203) 629.9092**  
**TELEX: 222964 -210855**



rably reduced the crop this year. As a result urgent supplies of basic food-stuffs were required. Under the terms of the United Nations embargo, Iraqi funds frozen when the country invaded Kuwait can be released on condition that they be used only for the purchase of essential medical and food supplies.

## ROYAL CRUISE LINE ANNOUNCES EXPANSION OF FLEET

Following a record year, during 1990, Royal Cruise Line is expanding its fleet with the acquisition of the «Royal Viking Sea» in late 1991. After an extensive refurbishment, the 765-passenger luxury vessel enters service for Royal Cruise Line on December 10, 1991 in Singapore. The new ship will be named the «Royal Odyssey», joining the line's popular 450-passenger «Golden Odyssey» and 1,000 - passenger «Crown Odyssey» on worldwide cruises.

Anticipated to cost in excess of US\$ 20 million, the vessel's refurbishment will reflect Royal Cruise Line's attention to passenger comfort. Highlights of the refurbishment include maintaining the original single — seating dining room and passenger capacity of 765 while providing extensive remodeling throughout the 28,000 -ton ship.

The international design team of A & M. Katzourakis, responsible for the interior design of the «Crown Odyssey», has been selected to develop and supervise the «Royal Odyssey's» \$ 20 million refurbishment. The luxury vessel will undergo her 10-week transformation in Singapore.

The increased capacity allows Royal Cruise Line to broaden its cruise destinations, expand the selection of itineraries for its passengers and meet the strong demand for the line's critically acclaimed product. Further, the acquisition signifies tremendous appreciation and support for long term growth by Royal Cruise Line's parent company, Kloster Cruise Limited. Royal Cruise Line's spirited Greek officers and crew, renowned for their warmth, friendliness and outstanding shipboard service, will staff the new vessel.

Noted for its intriguing itineraries and the warm and friendly service of its Greek crew, staff and officers, Royal Cruise Line boasts one of the highest percentages of repeat passengers in the industry. In 1990 the line was voted number one in service by *Conde Nast Traveler* magazine's annual Readers' Choice Poll.

## TSAVLIRIS SALVAGES OBO IN LIBYA

When the 103,000 ton dwt OBO «Queen Evi», fully laden with 100,000 tons iron ore from Narvic Norway, stranded at Ebisco Bay off her discharge port Misurata, Libya, her operators Mamitank Athens engaged Tsavlis Piraeus, to refloat her under Lloyds Open Form.

Tsavlis mobilized their flashship «Megas Alexandros» from salvage station at Piraeus, despatched the 5000 ton dwt craned single decker «Sirt» from Catania, Italy (via Valeta, Malta for taking on rabs for lightening operation) and subcontracted the salvage tug «Matsas Star» from Lavrion Greece with equipment on deck, having initially flown a senior salvage officer and divers to the scene of the casualty for appraisal and co-ordination.

Following a ship to ship lightening operation the «Queen Evi» was refloated with the assistance of two local tugs, whereupon she discharged her cargo at the receiving installation, as

did the lightening vessel «Sirt».

The salvage service, which lasted over two weeks, involved pumping out flooded double bottom tanks and retrieval, by the «Megas Alexandros», of the casualty's anchor, which had ruptured the keel plating and had become embedded therein.

Tsavlis were also active as usual in the Indian Ocean. When the laden 316.000 ton dwt ULCC «Arabian Sea» became disabled about 250 miles off Socotra in adverse weather conditions, Tsavlis was called in to assist. The Tsavlis tug «Appolon» προσέδεε φρουρ ηερ Δξιβοθτι σαλωαγε στατιον ζηιλε τηε σαλωαγε τθγ «Santania» was subcontracted to transport a repair team of technicians from Aden to the casualty.

Following successful repairs the casualty was able to proceed under her own power escorted by the «Appolon».

Welcoming the expansion of its fleet with the «Royal Odyssey», Royal Cruise Lines is setting completely new itineraries in the first quarter of 1992 in the Orient, Africa and India.

Following her debut in Singapore in December, the new Royal Odyssey embarks upon a series of new itineraries. In winter, cruises are planned in

the Orient, India, Africa, Australia, New Zealand, the South Pacific, Hawaii and the Mexican Riviera.

A variety of Alaska itineraries are scheduled for the summer and in autumn, cruise programmes are set in the Mexican Riviera, the Panama Canal, Colonial America, Canada and New England and Hawaii.

## REGIS LOW INSURANCE BROKERS

### International Marine Insurance Specialists

Hull and Machinery  
Protection and Indemnity  
War Risks  
Loss of Earnings  
Ports and Shipyards Package Policies  
Oil and Gas  
Charterers Liabilities  
General Marine Liabilities

Regis Low Limited  
Regis House  
43-46 King William Street  
London EC4R 9BD  
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171  
Telex: 893453  
Fax: 071 929 2024





# Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)  
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

|                         |    |       |
|-------------------------|----|-------|
| ABIN Ο'ΓΛ 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 | 18819 |
| ΑΓΙΑΣΟΣ                 | 82 | 38000 |
| ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ          | 68 | 25003 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)  | 70 | 999   |
| ΑΔΑΜΑΣ                  | 83 | 45293 |
| ΑΕΤΟΣ                   | 72 | 30865 |
| ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ            | 69 | 6326  |
| ΑΘΗΝΑΙ                  | 67 | 9443  |
| ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ           | 76 | 11084 |
| ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ          | 84 | 16800 |
| ΑΤ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ            | 85 | 16800 |

|                    |    |        |
|--------------------|----|--------|
| ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ       | 78 | 8933   |
| ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ | 77 | 9136   |
| ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ  | 71 | 78021  |
| ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΤΡ   | 77 | 9136   |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ    | 83 | 20960  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Τ'ΟΝ    | 77 | 38484  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ    | 83 | 35000  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.        | 73 | 53964  |
| ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)       | 69 | 1599   |
| ΑΚΜΗ               | 77 | 16080  |
| ΑΚΟΗ               | 74 | 55783  |
| ΑΚΡΙΑΣ             | 78 | 13889  |
| ΑΚΡΟΠ              | 83 | 35911  |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)     | 78 | 198784 |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ          | 72 | 13638  |
| ΑΚΤΗ               | 77 | 14998  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ          | 74 | 10058  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ        | 75 | 22575  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ        | 81 | 14841  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ.     | 77 | 1598   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ.    | 77 | 1584   |
| ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ      | 68 | 9084   |
| ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ          | 83 | 15857  |
| ΑΛΙΝ ΙΙ            | 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 ΣΑΝ (δ.)      | 72 | 52440  |
| ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ         | 74 | 52459  |
| ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)     | 72 | 51818  |
| ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ     | 85 | 14400  |
| ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ         | 84 | 22000  |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| AMAZONIA           | 77 | 9328  |
| ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ          | 84 | 38958 |
| ΑΜΙΑΛΑ             | 72 | 13631 |
| ΑΜΟΡΓΟΣ            | 83 | 34000 |
| ΑΜΦΙΩΝ             | 78 | 11173 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ     | 79 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ   | 81 | 38061 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ       | 80 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ      | 84 | 10511 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ   | 89 | 38781 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ    | 79 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ    | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΝΤΟΜ | 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 | 38781 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ  | 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 |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| πρός Φουτζέιρα 9/7      |  |
| ε. Πόρτ Κέμπελα 3/7     |  |
| πρός Σάντος 27/6        |  |
| πρός Πόρτ Ναγόρο 4/7    |  |
| μεσογειακές μεταφορές   |  |
| πρός Γάνδη 8/7          |  |
| πρός Γκνάντακ 9/7       |  |
| πρός Μπουσάν 2/7        |  |
| πρός Τζακάρα 8/7        |  |
| πρός Νιούκασλ 3/7       |  |
| ε. Παρανάγουα 1/7       |  |
| επιπλήθη Τούρκους       |  |
| υπέστειλε λιβεριανή     |  |
| πρός Χάρογνις 13/7      |  |
| μεταφορές Πάτρας        |  |
| πρός Βικτώρια 1/7       |  |
| ε. Λισαβώνα 6/6         |  |
| ε. Σ. Τζών 4/7          |  |
| πρός Μπάρνς Χάρμπορ 5/7 |  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| πρός Πειραιά 27/6     |  |
| πρός Λονδίνο 2/7      |  |
| πρός Πράια Μόλε 24/5  |  |
| α. Χάμιλτον 8/7       |  |
| α. Δεμεράρα 10/7      |  |
| πρός Φιλιππίνες 27/6  |  |
| ε. Σακάινε 7/7        |  |
| πρός Κασσιούγκ 19/5   |  |
| μεσογειακές μεταφορές |  |
| πρός 'Ιντσόν 17/6     |  |
| μετ. «Αιγάλη» (ε.)    |  |
| ε. Σετομπάλ 5/7       |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 8/7     |  |
| α. Σ. Τζών 9/7        |  |
| πρός Κίνα 13/6        |  |
| πρός Χουάγκου 2/7     |  |
| πρός Μασάδουα 25/6    |  |
| πρός 'Ιράν 22/4       |  |
| πρός Κλήβελανκ 5/7    |  |
| στον Πειραιά 1/4      |  |
| δργεί Πειραιά         |  |
| στο Μπαντάρ 'Αμπάς    |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 10/7    |  |
| ε. Βενετία 8/7        |  |
| α. Χιούστον 28/6      |  |
| πρός 'Ιράν 30/6       |  |
| πρός Κήλαγκ 18/6      |  |
| α. Βανκούβερ 6/6      |  |
| υπό ναυπήγηση         |  |
| πρός Βαλαραίζο 3/7    |  |
| πρός Χιούστον 9/7     |  |
| α. Ντάρμπαν 27/6      |  |
| πρός Κήλαγκ 5/7       |  |
| πρός Βοστώνη 21/6     |  |
| πρός Βέλγη 1/7        |  |
| πρός Νιούπορτ 5/7     |  |
| πρός Κασσιούγκ 7/7    |  |
| πρός Κεραμάν 3/7      |  |

|                           |  |
|---------------------------|--|
| ε. Ντουάλα 10/6           |  |
| πρός Σιγκαπούρη 19/5      |  |
| πρός Σιγκαπούρη 28/6      |  |
| πρός ΗΠΑ 1/7              |  |
| πρός Μπαλμπόα 2/7         |  |
| πρός Λισαβώνα 11/7        |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 10/7        |  |
| πρός Ναοέτσου 3/7         |  |
| πρός Κήλαγκ 12/6          |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 10/7        |  |
| πρός Λά Γκουάιρα 11/7     |  |
| πρός Μπαγκόκ 28/6         |  |
| α. Λένγκορν 23/6          |  |
| πρός Ν. Κορέα 18/6        |  |
| πρός 'Ιαπωνία 5/7         |  |
| ε. 'Ιντσόν 30/6           |  |
| πρός Ταϊβάν 5/7           |  |
| ε. 'Αλεξάνδρεια 11/6      |  |
| πρός Χιρσίμα 28/6         |  |
| ε. 'Αντεν 30/3            |  |
| πρός Σουγκέι Ρατζάγκ 28/6 |  |
| πρός Λονδίνο 10/7         |  |
| ε. Ρόττερταμ 12/7         |  |
| ε. Βαλτιμόρη 11/7         |  |
| πρός Κουάλα Τανζούγκ 29/6 |  |
| πρός Κήλαγκ 28/6          |  |
| πρός 'Αλγέρι 28/5         |  |
| πρός Τσιουάν 3/7          |  |
| πρός ΗΠΑ 8/7              |  |
| πρός 'Αλγέρι 11/7         |  |
| πρός Τσιουάν 8/7          |  |
| πρός Ρουέν 11/7           |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 10/7        |  |
| ε. Ταμπόρε 23/6           |  |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ    | 77 | 15378  |
| ΑΝΑΜΕΛΙ              | 77 | 14584  |
| ΑΝΑΣ ΛΑ'Τ'ΟΝ (δ.)    | 82 | 3368   |
| ΑΝΑΣ ΤΑ'ΤΓΚΕΡ (δ.)   | 83 | 5280   |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ            | 80 | 15688  |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)       | 75 | 89222  |
| ΑΝΑΦΗ                | 85 | 34400  |
| ΑΝΔΡΕΑΣ              | 77 | 15592  |
| ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ            | 71 | 18834  |
| ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)       | 84 | 38500  |
| ΑΝΔΡΟΣ               | 85 | 34500  |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)    | 72 | 119505 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)    | 72 | 119505 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | 76 | 115481 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ       | 73 | 32781  |
| ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ       | 77 | 20676  |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΑΝΕΜΟΣ                  | 76 | 8376   |
| ΑΝΕΜΩΝΗ                 | 79 | 10996  |
| ΑΝΙΜΑΡ                  | 72 | 10527  |
| ΑΝΝΑ (δ.)               | 69 | 46389  |
| ΑΝΝΑ Α.                 | 79 | 12214  |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.              | 83 | 35808  |
| ΑΝΝΟΥΛΑ                 | 71 | 9826   |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ         | 71 | 30193  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ         | 87 | 25169  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ      | 77 | 34130  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ         | 84 | 36353  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ           | 84 | 36353  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ          | 85 | 25300  |
| ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ             | 78 | 24941  |
| ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)          | 72 | 17355  |
| ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)          | 76 | 28059  |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)          | 81 | 30822  |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ | 89 | 70000  |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)  | 73 | 101439 |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)  | 73 | 116150 |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ            | 76 | 6051   |
| ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ               | 75 | 35716  |
| ΑΠΟΛΙΑ                  | 75 | 34409  |
| ΑΡΑΓΚΟΝ                 | 73 | 10713  |
| ΑΡΑΜΙΣ (δ.)             | 77 | 75124  |
| ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ               | 83 | 13508  |
| ΑΡΚΟΞΥ (δ.)             | 76 | 19016  |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)         | 78 | 75588  |
| ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)           | 77 | 19378  |
| ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)        | 91 | 29500  |
| ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΕΡ            | 78 | 20328  |
| ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ          | 78 | 20328  |

|                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| ΑΡΕΤΗ                 | 73 | 13631 |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.          | 72 | 20239 |
| ΑΡΙΑΝΑ                | 73 | 23134 |
| ΑΡΙΕΛ                 | 70 | 7571  |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ           | 85 | 13600 |
| ΑΡΙΩΝ                 | 73 | 13633 |
| ΑΡΚΑΔΙ                | 83 | 4097  |
| ΑΡΧΑΔΙΑ (δ.)          | 82 | 30042 |
| ΑΡΚΑΣ                 | 88 | 36309 |
| ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ            | 81 | 18300 |
| ΑΡΜΟΝΙΑ               | 73 | 23144 |
| ΑΡΜΠΕΛΛΑ              | 75 | 22575 |
| ΑΡΤΕΜΙΣ               | 87 | 36648 |
| ΑΡΤΕΜΙΣ               | 77 | 86259 |
| ΑΡΤΕΜΩΝ               | 65 | 8344  |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ            | 84 | 22172 |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ            | 76 | 30149 |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ             | 84 | 25063 |
| ΑΣΗΜΙΝΑ               | 66 | 35001 |
| ΑΣΚΟΝΑ                | 81 | 30500 |
| ΑΣΛΕ'Υ                | 70 | 13363 |
| ΑΣΤΗΡ                 | 74 | 13633 |
| ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)       | 70 | 17485 |
| ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)    | 76 | 18343 |
| ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.) | 62 | 18033 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)        | 81 | 14582 |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) | 74 | 128399 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)     | 78 | 35315  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ      | 83 | 37452  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ     | 77 | 37456  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ    | 86 | 35954  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ     | 81 | 31854  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ    | 81 | 35840  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)         | 75 | 44801  |
| ΑΤΛΑΣ                 | 77 | 11804  |
| ΑΥΛΙΑ                 | 79 | 10993  |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ       | 77 | 8096   |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ              | 86 | 2335   |
| ΑΦΡΟΣ                 | 70 | 18328  |

|                            |  |
|----------------------------|--|
| πρός 'Ιαπωνία 30/6         |  |
| πρός Π. Σάιδ 29/6          |  |
| πρ. «Vulcanus II»          |  |
| ε. Σ. 'Αννα Μπαλ 9/7       |  |
| υψωσε σημαία Μπαχάμας      |  |
| ε. Πειραιά 27/6            |  |
| ε. Χέι Πόιντ 30/6          |  |
| ε. Γουάλα 6/7              |  |
| μετ. «'Αγγελική Δ.» (κ.)   |  |
| ε. Μουροράν 3/7            |  |
| πρός Γιοκαχάμα 30/6        |  |
| ε. Κισαράζου 5/7           |  |
| πρός Φουτζέιρα 17/6        |  |
| πρός Ράις Τανούρα 8/6      |  |
| πρός Κόμπε 3/7             |  |
| ε. Κασσιούγκ 15/6          |  |
| πρός 'Ανκόνα 10/7          |  |
| ε. Νιούκασλ 3/7            |  |
| πρός Κέιπ Πάσερ 8/7        |  |
| δ. Σουέζ 13/7              |  |
| πρός Μπουσάν 7/7           |  |
| πρός Καμάρα 27/6           |  |
| πρός Σίλκιντα 19/6         |  |
| α. Βενετία 24/6            |  |
| πρός 'Ινδονησία 18/6       |  |
| πρός Κήλαγκ 25/6           |  |
| πρός Γάνδη 28/6            |  |
| πρός Κήλαγκ 28/6           |  |
| πρός Παρανάγουα 5/7        |  |
| μετ. «Πανόκκα» (ε.)        |  |
| πρός Λάρνακα 21/6          |  |
| πρ. «'Ατένι»               |  |
| ε. Ν. 'Υόρκη 9/7           |  |
| πρός Χέι Πόιντ 18/6        |  |
| πρός 'Οκινάβα 10/6         |  |
| μετ. «Κρήνη» (ε)           |  |
| δ. Δαρδανέλλια 3/7         |  |
| μετ. «'Αγιος Μηνάς» (ε)    |  |
| πρός Γιβραλτάρ 18/6        |  |
| πρός 'Ιαπωνία 4/7          |  |
| πρός Ράις Σουαχί 9/7       |  |
| ε. Κουίνχουαγκντάο 7/6     |  |
| πρός Σιγκαπούρη 8/7        |  |
| πρός Ν. 'Υόρκη 15/6        |  |
| πρός Βαρκελώνη 9/7         |  |
| υπό ναυπήγηση              |  |
| πρός Ταϊβάν 27/6           |  |
| α. Βανκούβερ 31/5          |  |
| πρός Κορέα 28/6            |  |
| πρός ΗΠΑ 17/6              |  |
| πρός Πράβιντενς 2/7        |  |
| ε. Χούντικσβαλ 8/7         |  |
| πρός Λά Γκουάιρα 1/7       |  |
| ε. Βαλτιμόρη 7/7           |  |
| μεταφορές Ρεθύμνου         |  |
| πρός Μπαλάνο Τέρμιναλ 19/6 |  |
| ε. Σάν Νικόλας 1/6         |  |
| πρός Μπ. 'Αμπάς 18/5       |  |
| πρός 'Ιντσόν 8/7           |  |
| πρός Σαουδική 'Αραβία 23/6 |  |
| πρός 'Ιαπωνία 28/6         |  |
| πρός Δ. 'Αφρική 27/5       |  |
| πρός Ν. 'Αμερική 13/6      |  |
| πρός Δακάρ 8/7             |  |
| ε. Κολούμπια Ρίβερ 10/7    |  |
| α. Σάντος 7/7              |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 5/7          |  |
| πρός Ούμπε 6/7             |  |
| πρός ΗΠΑ 10/7              |  |
| πρός Ν. Χαμαίρ 10/7        |  |
| πρός Γκαϊτεμπούργκ 12/7    |  |
| πρός Πόρτο Ρίκο 5/7        |  |
| πρός Βενεζουέλα 4/7        |  |
| επιπλήθη Τούρκους          |  |
| επισκ. Ντουμπάι 4/7        |  |
| πρός Καρίμπο 18/6          |  |
| πρός 'Ανω 'Ανατολή 29/5    |  |
| πρός Ρόττερταμ 4/7         |  |
| πρός Κόμπε 28/6            |  |
| ε. Ν. 'Ορλεάν 10/7         |  |
| πρός Γκουίνγκντάο 5/7      |  |
| ε. Πόρτ 'Αρθουρ 10/7       |  |
| πρός Μπ. 'Αμπάς 1/5        |  |
| ε. Ρουέν 8/7               |  |
| ε. Πειραιά 7/7             |  |
| δργεί Πειραιά              |  |
| ε. Πόρτο Καμέλο 28/6       |  |



|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΒΑΛΙΑΝΤ             | 72 | 11076 |
| ΒΑΛΠΑΡΑΪΤΣΟ ΡΗΦΕΡ   | 72 | 5882  |
| ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ           | 77 | 35716 |
| ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ           | 76 | 11802 |
| ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)        | 68 | 12588 |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)    | 65 | 1423  |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)   | 59 | 1589  |
| ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)      | 91 | 56580 |
| ΒΕΝΕΤΙΚΟ            | 78 | 12238 |
| ΒΕΡΓΩ (μ.)          | 72 | 57527 |
| ΒΙΒΗ Μ.             | 78 | 1600  |
| ΒΟΛΟΣ Ι.            | 58 | 10340 |
| ΒΟΛΤΑΖ (δ.)         | 72 | 1589  |
| ΒΟΡΗ                | 84 | 20009 |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ | 59 | 9374  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)      | 67 | 35041 |

|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| ΓΑΛΗΝΗ                 | 58 | 1584  |
| ΓΑΛΗΝΗ                 | 77 | 39236 |
| ΓΑΛΙΣΣΑΣ               | 77 | 17412 |
| ΓΑΡΜΠΗΣ                | 72 | 41184 |
| ΓΕΡΟΣ (δ.)             | 73 | 30067 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)       | 61 | 18798 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.            | 72 | 12204 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ | 77 | 3321  |
| ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)       | 75 | 16489 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)      | 65 | 37710 |
| ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)     | 66 | 2475  |
| ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)        | 65 | 1598  |
| ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ          | 83 | 21200 |
| ΓΚΙΚΑΣ                 | 80 | 10991 |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ          | 74 | 59995 |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑΤΡ        | 76 | 16014 |

|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ      | 73 | 16439  |
| ΣΤΡΙΑ                  | 76 | 13036  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ          | 77 | 11733  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ           | 78 | 13005  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ   | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ       | 72 | 12919  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ          | 79 | 14530  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ     | 74 | 13036  |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ        | 72 | 13179  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΖΤ         | 76 | 14592  |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ          | 71 | 16306  |
| ΓΟΥΑΙΒ (δ.)            | 58 | 12732  |
| ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ      | 72 | 19980  |
| ΓΟΥ'ΙΜΕΑ               | 84 | 34253  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ      | 76 | 19284  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ         | 79 | 19284  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ        | 75 | 19451  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ         | 79 | 19287  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ         | 72 | 19426  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΑΤ       | 76 | 19264  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ        | 73 | 19451  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΧ           | 74 | 19264  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ        | 77 | 19285  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ 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 ΠΡΟΞΕΣ (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 | 16090 |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.    | 63 | 24414 |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)  | 68 | 48887 |
| ΔΥΣΤΟΣ           | 72 | 3847  |
| ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ     | 86 | 34620 |
| ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ    | 69 | 12705 |
| ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ | 85 | 21300 |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΕΒΙΑ                  | 81 | 10029  |
| ΕΒΜΑΡ                 | 76 | 16398  |
| ΕΒΝΙΚ (δ.)            | 75 | 125947 |
| ΕΒΝΟΣ                 | 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   |
| ΕΛΙΣ (δ.)             | 69 | 1553   |
| ΕΛΛΑΣ (δ.)            | 68 | 39531  |
| ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)        | 79 | 254076 |
| ΕΛΛΗ                  | 76 | 11282  |
| ΕΛΛΗΝ                 | 82 | 19370  |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.) | 76 | 47344  |
| ΕΛΠΙΔΑ                | 63 | 1554   |
| ΕΛΠΙΣ                 | 71 | 9885   |
| ΕΛΠΙΣ                 | 84 | 37472  |
| ΕΜΕΡΑΛΔ               | 85 | 28000  |
| ΕΜΠΡΟΣ                | 78 | 8890   |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)    | 72 | 1598   |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)  | 65 | 12079  |
| ΕΝΑΡΞΙΣ               | 79 | 10985  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| ἀργεί Πειραιά         |  |
| πρός Μπουργκάδ 6/7    |  |
| πρός Σαγκάη 21/6      |  |
| ε. Λέ Χάβρη 10/7      |  |
| πρός Άλιβέρι 30/6     |  |
| πρός Βόλο 6/7         |  |
| πρός Πειραιά 22/6     |  |
| υπό ναυπήγησης        |  |
| ε. Μπ. Άϊρες 25/6     |  |
| πρός Ν. Ύδρη 5/7      |  |
| πρός Βελγιά 6/7       |  |
| μεσογειακές μεταφορές |  |
| ε. Πειραιά 3/7        |  |
| πρ. «Sumiko»          |  |
| ἀργεί Πειραιά         |  |
| πρός Νταμμάμ 12/7     |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| μεσογειακές μεταφορές   |  |
| ε. Ν. Όρλεάνη 5/7       |  |
| πρός Γκίλογκ 29/6       |  |
| μετ. «Φαλκονέρα» (λ.)   |  |
| α. Χιούστον 8/7         |  |
| μεταφορές Φουτζέιρας    |  |
| ε. Δακάρ 28/6           |  |
| πρός Πειραιά 25/6       |  |
| πρός Πόρτ ντέ Μπούκ 5/7 |  |
| στή Φουτζέιρα (ἀποθήκη) |  |
| ε. Σουέζ 13/7           |  |
| πρός Βαντί Φεράν 13/7   |  |
| πρός Νευρόντ Μπαί 16/5  |  |
| ε. Όκλαντ 5/7           |  |
| πρός Πόρτο Όρντάς 26/6  |  |
| ε. Τενερίφη 8/7         |  |

|                              |  |
|------------------------------|--|
| α. Ν. Όρλεάνη 4/7            |  |
| πρός Ντάρβιν 4/7             |  |
| πρός Πένκο 3/7               |  |
| πρός Ν. Όρλεάνη 26/6         |  |
| α. Ν. Όρλεάνη 3/7            |  |
| πρός Μανίλα 18/6             |  |
| πρός Κουάτσακόλκας 4/7       |  |
| α. Μανίλα 9/7                |  |
| μετ. «Σπύρος Μ.» (ε.)        |  |
| μετ. «Αξιόπестι» (μ.)        |  |
| πρός Ντάρ ές Σαλάμ 26/6      |  |
| ἀργεί Πειραιά                |  |
| ε. Άλεξάνδρηττα 8/7          |  |
| α. Πόρογκρον 3/7             |  |
| πρός Ν. Κορέα 7/7            |  |
| πρός Ρίο Ίανέιρο 5/7         |  |
| α. Νταβό 29/6                |  |
| ε. Ταβό 23/6                 |  |
| πρός Σιγκαπούρη 24/6         |  |
| πρός Κόντινεντ 19/6          |  |
| ε. Πόρτ Κέλαγκ 9/7           |  |
| πρός Πόρτ Σάις 9/7           |  |
| ε. Ρόττερταμ 7/7             |  |
| ε. Χουάγκουα 20/6            |  |
| ε. Τζέμπελ Ντάνα 6/7         |  |
| πρός Καναδά 27/6             |  |
| δ. Ντόβερ 3/7                |  |
| πρός Πόρτ Σουάνα 2/7         |  |
| πρός Τουάπσε 5/7             |  |
| ε. Φός 2/7                   |  |
| α. Άμστερνταμ 29/6           |  |
| ε. Σιγκαπούρη 29/6           |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 30/6            |  |
| μετ. «Χόγκ Κόγκ Γκλόρυ» (ε.) |  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| πρός Χάρκ 31/3        |  |
| μεσογειακές μεταφορές |  |
| πρός Σακάτα 8/7       |  |
| ἀργεί Άλιβέρι         |  |
| πρός Άβόνα 11/6       |  |
| πρός Λονδίνο 23/6     |  |
| πρός Λάγος 24/6       |  |
| πρός Βενεζουέλα 1/7   |  |
| ε. Πόρτ Κέμπελ 7/7    |  |
| α. Λισαβώνα 21/6      |  |
| πρός Ταϊβάν 23/6      |  |
| πρός Κάρτσι 12/7      |  |
| υπέστειλε παναμάρικη  |  |
| α. Ράς Τανούρα 28/6   |  |
| μεσογειακές μεταφορές |  |
| πρός Κίνα 13/6        |  |
| ε. Βενετία 8/7        |  |
| πρός Μπ. Χομινί 1/6   |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| ἀργεί Βασύρα            |  |
| α. Καναδά 9/7           |  |
| πρός Φουτζέιρα 9/7      |  |
| πρός Μπαγκόγκ 19/5      |  |
| πρός Μελβούρνη 19/5     |  |
| πρός Φιλαδέλφεια 9/5    |  |
| πρός Πόρτο Μπολιβάρ 9/7 |  |
| ε. Κόμπε 4/7            |  |
| πρός Άργεντινή 14/6     |  |
| πρός Πειραιά 9/7        |  |
| πρός Όδησσό 5/7         |  |
| πρός Πόρτ ντέ Μπούκ 4/7 |  |
| στήν Πάχη (ἀποθήκη)     |  |
| α. Καμπόνα 21/6         |  |
| ε. Φιλαδέλφεια 9/7      |  |
| πρός Ίνδονησία 22/6     |  |
| μεσογειακές μεταφορές   |  |
| πρός Άλγέρι 11/6        |  |
| ε. Γκάνδη 3/7           |  |
| πρός Γένοβα 15/4        |  |
| πρός Πειραιά 9/7        |  |
| μετ. «Vamail V» (κ.)    |  |
| πρός Ίταλία 13/5        |  |
| α. Χιούστον 6/7         |  |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΕΝΤΕΒΟΡ               | 84 | 22208  |
| ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΝΘ          | 73 | 36265  |
| ΕΞΠΛΟΡΕΡ              | 84 | 22208  |
| ΕΞΠΡΕΣ                | 78 | 12888  |
| ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ        | 73 | 4658   |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ             | 70 | 10006  |
| ΕΡΙΠΤΑ II (δ.)        | 72 | 126140 |
| ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ             | 76 | 12557  |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.            | 78 | 16935  |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ              | 73 | 13631  |
| ΕΥΘΥΤΗΣ               | 73 | 10006  |
| ΕΥΡΟΣ (δ.)            | 84 | 24310  |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ              | 71 | 16379  |
| ΕΥΡΟΣΤΟ'Υ             | 70 | 16374  |
| ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ        | 79 | 10998  |
| ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ           | 80 | 10342  |
| ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)          | 75 | 57180  |
| ΕΦΕΣΣΟΣ               | 73 | 18958  |
| ΖΑΝΕΤ                 | 66 | 4503   |
| ΖΑΝΝΗΣ                | 81 | 22857  |
| ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)          | 77 | 69338  |
| ΖΕΥΣ                  | 71 | 87687  |
| ΖΕΦΥΡΟΣ II.           | 77 | 18838  |
| ΖΗΝΗ                  | 81 | 23100  |
| ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ         | 78 | 13977  |
| ΖΙΜ ΚΑΟΙΟΥΓΚ          | 72 | 15952  |
| ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ             | 79 | 13941  |
| ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ           | 76 | 32465  |
| ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ         | 72 | 15455  |
| ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ           | 84 | 14103  |
| ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ             | 78 | 13941  |
| ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ            | 76 | 32465  |
| ΖΙΝΙ                  | 76 | 11348  |
| ΗΓΚΛ (δ.)             | 79 | 26973  |
| ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ             | 77 | 34035  |
| ΗΡΑ                   | 76 | 17129  |
| ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ            | 81 | 16700  |
| ΗΡΑΙΣΤΟΣ              | 83 | 45025  |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)   | 81 | 58397  |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ          | 68 | 12660  |
| ΘΑΛΕΙΑ                | 82 | 33374  |
| ΘΑΛΕΙΑ                | 76 | 18873  |
| ΘΕΑΓΕΝΗΣ              | 72 | 9988   |
| ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)          | 65 | 26174  |
| ΘΕΟΜΗΤΩΡ              | 82 | 38979  |
| ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ       | 82 | 24000  |
| ΙΒΑΚΑ ΡΗΦΕΡ           | 71 | 6631   |
| ΙΒΑΚΟΣ (δ.)           | 75 | 19752  |
| ΙΛΙΑΣ (δ.)            | 75 | 39995  |
| ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ        | 72 | 38278  |
| ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ        | 73 | 9547   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ        | 72 | 9964   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ        | 83 | 20960  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ         | 67 | 14569  |
| ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ           | 77 | 6933   |
| ΙΟΣ                   | 85 | 34400  |
| ΙΡΕΝΕΖ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.) | 75 | 20570  |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.)           | 69 | 1110   |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)        | 61 | 22075  |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ    | 82 | 35626  |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ         | 77 | 16267  |
| ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ            | 81 | 13913  |
| ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ           | 76 | 12772  |
| ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ             | 76 | 15967  |
| ΚΑΘΡΙΝ Λ.               | 70 | 16285  |
| ΚΑΛΗ Λ.                 | 77 | 35716  |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.             | 74 | 15938  |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ    | 85 | 17879  |
| ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)        | 68 | 2757   |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ         | 81 | 31850  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)    | 77 | 247180 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)    | 76 | 218447 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ        | 68 | 25120  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ        | 73 | 12458  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ         | 81 | 15819  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)    | 77 | 247180 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.) | 76 | 218447 |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ        | 67 | 15472  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ       | 71 | 30193  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.         | 82 | 36284  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.       | 82 | 36341  |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ          |    |        |
| ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ               | 82 | 29281  |
| ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ               | 82 | 32078  |
| ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)  | 80 | 19982  |
| ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)           | 74 | 33914  |
| ΚΑΡΜΕΝ                  | 78 | 21122  |
| ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ           | 72 | 14212  |
| ΚΑΡΟΣ                   | 67 | 12702  |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ                | 68 | 12701  |
| ΚΑΡΥΑΝΤΑ                | 73 | 34067  |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ                | 70 | 18040  |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)          | 68 | 1597   |
| ΚΑΣΤΟΣ ΡΗΦΕΡ            | 70 | 8190   |
| ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΟ (δ.)         | 91 | 29900  |
| ΚΑΣΤΩΡ Π.               | 83 | 14315  |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.            | 72 | 1532   |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ    | 77 | 8750   |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)        | 68 | 2376   |
| ΚΑΤΙΝΑ (δ.)             | 66 | 38878  |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)     | 78 | 245140 |
| ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)            | 75 | 138255 |
| ΚΙΡΚΗ (δ.)              | 70 | 44954  |
| ΚΛΕΛΙΑ                  | 91 | 12200  |
| ΚΛΕΩΝ                   | 76 | 59319  |
| ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)    | 73 | 18744  |
| ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)  | 81 | 19989  |
| ΚΟΙΜΗΣΙΣ                | 81 | 34188  |
| ΚΟΜΕΤ                   | 78 | 14374  |
| ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ        | 71 | 15547  |
| ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ            | 73 | 114543 |
| ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ          | 73 | 39219  |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ        | 71 | 38820  |
| ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ         | 68 | 22836  |

πρὸς Νιούπορτ 4/7  
πρ. «Istanbul Z.»  
ε. Λιανουογκάγκ 17/6  
πρ. Ἀλγκείρας 10/7  
ἐπισκ. Πειραιᾶ 21/12  
ἐπωλήθη άλλοδαπούς  
ἀργεῖ Πειραιᾶ  
πρὸς Κίνα 1/7  
ε. Τέμα 7/7  
ε. Μόντρεαλ 1/7  
πρὸς Χοντίντα 29/6  
πρὸς Ἀρούμα 14/6  
πρὸς Ν. Ὀρλεάνη 8/6  
δ. Ντόβερ 4/6  
πρὸς Βρέμη 28/6  
πρὸς Γιοκοχάμα 28/6  
πρὸς Δ. Ἀφρική 23/6  
ε. Γκάλβεστον 11/6  
πρὸς Λάριμνα 2/7  
πρὸς Δ. Ἀφρική 16/6  
πρὸς Βραζιλία 24/4  
πρὸς Βραζιλία 13/7  
πρὸς Τσιουάν 31/5  
πρὸς Βικτώρια 24/5  
α. Κοπερ 10/7  
πρὸς Σιγκαπούρη 6/7  
πρὸς Κίληαγκ 6/7  
πρὸς Καλιφόρνια 8/7  
πρὸς Κίληαγκ 10/7  
πρ. «Μαίρη»  
α. Χόγκ Κόγκ 4/7  
πρὸς Λός Ἀντζελες 9/7  
πρὸς Κόρινθο 23/6  
πρ. «Phillips Oklahoma»  
α. Ν. Ὀρλεάνη 26/5  
πρὸς Πειραιᾶ 8/7  
ε. Λάγος 30/6  
πρὸς Σικελία 5/7  
πρὸς Σαλάντανα Μπ. 13/7  
πρὸς Μιλὰκι 23/6  
ε. Μπουκπουόγκ 8/7  
ε. Γκνάνανκ 8/7  
πρὸς Σάν Πέντρο 16/6  
πρ. «Lydis P.»  
πρ. «Berlinda»  
ε. Ρίο Ἰανέιρο 6/7  
πρὸς Μασάν 2/7  
ε. Ν. Ὀρλεάνη 9/7  
α. Μπιμπό 26/4  
ε. Γιούροπορτ 13/7  
πρὸς Πάτρα 8/7

πρὸς Σάφι 12/7  
πρὸς Νάπη 10/7  
ε. Πόρτο Μπολίβαρ 30/6  
πρὸς Κίνα 26/6  
α. Σαίντ Τζών 26/6  
μεσογαϊακὲς μεταφορὲς  
α. Ἀλεξάνδρεια 4/7  
πρὸς Αὐστραλία 16/6

α. Οὐμ Σάις 26/6  
πρὸς Αἴγυπτο 11/7  
πρὸς Μπ. Ἀμπάς 17/6  
πρὸς Ἰταλία 27/6  
α. Χοντίντα 7/6  
πρὸς Βανκούβερ 6/7  
ε. Μπιζέρτα 31/7  
πρὸς Ντηνρόιτ 7/7  
πρ. «Byzantine Energy»  
πρὸς Εὐρώπη 28/6  
α. Ράς Τανούρα 1/6  
πρὸς Γιάνμπου 18/6  
πρὸς Ἀργεντίνη 22/6  
πρὸς Βαλπαράιζο 10/7  
πρὸς Μελβούρνη 14/6  
α. Λοῦι Τέρμινάλ 2/7  
ε. Λοῦι Τέρμινάλ 7/7  
πρὸς Ἀσσεντ 10/7  
πρὸς Βραζιλία 8/7  
ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/7  
ε. Ὀδησσός 27/6

πρὸς Μπ. ἈΜπάς 20/5  
ε. Τσίμπα 10/7  
ε. Σ. Ἄννα Μπαϊν 30/6  
πρὸς Λιβύη 1/7  
πρ. «Asian Pearl»  
πρὸς Καοσιούγκ 7/7  
πρὸς Σάντος 6/7  
ε. Πειραιᾶ 9/7  
πρὸς Ἰαπωνία 13/6  
πρὸς Κίνα 20/6  
μεσογαϊακὲς μεταφορὲς  
ε. Πειραιᾶ 21/6  
ὑπὸ ναυπήγησις  
πρ. «Jovian Lily»  
πρὸς Λεμεσσός 9/7  
πρὸς Βόλο 7/7  
πρὸς Σ. Λοῦι γιτ Ρόν 6/7  
α. Σάο Σεμπαστιάο 5/6  
στή Φουτζέιρα (ἀποθήκη)  
πρ. «Φόροσιλ Α.»  
πρὸς Φερνάντιλ 2/7  
μετ. «Κλέλια Χ.φ.» (ε.)  
πρὸς Φιλαδέλφεια 7/7  
ε. Πενάγκ 10/7  
πρὸς Γκλάντισσοουν 5/7  
πρὸς Μίζουσιμια 2/7  
πρὸς Λός Ἀντζελες 7/7  
πρὸς Χάμπτον 26/6  
πρὸς Φουτζέιρα 20/5  
πρὸς Χάμπτον 7/7  
ε. Λουλέα 5/7  
α. Κόποους Κόλτσι 13/6



|                         |    |       |                         |
|-------------------------|----|-------|-------------------------|
| ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 80 | 19982 | ε. Ρότερνταμ 13/7       |
| ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ       | 70 | 8201  | πρός Πόρτο Μπολιβάρ 7/7 |
| ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)            | 84 | 38000 | πρός Ίταλια 9/7         |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)           | 89 | 1579  | πρός Πάτρα 9/7          |
| ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ             | 72 | 40720 | α. Σαντάνα 2/7          |
| ΚΡΑΝΤΩΡ                 | 71 | 8630  | πρός Ίλο 11/6           |
| ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)   | 74 | 18744 | έπισκ. Πειραιά 12/7     |
| ΚΡΕΩΝ                   | 70 | 18164 | πρός Αβόνα 13/6         |
| ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)         | 86 | 24900 | πρός Ίταλια 5/7         |
| ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)          | 86 | 24900 | δ. Ντόβερ 8/7           |
| ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)       | 68 | 14923 | πρός Λέ Χάβρη 10/7      |
| ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)      | 74 | 42470 | πρός Ίταλια 10/7        |
| ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)     | 67 | 14926 | δ. Κων/πολη 7/7         |
| ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)        | 86 | 26874 | α. Κάρτσι 8/7           |
| ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)         | 73 | 42470 | πρός Γιάννου 5/7        |
| ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)         | 86 | 24000 | πρός Γιβραλτάρ 1/7      |
| ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)        | 86 | 24900 | πρός Ρότερνταμ 5/7      |
| ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)           | 74 | 61054 | πρός Γιβραλτάρ 2/7      |
| ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)        | 73 | 61054 | ε. Φός 10/7             |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)         | 73 | 42470 | πρός Ίταλια 1/7         |
| ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)     | 86 | 24000 | πρός Κουβέιτ 20/6       |
| ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)    | 86 | 24000 | ε. Φός 7/7              |
| ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)       | 86 | 24900 | ναυπηγ. Ναγκασάκι       |
| ΚΡΙΟΣ                   | 71 | 11101 | πρός Αυστραλία 3/7      |
| ΚΡΙΤΙΑΣ                 | 67 | 9549  | ε. Πειραιά 15/6         |
| ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 80 | 19882 | α. Κάρτσι 3/7           |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ              | 78 | 21194 | ε. Σάν Βισέντε 28/6     |
| ΚΥΘΝΟΣ (δ.)             | 71 | 17355 | α. Σταβάγκερ 5/7        |
| ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ       | 81 | 29710 | α. Χάιφα 1/7            |
| ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)          | 74 | 80250 | ε. Φουτζέιρα 9/5        |
| ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)          | 77 | 18658 | ε. Πειραιά 6/7          |
| ΛΑΜΚΟΣ                  | 61 | 5643  | πρ. «Kiyoyasu Maru»     |
| ΛΑΜΩΝ                   | 69 | 8825  | ε. Χάμπτον 27/6         |
| ΛΑΜΥΡΑ                  | 83 | 36000 | πρός Ταϊβάν 19/6        |
| ΛΑΡΑ Σ.                 | 72 | 8848  | πρός Κούβα 5/6          |
| ΛΑΡΡΥ Α.                | 70 | 16306 | δ. Γιβραλτάρ 9/6        |
| ΛΑΣΙΘΙ                  | 77 | 4965  | έπισκ. Πειραιά          |
| ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ           | 70 | 18799 | πρός Ν. Υόρκη 30/6      |
| ΛΕΒΑΝΤΕΣ                | 77 | 65874 | έπισκ. Πειραιά 19/5     |
| ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)            | 74 | 52830 | πρός Σικελία 10/7       |
| ΛΕΩΝ                    | 73 | 70931 | πρός Ν. Κορέα 16/4      |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)           | 66 | 29287 | στή Φορταλίζα (αποθήκη) |
| ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ               | 72 | 14212 | α. Χόγκ Κόγκ 11/7       |
| ΛΗΝΤΕΡ                  | 84 | 20494 | πρός Ναγκόγια 10/7      |
| ΛΗΤΩ                    | 78 | 18104 | πρός Τάμπα 24/6         |
| ΛΗΤΩ                    | 77 | 11264 | πρός Κουβέιτ 8/7        |
| ΛΙΑ (μ.)                | 78 | 33191 | πρός Γκλάντστον 13/6    |
| ΛΙΚΑ                    | 76 | 81815 | πρός Τουμπάρδο 1/6      |
| ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ         | 68 | 9505  | πρός Πόρτο Λιμών 28/6   |
| ΛΙΣΜΠΟΑ                 | 71 | 2557  | πρός Λαττάκια 24/6      |
| ΛΟΓΙΑΛΤΥ                | 69 | 9045  | στή Βασίλεια            |
| ΛΟΥΓ'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ    | 86 | 36800 | πρός Αμβέρσα 29/6       |
| ΛΟΥΣΙΟΣ                 | 73 | 63287 | πρός Φουκουγιμα 5/7     |
| ΛΥΔΙ                    | 70 | 14878 | πρός Βραζιλία 23/6      |
| ΛΥΔΙΑ II.               | 74 | 8740  | ε. Άσντον 7/7           |

|                   |    |       |                          |
|-------------------|----|-------|--------------------------|
| ΜΑΓΔΑ Π.          | 74 | 21755 | ε. Πόρτο Κέλαγκ 3/7      |
| ΜΑΖΑΛ II (δ.)     | 65 | 2678  | πρός Ίταλια 4/7          |
| ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)      | 70 | 17485 | στό Ίμμιγκχαμ 15/7       |
| ΜΑ'ΓΑΜΙ ΡΗΦΕΡ     | 69 | 8047  | ε. Τρίπολη 28/7          |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)    | 81 | 23000 | πρός Ν. Υόρκη 2/7        |
| ΜΑΙΡΗ             | 68 | 22391 | πρός Γιβραλτάρ 7/7       |
| ΜΑΙΡΗ Α.          | 74 | 22246 | πρός Μπ. Άμπας 14/4      |
| ΜΑΙΡΗ Μ.          | 75 | 22577 | πρός Φλόσσινγκ 10/7      |
| ΜΑΙΡΗ Ν.          | 76 | 22297 | ε. Νταλιάν 23/6          |
| ΜΑΙΡΗΝΗ           | 72 | 20713 | πρός Βραζιλία 22/6       |
| ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ         | 69 | 18923 | στό Μπ. Άϊρες 23/5       |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ         | 73 | 31427 | έπισκ. Πειραιά           |
| ΜΑΝΑ              | 77 | 30263 | πρός Λός Άντζελες 3/7    |
| ΜΑΝΕΞΙ            | 70 | 11256 | πρός Βραζιλία 2/7        |
| ΜΑΝΘΟΣ            | 77 | 5874  | πρός Άλγερία 24/6        |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ          | 70 | 9169  | ε. Αμβέρσα 4/7           |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)    | 83 | 31951 | πρός Πόρτο Μιράντα 4/7   |
| ΜΑΝΤΩ V.          | 72 | 17432 | πρός Αιγούστα 4/7        |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ    | 80 | 33500 | ε. Ν. Όρλεάν 10/7        |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)      | 71 | 18552 | πρ. «Marathon Key»       |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ | 78 | 10994 | πρός Νιούκαστλ 30/6      |
| ΜΑΡΙΑ             | 81 | 29761 | πρός Τράν 14/6           |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Α.        | 74 | 15938 | α. Ν. Όρλεάν 8/7         |
| ΜΑΡΙΑ Ι.Α.        | 84 | 19800 | πρός Ν. Όρλεάν 27/6      |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)     | 70 | 51802 | πρός Χιοσάτον 26/6       |
| ΜΑΡΙΑ Σ.          | 70 | 1592  | έπισκ. Αμβούργο 22/6     |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)     | 73 | 17432 | ε. Αμβέρσα 12/7          |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.) | 75 | 68411 | μεταφορές Έρουθράς       |
| ΜΑΡΙΓΩ            | 72 | 9824  | πρός Φουτζέιρα 4/7       |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)  | 81 | 26938 | πρός ΗΠΑ 26/6            |
| ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.) | 73 | 64948 | α. Τέξας Σίτυ 22/5       |
| ΜΑΡΙΝΑ            | 70 | 25108 | πρ. «Pánkar Ρέζολιουτ»   |
| ΜΑΡΙΝΑ (δ.)       | 80 | 40000 | πρός Πόρτο Λά Κρούζ 14/6 |
| ΜΑΡΙΝΑ Α.         | 88 | 30831 | α. Βανκούβερ 3/6         |
| ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ         | 73 | 30077 | πρός Ελλάδα 30/6         |
| ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ   | 75 | 1599  | α. Ν. Όρλεάν 7/7         |
| ΜΑΡΚΑ Α.          | 75 | 14785 | δ. Ντόβερ 8/7            |
| ΜΑΡΚΕΣΑ           | 77 | 33509 | πρός Ίσπανία 24/6        |
| ΜΑΡΚΙΖ            | 75 | 28082 | α. Χάτσινσον 3/7         |
| ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ      | 83 | 21000 | πρός Πόρτο Μαντράν 7/7   |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ          | 78 | 19974 | πρός Άγκόνα 6/7          |
| ΜΑΡΩ Α.           | 85 | 25000 | πρός ΕΣΣΔ 6/6            |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ     | 69 | 22391 | πρός Ντάρμπαρντ 6/7      |
| ΜΑΣΤΕΡ Τ.         | 82 | 20432 | πρός Ίσπανία 28/6        |
| ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ   | 78 | 15688 | α. Χόγκ Κόγκ 10/7        |
| ΜΕΛΕΤΗ            | 75 | 35516 | ε. Νάπολη 9/7            |
| ΜΕΝΑΛΟΝ           | 76 | 34715 | ε. Ταρραγόνα 8/7         |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ  | 62 | 14483 | πρός Ίνδονησία 10/7      |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ          | 75 | 28082 | εγκατελείφθηκε 16/11/89  |
| ΜΗΛΟΣ             | 84 | 28100 | στό Όρν                  |
| ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ       | 70 | 8106  | αργεί Ν. Όρλεάν          |
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ          | 70 | 15345 | α. Ν. Όρλεάν 8/7         |
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ      | 70 | 1591  | α. Χιοσάτον 8/7          |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ      | 71 | 15998 | αργεί Ν. Όρλεάν          |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ     | 72 | 1563  | ε. Φόρτ ντέ Φράνς 8/7    |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ        | 70 | 1585  | α. Ν. Όρλεάν 8/7         |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ         | 70 | 1591  | πρός Κορίντο 3/6         |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ         | 70 | 1592  | αργεί Ν. Όρλεάν          |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ          | 70 | 1592  |                          |
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ          | 70 | 1592  |                          |

|                      |    |        |                          |
|----------------------|----|--------|--------------------------|
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ          | 70 | 1591   | α. Ν. Όρλεάν 29/6        |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ        | 71 | 1563   | αργεί Ν. Όρλεάν          |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ           | 69 | 1570   | αργεί Ν. Όρλεάν          |
| ΜΙΝΙ ΛΗ              | 71 | 1557   | πρός Προγκρέσσα 27/5     |
| ΜΙΝΙ ΛΗΚ.            | 70 | 1592   | πρός Μεξικό 28/6         |
| ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ         | 74 | 1588   | α. Ν. Όρλεάν 30/6        |
| ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ         | 72 | 1562   | ε. Γκαότα 7/7            |
| ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ          | 70 | 1592   | πρός ΗΠΑ 6/7             |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ            | 71 | 1592   | α. Νουκαστόν 6/7         |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ            | 70 | 1592   | αργεί Πειραιά            |
| ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ           | 71 | 1563   | αργεί Ν. Όρλεάν          |
| ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ            | 71 | 1598   | ε. Ν. Όρλεάν 3/7         |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤ             | 71 | 1584   | α. Ν. Όρλεάν 20/6        |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ          | 70 | 1587   | πρός Ν. Όρλεάν 6/7       |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ            | 74 | 1577   | ε. Ν. Όρλεάν 3/5         |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ          | 70 | 1592   | α. Μπαρμπάντος           |
| ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ            | 75 | 1587   | ε. Ν. Όρλεάν 26/5        |
| ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ            | 70 | 1592   | α. Χιοσάτον 9/7          |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ         | 70 | 1580   | ε. Ν. Όρλεάν 9/7         |
| ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ         | 64 | 4575   | α. Άλγκεθίρας 14/6       |
| ΜΙΝΟΣ                | 75 | 28082  | πρός Μόντρεαλ 13/6       |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ         | 68 | 22217  | ε. Πλάσα 7/7             |
| ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ        | 74 | 28082  | πρός Λένινγκραντ 14/6    |
| ΜΙΧΑΗΛ (δ.)          | 76 | 51977  | α. Καμπίνα 30/5          |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ            | 68 | 23067  | δ. Γιβραλτάρ 29/6        |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Β.           | 72 | 20715  | α. Σάντος 7/7            |
| ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ        | 78 | 16728  | έπισκ. Πειραιά           |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Π.           | 82 | 32239  | πρός Ίσπανία 6/6         |
| ΜΟΝΤΑΝΑ              | 73 | 19818  | έπισκ. Πειραιά           |
| ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ     | 69 | 8047   | ε. Πειραιά 24/6          |
| ΜΟΡΙΑΣ               | 77 | 13357  | ε. Πειραιά 5/7           |
| ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ            | 77 | 5785   | ε. Φάλλουβ 15/6          |
| ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ     | 83 | 31500  | πρός Ρίτσαρντς Μπαί 26/6 |
| ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ          | 68 | 3881   | πρός Θεσσαλονίκη 25/6    |
| ΜΠΑΤΗΣ               | 73 | 78373  | α. Ρας Σουκχίρ 28/6      |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ          | 71 | 4077   | μετασκευάζεται Πειραιά   |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ         | 72 | 5580   | έπισκ. Πειραιά           |
| ΜΠΟΕΜ                | 72 | 17728  | α. Τζέντα 4/7            |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.) | 83 | 32029  | ε. Σιγκαπούρη 5/7        |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ     | 79 | 16935  | πρός Λάγος 26/6          |
| ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ          | 73 | 52831  | πρός Ούλσάν 1/7          |
| ΜΠΡΑΜΣ               | 86 | 21536  | πρός Σάν Λορέντζο 7/7    |
| ΜΥΚΗΝΑΙ              | 79 | 11633  | ε. Άλεξάνδρεια 10/7      |
| ΜΥΚΟΝΟΣ              | 67 | 12277  | πρός Άντεν 18/6          |
| ΜΥΣΙΝΙΔΙ             | 77 | 5785   | ε. Πειραιά 13/6          |
| ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ           | 77 | 35233  | πρός Β. Θάλασσα 2/7      |
| ΝΑ'ΙΑΝΤ              | 75 | 35561  | πρός Όλλανδία 1/7        |
| ΝΑΕΟΣ                | 70 | 9865   | πρός Άρεκίμπο 7/7        |
| ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ          | 71 | 6738   | πρός Αμβέρσα 1/6         |
| ΝΑΤΑ                 | 77 | 9369   | μετ. «Ya Samad» (π.)     |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ             | 74 | 8915   | πρός Μόντρεαλ 8/7        |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)       | 75 | 115207 | α. Ρας Τανούρα 16/5      |
| ΝΑΥΣΙΚΑ              | 70 | 1653   | πρός Θεσσαλονίκη 2/7     |
| ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ            | 78 | 16478  | ε. Ρότερνταμ 14/7        |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ             | 78 | 16478  | πρός Ντουμπάι 5/7        |
| ΝΕΜΕΑ                | 79 | 10993  | πρός Κάρτσι 3/7          |
| ΝΕΝΑ                 | 74 | 39886  | πρός Βανκούβερ 7/7       |
| ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ        | 67 | 1598   | αργεί Πειραιά            |
| ΝΕΣΤΩΡ               | 82 | 37000  | πρός Τάμπα 1/7           |
| ΝΕΦΕΛΗ               | 83 | 39773  | α. Άκαμπα 7/7            |
| ΝΗΡΕΥΣ               | 56 | 9942   | στή Δαμιέττα (αποθήκη)   |
| ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)   | 75 | 44805  | ε. Τεργέστη 9/7          |
| ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)      | 78 | 29972  | πρός Άλγκεθίρας 9/7      |
| ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)       | 73 | 18494  | ε. Σουέζ 11/7            |
| ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)    | 76 | 44689  | πρός Μπανιάς 2/7         |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)     | 75 | 44801  | α. Φός 6/7               |
| ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.) | 80 | 33769  | πρός Σίντι Κερύ 1/7      |
| ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)   | 83 | 38240  | πρός Αρούμπα 18/6        |
| ΝΙΚΑΙΑ               | 73 | 19831  | πρ. Ήρακλειόν 12/7       |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)         | 74 | 56960  | α. Ν. Όρλεάν 21/5        |
| ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)       | 83 | 30884  | ε. Λός Άντζελες 5/7      |
| ΝΙΜΡΟΝΤ              | 76 | 39004  | πρός Ίσπανία 14/6        |
| ΝΙΝΗ                 | 75 | 16629  | ε. Σιγκαπούρη 13/6       |
| ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ           | 65 | 4507   | ε. Σάρντες 11/7          |
| ΝΟΡΒ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ   | 83 | 40300  | ε. Νιούκαστλ 27/6        |
| ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟΡ         | 87 | 36543  | πρός Χέι Πάιντ 4/7       |
| ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ      | 84 | 36300  | πρός Αμβούργο 8/6        |
| ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ         | 85 | 35654  | πρός Ρίο Γκράντε 5/7     |
| ΝΟΤΟΣ (δ.)           | 73 | 67239  | μετ. «Κέρκυρα» (ε.)      |
| ΝΤΕΒΟΝ               | 81 | 10076  | πρός Χοντίντα 25/6       |
| ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ       | 80 | 17100  | α. Ν. Όρλεάν 6/7         |
| ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.       | 71 | 9049   | έπισκ. Πειραιά           |
| ΝΤΟΒΕΡ               | 81 | 13598  | ε. Λονδίνο 13/7          |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)   | 71 | 17744  | πρός Ίμμιγκχαμ 11/7      |

|                       |    |        |                           |
|-----------------------|----|--------|---------------------------|
| ΟΒΟΝΗ (δ.)            | 71 | 17355  | δ. Έλσινόρη 9/7           |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ             |    |        |                           |
| ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ          | 86 | 35600  | πρός Ρότερνταμ 7/7        |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ       | 86 | 35600  | α. Άμστερνταμ 18/6        |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ       | 86 | 35600  | ε. Λίβερπουλ 2/7          |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ    | 86 | 35600  | πρός Λός Άντζελες 1/7     |
| ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ       | 86 | 35600  | πρός Σεπετίμπα 28/6       |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)  | 76 | 178808 | α. Τζουαίμα Τέρμινάλ 23/6 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)  | 82 | 35417  | α. Σεπετίμπα 8/5          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ        | 80 | 29710  | α. Χιοσάτον 8/7           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ        | 77 | 14722  | α. Χόγκ Κόγκ 12/6         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ       | 84 | 17879  | α. Σικάγο 3/7             |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ         | 85 | 17879  | έπισκ. Πειραιά            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ        | 84 | 17879  | πρ. Άνω Άνατολή 8/7       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ     | 84 | 17879  | ε. Κοντρέσσου 4/7         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ        | 77 | 14644  | έπισκ. Πειραιά            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.) | 91 | 53000  | πρός Πόρτο Λά Κρούζ 18/6  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)   | 90 | 53000  | πρός Γιβραλτάρ 18/6       |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) | 76 | 68259  | πρός Αρούμπα 8/7          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)  | 90 | 52086  | πρός Ίσπανία 14/6         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ       | 80 | 29710  | έπισκ. Πειραιά            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ        | 77 | 14638  | πρ. Κεμαράν 3/7           |
| ΟΛΥΜΠΟΣ               | 77 | 14318  | πρ. Αρούμπα 2/7           |
| ΟΜΙΚΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.    | 87 | 59859  | πρ. Πούντα Καρντάν 1/7    |
| ΟΡΑΝΑ (δ.)            | 73 | 20768  | πρ. Ρουμανία 28/6         |
| ΟΡΑΝΤΟ                | 76 | 37784  | πρ. Ν. Υόρκη 30/6         |
| ΟΡΦΕΥΣ (δ.)           | 71 | 29749  | πρ. Λάζαρο Καρντάν 29/6   |
| ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ         | 83 | 20689  | α. Ρίο Ίανέιρα 28/6       |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΟΥΑ'ΙΤ         | 77 | 13864  | έπισκ. Πειραιά            |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΟΥΝ         | 70 | 5438   | μεταφορές Βραζιλίας       |
| ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)        | 65 | 28133  |                           |



|                           |    |        |                           |                        |    |        |                            |
|---------------------------|----|--------|---------------------------|------------------------|----|--------|----------------------------|
| Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ               | 77 | 16505  | πρός Μπριασημαίν 21/6     | ΣΙΦΝΟΣ                 | 66 | 10863  | ε. Θεσσαλονίκη 11/6        |
| ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ               | 80 | 14397  | ε. Καράτσι 7/7            | ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ          | 70 | 8702   | ε. Πειραιά 11/6            |
| ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ                 | 82 | 8911   | α. Άντοφαγκάστα 3/7       | ΣΚΥΡΩΝ (δ.)            | 74 | 87239  | α. Σάν Νικόλας 7/5         |
| ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ              | 77 | 7874   | πρός Μομφίλ 29/6          | ΣΟΠΕΝ (δ.)             | 75 | 20495  | επισκ. Πειραιά 3/7         |
| ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ                | 80 | 9835   | επισκ. Χαλκίδα 10/7       | ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ              | 84 | 22342  | πρ. «Μοίσεον»              |
| ΠΑΛΛΑΣ                    | 71 | 7890   | ε. Πειραιά 9/7            | ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ              | 78 | 34034  | πρός Κασίμα 1/7            |
| ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)         | 76 | 81108  | πρός Μισισσιππί 8/7       | ΣΟΦΙΑ Κ.               | 78 | 15384  | α. Ν. Όρλεάν 6/7           |
| ΠΑΛΟΜΑ                    | 77 | 29457  | α. Σάν Φραντσέσκο 5/7     | ΣΟΦΟΥΛΑ                | 76 | 3814   | επιπλήθη άλλοις            |
| ΠΑΜΙΣΟΣ                   | 77 | 16237  | μετ. «Βιρτζίνια» (μ.)     | ΣΠΗΛΙΑΔΑ               | 78 | 12517  | πρός Λιβύη 5/5             |
| ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ          | 73 | 8963   | ε. Φρημόντ 9/7            | ΣΠΥΡΟΣ (δ.)            | 65 | 31296  | ε. Λάρνακα 11/7            |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.             | 82 | 35127  | α. Ν. Όρλεάν 9/7          | ΣΤΑΔΙΟΝ                | 75 | 18701  | πρός Τουρκία 4/7           |
| ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.       | 72 | 39219  | μετ. «ΓΛ Πανόραμα» (ε)    | ΣΤΑΜΟΣ                 | 85 | 35835  | ε. Πόρτ Σουάν 22/6         |
| ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)             | 74 | 20784  | πρός Μπαρνακούλα 9/7      | ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.) | 73 | 32510  | πρός Γιοκχάμα 4/7          |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ                  | 72 | 10104  | ε. Σουάν 11/7             | ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ      | 72 | 31334  | ε. Μπ. Άιρες 28/6          |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.               | 82 | 35127  | πρός Μανασού 7/7          | ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ          | 77 | 19886  | πρός Κό Σιάγκ 29/6         |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ        | 81 | 75545  | πρός Σιγκαπούρη 27/6      | ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ           | 71 | 1584   | α. Πόρτο Χάρκουρτ 29/6     |
| ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)  | 87 | 27333  | α. Άκαμπα 25/5            | ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)      | 76 | 163810 | α. Σάν Νικόλας Μπ. 26/6    |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ              | 77 | 15480  | πρός Κορόνα 10/7          | ΣΤΕΛΛΑ                 | 74 | 13036  | ε. Ρίο Γκράντε 20/6        |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.            | 75 | 20797  | α. Λούπ Τέρμιναλ 10/6     | ΣΤΕΦΑΝΟΣ               | 78 | 9837   | α. Κεμπέκ 3/7              |
| ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)             | 80 | 42236  | ε. Τζουαίμα Τέρμιναλ 7/7  | ΣΥΝΕΤΟΣ                | 87 | 72578  | α. Ρός Τανούρα 22/6        |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)             | 78 | 198183 | πρός Λέ Χάβρη 11/7        | ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)         | 90 | 27500  | πρός Ρότερνταμ 6/7         |
| ΠΑΡΙΣ (δ.)                | 73 | 198183 | πρός Πόρτ Έβερχκλίντς 7/7 | ΣΟΤΗΡΑΣ                | 82 | 31323  | δ. Κων/πόλη 27/6           |
| ΠΑΡΟΣ (δ.)                | 78 | 17355  | α. Ν. Όρλεάν 4/7          | ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ            | 78 | 12888  | πρός Κέλαγκ 7/7            |
| ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ        | 78 | 6298   | πρός Θεσσαλονίκη 7/5      | ΤΑΝΤΑ                  | 73 | 18997  | πρός Μαλαισία 28/5         |
| ΠΑΤΕΡΑΣ                   | 81 | 31006  | α. Κάδιξ 7/7              | ΤΑΤΙΑΝΑ Α.             | 75 | 14785  | ε. Πόρτο Κουετζάλ 4/6      |
| ΠΑΤΜΟΣ (δ.)               | 69 | 3585   | α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/5    | ΤΑΥΓΕΤΟΣ               | 77 | 14807  | ε. Ν. Όρλεάν 25/6          |
| ΠΑΤΜΟΣ                    | 72 | 18408  | πρός Καβάλα 20/6          | ΤΕΤΙΕΝ                 | 85 | 25000  | πρός Πράια Μόλε 18/6       |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)            | 77 | 125947 | πρός Γένοβα 10/7          | ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ           | 72 | 9081   | ε. Λονδίνο 10/7            |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.              | 71 | 16306  | ε. Κονακρύ 1/7            | ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)           | 62 | 1591   | μεσογειακές μεταφορές      |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)            | 58 | 12297  | πρός Λαττάκια 28/6        | ΤΖΙΝΙ ΙΙ               | 69 | 18229  | μετ. «Ευρύδαλη» (μ.)       |
| ΠΕΛΑΓΟΣ                   | 76 | 8376   | ε. Αλεξάνδρεια 10/7       | ΤΖΟΥ                   | 78 | 10801  | ε. Πειραιά 22/6            |
| ΠΕΛΑ                      | 79 | 10993  | ε. Πειραιά 8/7            | ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)          | 63 | 9143   | πρός Αρούμπα 23/3          |
| ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ                 | 70 | 1599   | πρός Ίταλ 2/7             | ΤΖΩΡΤΖ Α.              | 75 | 14786  | πρός Τσιουάν 8/5           |
| ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ               | 78 | 1270   | πρός Γκεμλίκ 4/7          | ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ              | 77 | 11348  | ε. Ν. Όρλεάν 4/7           |
| ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ                | 78 | 2815   | πρός Σίνες 8/7            | ΤΙΡΗΣ (μ.)             | 73 | 87904  | πρός Τουμπαρό 3/7          |
| ΠΕΦΛΑΪΕΡ                  | 82 | 2477   | πρ. «Roselem M.»          | ΤΙΝΑ (δ.)              | 76 | 183810 | στον Ίνδικό (αποθήκη)      |
| ΠΕΝΤΕΛΗ                   | 72 | 57802  | πρός Παρανάγουα 28/6      | ΤΙΤΑΝ (δ.)             | 71 | 51281  | α. Ρός Τανούρα 27/6        |
| ΠΕΠΠΥ                     | 67 | 1183   | πρός Θέουτα 2/7           | ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)          | 69 | 53829  | ε. Κάντλα 14/6             |
| ΠΕΡΚΟ (δ.)                | 72 | 1597   | πρός Ίαπωνία 5/7          | ΤΟΝ ΧΙΛΑ               | 78 | 19211  | πρός Σιγκαπούρη 16/6       |
| ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ                 | 72 | 18704  | αργεί Πειραιά             | ΤΟΠΑΖ                  | 85 | 28000  | ε. Τάιτσουγκ 8/6           |
| ΠΕΤΡΑ                     | 81 | 35921  | ε. Πειραιά 9/7            | ΤΟΣΚΑΝΑ                | 76 | 38204  | ε. Μπουσάν 29/6            |
| ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)             | 81 | 31624  | αργεί Πειραιά             | ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ      | 84 | 17210  | α. Κιέμε 28/6              |
| ΠΕΤΡΙΝΑ                   | 77 | 31368  | αργεί Πειραιά             | ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1       | 68 | 2780   | πρός Σιγκαπούρη 25/6       |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30                | 58 | 2796   | αργεί Πειραιά             | ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ          | 81 | 16500  | πρός Ελλάδα 8/7            |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)           | 66 | 43399  | αργεί Πειραιά             | ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ         | 74 | 13639  | ε. Τενερίφη 30/6           |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40                | 58 | 1781   | αργεί Πειραιά             | ΤΡΙΑΙΝΑ                | 64 | 999    | πρός Κεπτάου 3/6           |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80                | 71 | 1599   | αργεί Πειραιά             | ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ              | 75 | 5595   | πρός Ακαγιούτα 29/6        |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 142               | 44 | 1594   | αργεί Πειραιά             | ΤΣΕΡΡΥ                 | 78 | 13863  | πρός Σιγκαπούρη 5/7        |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 143               | 44 | 1594   | αργεί Πειραιά             | ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ         | 77 | 13863  | πρός Σιγκαπούρη 3/7        |
| ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)         | 77 | 45755  | πρός Μιζουσίμα 14/6       | ΤΣΕΦΟΥ                 | 84 | 10511  | πρός Τζακάρτα 1/6          |
| ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ                | 78 | 31388  | πρός Ταγιόμα 19/6         | ΤΣΕΡΡΥ                 | 77 | 13863  | πρός Τζακάρτα 24/4         |
| ΠΗΤΕΡ Α.                  | 84 | 35808  | ε. Σασέμπο 14/6           | ΤΣΕΡΡΥ                 | 77 | 13863  | πρός Ντουμπαί 2/7          |
| ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)    | 87 | 27333  | δ. Έκσινδρη 7/7           | ΤΥΧΗ                   | 70 | 10886  | μεσογειακές μεταφορές      |
| ΠΙΤΣΙΣ                    | 73 | 13631  | στο Λομπίτο               | ΥΒΟΝΝΗ                 | 77 | 14059  | πρός Γιοκχάμα 30/6         |
| ΠΙΣΤΙΣ                    | 55 | 3768   | ε. Φουτζέιρα 17/5         | ΥΠΕΡΙΩΝ                | 64 | 2167   | ε. Πόρτ Κέμα 19/6          |
| ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)            | 76 | 43681  | επισκ. Βαλλέτα 1/6        | ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)       | 59 | 13354  | πρός Όνσαν 25/6            |
| ΠΛΑΤΩΝ                    | 77 | 9674   | ε. Γκνάνσας 9/7           | ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ            | 59 | 2910   | ε. Γιαββα 7/7              |
| ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ               | 72 | 57102  | πρός Δρέπανον 1/7         | ΦΑΙΑΡ ΣΚΑΪ (δ.)        | 59 | 3281   | πρός Ίντσον 30/6           |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                   | 73 | 4737   | πρ. «Jovian Luzon»        | ΦΑΙΔΑΡΑ                | 74 | 12519  | πρός Β. Θάλασσα 11/7       |
| ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.             | 82 | 12824  | στην Τέμα 3/6             | ΦΑΛΚΟΝ (δ.)            | 79 | 26973  | πρός Αρούμπα 8/7           |
| ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)             | 65 | 31788  | στον Πειραιά 13/7         | ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ              | 73 | 15162  | πρός Φουτζέιρα 18/6        |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ                | 74 | 15976  | ε. Ρίο Γκράντε 7/7        | ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)        | 74 | 23123  | ε. Ν. Όρλεάν 10/7          |
| ΠΟΠΗ                      | 73 | 19564  | πρός Λός Άντζελες 4/7     | ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)        | 75 | 138255 | ε. Λός Άντζελες 30/6       |
| ΠΟΠΗ Π.                   | 77 | 10568  | πρός Κόκκλιαν 11/7        | ΦΕΙΔΙΑΣ                | 73 | 19747  | πρός Κορέα 2/7             |
| ΠΟΡΤΑΪΤΣΙΑ                | 81 | 983    | πρός Βόλο 28/6            | ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)       | 84 | 31411  | πρός Μπρουσναπούτελ 3/7    |
| ΠΟΞΙΔΩΝ                   | 83 | 3292   | στο Σουέζ (αποθήκη)       | ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)       | 74 | 118215 | ε. Σάν Ντίγκο 6/7          |
| ΠΟΞΙΔΩΝ 8                 | 58 | 11048  | ε. Ν. Όρλεάν 7/7          | ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ         | 54 | 2174   | πρός Βενεζουέλα 22/6       |
| ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)  | 87 | 27333  | ε. Τέμα 7/7               | ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)      | 87 | 25000  | πρός Αμστερνταμ 1/7        |
| ΠΡΕΤΙΣ (δ.)               | 76 | 40632  | πρός Ρότερνταμ 10/7       | ΦΕΥΡΟΥΣ Ι              | 83 | 17217  | ε. Ν. Όρλεάν 5/7           |
| ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  | πρός Βαγκαρέ 22/6         | ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙ             | 84 | 19049  | ε. Ροζάριο                 |
| ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)            | 71 | 60929  | πρός Μπαγκόγκ 28/5        | ΦΕΥΡΟΥΣ ΙΙΙ            | 84 | 19049  | α. Ν. Όρλεάν 5/7           |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ                | 70 | 9865   | πρός Τοκουγιάμα 18/6      | ΦΕΥΡΟΥΣ ΙV             | 84 | 19049  | πρός Λέ Βερντόν 9/7        |
| ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  | πρός Βόλο 29/6            | ΦΙΛΙΑ                  | 71 | 7201   | πρός Ισραήλ 10/7           |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ                | 72 | 3166   | ε. Μπαχαρίν 5/7           | ΦΙΑΛΟΝ Α. (δ.)         | 76 | 41330  | επισκ. Πειραιά 9/3         |
| ΠΥΛΟΣ                     | 72 | 9284   | α. Καρταγένα 10/7         | ΦΙΑΛΙΚΟΣ (δ.)          | 68 | 48682  | πρός Μπακού 28/6           |
| ΠΥΡΓΟΣ                    | 78 | 1592   | πρός Άγ. Θεόδωρο 6/7      | ΦΙΝΝΕΓΚΑΣ              | 79 | 15379  | πρός Ν. Όρλεάν 3/7         |
| ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)            | 57 | 12875  | ε. Πειραιά 28/6           | ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)          | 75 | 24614  | πρός Σιγκαπούρη 31/5       |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ (δ.)         | 77 | 18325  | ε. Πειραιά 8/7            | ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)      | 83 | 31321  | πρός Σάν Μάρκος Άϊλαντ 3/7 |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 2 (μ.)       | 79 | 32023  | ε. Λέ Χάβρη 10/7          | ΦΙΝΤΙΑΣ                | 72 | 55842  | αυστό όνομα «Φιννεγκας»    |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 3 (δ.)       | 78 | 69016  | πρός Κόμπε 11/7           | ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ          | 68 | 11384  | πρός Μπειλίν 30/6          |
| ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ               | 78 | 12683  | πρός Πάτρα 12/6           | ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ        | 62 | 19974  | πρ. «Κυμώ»                 |
| ΡΑΦΑΕΛΛΟ                  | 68 | 5169   | πρός Μήλο 7/7             | ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ         | 67 | 15621  | πρός Κόλο ΜΠΑ 27/6         |
| ΡΕΑ ΣΤΑΡ                  | 77 | 1573   | πρός Ίρλανδία 28/6        | ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ             | 66 | 21374  | πρός Νοβοτσίλιν 5/7        |
| ΡΕΝΣΙ                     | 70 | 11716  | πρός Σμύρνη 28/6          | ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ              | 71 | 14885  | πρός Νοβοτσίλιν 5/7        |
| ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ                 | 67 | 3999   | ε. Μπαρσάνα 25/6          | ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ           | 72 | 20713  | πρός Αμβέρσα 9/7           |
| ΡΗΛΑΪΑΝΤ                  | 77 | 9774   | ε. Ταϊβάν 25/6            | ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ           | 71 | 14885  | στο Ρίο Πλεϊν 15/7         |
| ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ             | 65 | 8021   | πρός Ταϊβάν 19/6          | ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ         | 66 | 12098  | πρός Περσικό 19/6          |
| ΡΟΔΑΝΘΗ                   | 69 | 16588  | πρός Ρίο Γκράντε 7/7      | ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ            | 71 | 18570  | πρός Ατλαντικό 3/6         |
| ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ            | 73 | 11160  | πρός Ρουέν 9/7            | ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ           | 78 | 6585   | πρός Τρίπολη 28/6          |
| ΡΟΛΛΟΝ                    | 73 | 38611  | πρός Κασάρ 28/6           | ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ              | 74 | 20513  | πρός Κορέα 6/7             |
| ΡΟΖΑΝΑ                    | 78 | 11348  | πρός Λευκάδι 25/6         | ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ             | 70 | 14786  | πρός Τρίπολη 28/6          |
| ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)             | 91 | 29506  | πρός Παρανάγουα 13/6      | ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)          | 85 | 38626  | πρός Κορέα 8/7             |
| ΣΑΜΟΒΡΑΚΗ (δ.)            | 88 | 25000  | ε. Πειραιά 21/6           | ΦΛΩΡΑ Κ.               | 78 | 15364  | πρός Πόρτ Κέμα 14/6        |
| ΣΑΜΟΣ                     | 74 | 13833  | ε. Αμβέρσα 13/7           | ΦΟΙΝΙΚΑΣ               | 79 | 15379  | πρός Μπλιμπίο 10/7         |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ           | 85 | 35490  | πρός Προβιντένς 8/7       | ΦΟΙΝΙΕ                 | 77 | 64971  | στο Πόρτο Λιμόν 15/7       |
| ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)          | 81 | 4036   | μετ. «Φρατζής Μ.» (κ.7)   | ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ            | 74 | 85685  | διόλυση Τουρκία            |
| ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)              | 77 | 19742  | α. Χοντίντα 27/6          | ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)       | 91 | 29900  | πρός Ίαπωνία 25/6          |
| ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)          | 84 | 6471   | α. Ν. Όρλεάν 30/6         | ΦΟΡΟΥΜ ΑΪΛΑΝΤ          | 76 | 18933  | πρός ΗΠΑ 30/6              |
| ΣΑΝ Π.                    | 81 | 35522  | επισκ. Πειραιά 4/6        | ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ         | 77 | 35713  | μεταφορές Περισκο          |
| ΣΑΝΝΥ                     | 77 | 3482   | πρός Νταμμά 9/7           | ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΑΛΟΥΡ         | 72 | 40568  | πρ. «Phillips Mexico»      |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)           | 88 | 22837  | πρός Άμστερνταμ 12/7      | ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)   | 75 | 118216 | ε. Τερνίστη 6/7            |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)          | 86 | 22714  | α. Σιγκαπούρη 29/6        | ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.        | 84 | 22000  | δ. Πόρτο Σάβι 19/6         |
| ΣΑΝΤΒΙΚ                   | 76 | 1598   | α. Ντάρμπαν 7/5           | ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)     | 87 | 25000  | πρός Αρούμπα 8/7           |
| ΣΑΡΛΑ                     | 77 | 15533  | πρός Σουέζ 2/7            | ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)       | 76 | 122945 | πρός Αρούμπα 8/7           |
| ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ                 | 74 | 8901   | πρός Ρίο Γκράντε 6/7      | ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ            | 79 | 9418   | πρός Ατλαντικό 3/6         |
| ΣΕΝ ΤΖΩΝ                  | 77 | 11168  | α. Κοτονά 29/6            | ΦΡΗΤΟΜΟΝΣΙΠ Α. (δ.)    | 75 | 146309 | πρός Τρίπολη 28/6          |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ                  | 78 | 10995  | α. Μπαμμόντ 4/7           | ΦΡΙΝΤΟΝ                | 78 | 14584  | πρός Κορέα 8/7             |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)             | 76 | 81438  | α. Σάρροχ 28/6            | ΦΡΟΝΗΣΙΣ               | 71 | 9885   | πρός Τρίπολη 28/6          |
| ΣΕΡΦΟΣ (δ.)               | 67 | 12228  | πρός Ταϊβάν 5/7           | ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.             | 68 | 2928   | πρός Ελλάδα 8/7            |
| ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ               | 77 | 38514  | πρός Ταϊβάν 25/6          | ΧΕΚ ΓΚΑΛΟΥΡ            | 89 | 36438  | πρός Πόρτ Κέμα 14/6        |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ                  | 71 | 9787   | πρός Ιθακούνη 19/6        | ΧΑΛΚΗ (δ.)             | 89 | 27500  | πρός Μπλιμπίο 10/7         |
| ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ                | 73 | 13631  | πρός Ρίο Γκράντε 7/7      | ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ           | 73 | 6880   | στο Πόρτο Λιμόν 15/7       |
| ΣΗΓΟΥΕΝΒ                  | 65 | 1503   | πρός Ρουέν 9/7            | ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ            | 72 | 8871   | πρός Σάρζα 5/7             |
| ΣΗΜΠΕΡΝΤ                  | 74 | 36465  | πρός Μήλο 7/7             | ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΕ             | 68 | 5527   | διόλυση Τουρκία            |
| ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΕ             | 76 | 11866  | πρός Ίρλανδία 28/6        | ΧΛΟΝ                   | 82 | 38202  | πρός Ίαπωνία 25/6          |
| ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ             | 84 | 16800  | πρός Καλίνινγκραντ 19/6   | ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.            | 78 | 18935  | πρός ΗΠΑ 30/6              |
| ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ           | 84 | 13911  | ε. Σάν Νικόλας 3/7        | ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)          | 61 | 13380  | μεταφορές Περισκο          |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ                 | 76 | 9123   | πρός Άμστερνταμ 12/7      | ΧΩΚ (δ.)               | 79 | 26973  | πρ. «Phillips Mexico»      |
|                           |    |        | α. Σιγκαπούρη 29/6        | ΨΑΡΑ (δ.)              | 89 | 27500  | ε. Τερνίστη 6/7            |
|                           |    |        | α. Ντάρμπαν 7/5           | ΩΚΕΑΝΙΣ                | 75 | 9753   | δ. Πόρτο Σάβι 19/6         |
|                           |    |        |                           | ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.      | 86 | 59850  | πρός Αρούμπα 8/7           |





# ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας  
Φιλ = Φιλιππίνων  
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας  
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

|                           |    |        |                               |
|---------------------------|----|--------|-------------------------------|
| ΑΒΑΝΤΙ (π.)               | 71 | 9132   | πρός Νταμμό 17/6              |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)       | 76 | 22685  | έπιωλήθη Έλληνες              |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)          | 71 | 18634  | πρ. «Ανδριώτης»               |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)       | 73 | 52448  | ε. Άλεξάνδρεια 2/7            |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)        | 70 | 17180  | ε. Άσπιντ 5/7                 |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)           | 78 | 15825  | πρός Μπουσάν 2/7              |
| ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)        | 72 | 14777  | πρός Ροζάριο 3/7              |
| ΑΓΙΩΝ ΟΡΟΣ (μ.)           | 72 | 8829   | ε. Κάλουμπτοργκ 28/6          |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)   | 73 | 17355  | ε. Σάντος 9/7                 |
| ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ (π.)         | 82 | 8936   | ο Τέμα 2/3                    |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)      | 73 | 16773  | πρός Τύνιδα 8/7               |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)     | 70 | 3056   | μετ. «Αλιμος I.»              |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.)    | 68 | 9380   | έπισκ. Πειραιά 13/7           |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)       | 69 | 5997   | ε. Ν. Όρλεάνη 1/7             |
| ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)      | 80 | 5386   | πρός Βερσάκροϊ 5/7            |
| ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)         | 72 | 9889   | ε. Τσιτακόγκ 9/7              |
| ΑΓΙΟΣ ΣΥΡΥΔΩΝ (μ.)        | 78 | 11281  | πρός Σ. Άραβία 23/6           |
| ΑΓΙΟΣ ΣΥΡΥΔΩΝ (κ.)        | 76 | 3521   | μετ. «Άγιος Σπυρίδων I.» (κ.) |
| ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)     | 73 | 15478  | έπισκ. Πειραιά 1/5            |
| ΑΔΑΜΑΣ                    | 83 | 45300  | έψωσε έλληνική                |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)            | 75 | 16191  | πρός Κόμπε 26/6               |
| ΑΔΑΜΗΤΟΣ (κ.)             | 75 | 15884  | πρ. «Λεοντάρι»                |
| ΑΔΩΝΙΣ (π.)               | 77 | 9833   | πρός Μπουναβεντούρα 1/7       |
| ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)              | 78 | 9077   | πρός Λάγος 26/6               |
| ΑΖΑΛΕΑ (κ.)               | 76 | 15954  | πρός Ίρν 21/5                 |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)          | 69 | 11621  | πρός Ρίο Γκράντε 22/6         |
| ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)            | 76 | 9325   | πρός Νταμμό 8/7               |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)          | 69 | 10373  | ε. Ρίο Χάινα 21/6             |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*        | 67 | 4507   | πρός Άσπιντ 4/7               |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)    | 81 | 18495  | πρός Ίνδία 1/7                |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                   |    |        |                               |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*          | 82 | 18500  | πρός Άρούμπα 6/7              |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)     | 83 | 18509  | ε. Μπαχράιν 9/7               |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*   | 81 | 18500  | πρός Σίκινα 6/7               |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΙΣ (δ.κ.)* | 80 | 18495  | πρός Άρούμπα 29/5             |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΙΑΡΜ (δ.κ.)      | 83 | 18509  | ε. Αύγουστα 3/7               |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)  | 85 | 18350  | πρός Λά Πλάτα 18/6            |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*   | 70 | 17485  | ε. Λάγος 15/6                 |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)             | 77 | 15901  | πρός Βρέμη 2/7                |
| ΑΙΑΣ (δ.κ.)               | 72 | 122936 | μεταφορές Περισκοί            |
| ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.)              | 71 | 19747  | α. Άλεξάνδρεια 29/6           |
| ΑΪΛΣΑ                     | 72 | 16235  | ε. Ν. Όρλεάνη 8/7             |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)        | 69 | 9066   | α. Μανίλα 8/6                 |
| ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)          | 76 | 12376  | α. Άλεξάνδρεια 3/6            |
| ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)       | 63 | 22181  | πρός Ρότερνταμ 3/7            |
| ΑΪΡΗΝΙΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)    | 81 | 10720  | πρός Ύεμένη 10/7              |
| ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)         | 68 | 50817  | πρός Βρέμη 4/7                |
| ΑΙΤΖΗΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)         | 72 | 9710   | πρ. «Ντέλφικ Ρήφερ»           |
| ΑΙΤΖΗΝ ΣΙΑΝ (δ.)          | 74 | 60930  | α. Κόρπους Κρίστι 23/5        |
| ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)          | 74 | 64820  | πρ. «Ακίτα»                   |
| ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)         | 69 | 5694   | ε. Βολέττα 11/7               |
| ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)           | 72 | 9943   | έπιωλήθη                      |
| ΑΚΡΟΝ *                   | 72 | 62701  | πρός Ύμουίντεν 3/7            |
| ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)           | 73 | 14765  | πρός Λάγος 1/7                |
| ΑΚΤΗ (κ.)                 | 74 | 15758  | στη Νικόσια 10/7              |
| ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)              | 71 | 24956  | ε. Ραβέννα 13/5               |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*          | 72 | 18724  | στο Χορμούζ                   |
| ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*       | 75 | 93108  | πρός Χάργκ 8/6                |
| ΑΛΓΚΑ (Μ.)                | 72 | 16134  | πρός Κόλπο ΝΠΑ 6/7            |
| ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)              | 75 | 8896   | πρός Μπουρνά 8/7              |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)            | 69 | 7993   | α. Βομβά 9/7                  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)          | 76 | 9784   | πρός Μίλφροντ Χάβεν 10/7      |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)      | 75 | 40833  | ε. Βομβά 17/6                 |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)            | 72 | 9964   | ε. Παριζιόνα 1/7              |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)    | 70 | 12578  | ε. Ν. Όρλεάνη 1/7             |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)   | 77 | 14856  | πρός Γκέμπε 3/7               |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΘ (μ.)        | 73 | 14364  | ε. Τερνούζιν 2/7              |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.)     | 77 | 16366  | έπιωλήθη Έλληνες              |
| ΑΛΕΞΗΣ (κ.)               | 74 | 15205  | ε. Παριζιόνα 27/6             |
| ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.)         | 77 | 9875   | πρός Μπικούντο 27/6           |
| ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)           | 65 | 29196  | πρός Τάμπα 22/6               |
| ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)               | 71 | 19375  | πρός Γιβραλτάρ 29/6           |
| ΑΛΙΣ (ΑΒ)                 | 63 | 9404   | ε. Πειραιά 1/7                |
| ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)             | 72 | 5150   | πρός Σουέζ 28/6               |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)             | 76 | 30277  | πρός Ρότερνταμ 7/7            |
| ΑΛΜΑΣ (κ.)                | 79 | 12775  | αργεί Πειραιά                 |
| ΑΛΠΙΝ (π.)                | 65 | 5060   | ε. Πόντα ντέ Μαδέιρα 21/6     |
| ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)          | 72 | 113287 | ε. Γιβραλτάρ 4/6              |
| ΑΛΤΑΝΑ (κ.)               | 72 | 9824   | πρός Μπαντάρ Χομείνι 11/6     |
| ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)            | 78 | 12598  | πρός Ρουμανία 4/7             |
| ΑΛΦΑ (κ.)                 | 74 | 28640  | α. Βανκούβερ 6/7              |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                   | 81 | 30747  | πρός Ρότερνταμ 1/7            |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                   | 84 | 35209  | πρός Παλέμο 5/7               |
| ΑΜΑΛΙΑ (μ.)               | 69 | 1924   | πρός Ν. Αφρική 1/7            |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)          | 83 | 14069  | πρός Μισούρα 8/7              |
| ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)            | 72 | 43243  | ε. Ρίβα 7/6                   |
| ΑΝΑΛΕΕ (Μπχ.)             | 75 | 20879  | ε. Λούπ Τέρμιναλ 7/7          |
| ΑΝΑΣ (δ.)                 | 72 | 122926 | α. Ντάρμπαν 7/7               |
| ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)         | 81 | 2856   | πρός Μανζανίλο 27/6           |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)         | 77 | 4713   | έπιωλήθη Νορβηγούς            |
| ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)              | 89 | 16681  |                               |

|                                    |    |        |                              |
|------------------------------------|----|--------|------------------------------|
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-<br>ΚΟΣ (π.) | 69 | 3826   | μεσογειακές μεταφορές        |
| ΑΝΔΡΙΑ (κ.)                        | 71 | 40572  | πρός Γκνάνσκ 16/5            |
| ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)                      | 61 | 7950   | στο Κάμπος Φήλντ (άποθήκη)   |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)                | 73 | 115135 | ε. Σιγκαπούρη 29/6           |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)                  | 74 | 129796 | α. Τζουσίμα Τέρμ. 27/6       |
| ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)                       | 77 | 6597   | πρός Πόρτ Χάρκουρτ 18/6      |
| ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)                      | 78 | 9485   | α. Ίμνιγκχαμ 9/7             |
| ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΕΡΣ (μ.)                | 78 | 1123   | ε. Σ. Τόμας ντέ Καστίλια 6/7 |
| ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)                       | 79 | 10996  | πρός Σαβόνα 8/7              |
| ΑΝΝΑ (κ.)                          | 76 | 15111  | ε. Οσάβα 1/7                 |
| ΑΝΝΑ Χ. (μ.)                       | 71 | 1594   | πρός Λάγος 13/6              |
| ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)                   | 71 | 7402   | πρός Άκαγιούλα 30/6          |
| ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)                     | 84 | 26132  | πρός Ντάρμπαν 7/7            |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)                     | 75 | 11461  | πρός Καρταγόνα 2/7           |
| ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ                |    |        |                              |
| N.(κ.)                             | 86 | 22273  | πρός Σαγκάη 23/6             |
| ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)                    | 70 | 16258  | πρός Όζακα 17/6              |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)              | 76 | 15934  | πρός Ρότερνταμ 11/7          |
| ΑΞΩΝ (δ.)                          | 72 | 98905  | πρός Σιγκαπούρη 30/6         |
| ΑΠΙΑ (Μπχ.)                        | 74 | 16006  | πρός Καοσιούγκ 5/6           |
| ΑΠΜΑΝ 2 (π.)                       | 77 | 11559  | πρός Σιγκαπούρη 3/7          |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V                        | 72 | 4869   | πρός Ζογκουλιτάκ 27/6        |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)             | 70 | 1520   | πρός Πειραιά 8/7             |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)           | 77 | 3827   | πρός Άλγέρι 9/7              |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)              | 77 | 1599   | α. Βίγκο 5/7                 |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)                | 77 | 6522   | πρ. Θεσσαλονίκη 7/7          |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)           | 73 | 67914  | πρ. «Solita»                 |
| ΑΠΤΕΡΑ (κ.)                        | 70 | 23597  | πρός Καοσιούγκ 27/5          |
| ΑΡΑΜΗΣ (κ.)                        | 88 | 22000  | πρός Καναδά 26/6             |
| ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)                   | 75 | 12290  | πρ. Θεσσαλονίκη 2/7          |
| ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)                       | 78 | 12774  | ε. Ν. Όρλεάνη 9/7            |
| ΑΡΚΟΖΥ (δ.κ.)                      | 70 | 71080  | στο Χορμούζ                  |
| ΑΡΓΟΛΙΣ                            | 82 | 32224  | ε. Σιμίου 6/7                |
| ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)                 | 70 | 8898   | δ. Γιβραλτάρ 3/7             |
| ΑΡΓΩ (κ.)                          | 70 | 11041  | ε. Γκάνδη 22/6               |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)                      | 73 | 13265  | στη Μπαλμυδα 13/7            |
| ΑΡΙΩΝ I (μ.)                       | 64 | 1221   | ε. Πειραιά 8/1               |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)                     | 73 | 12834  | α. Σάν Λορέντζο 21/6         |
| ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)                  | 71 | 6678   | ε. Γκουαγιακούλ 6/7          |
| ΑΡΚΤΟΣ (κ.)                        | 77 | 11559  | μετ. «Farabi»                |
| ΑΡΜΑ (Μ.)                          | 81 | 9387   | πρ. Ίρν 10/6                 |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)                     | 66 | 30847  | πρός Μπουνίτο 22/6           |
| ΑΡΟ (κ.)                           | 68 | 2571   | ε. Μπαρλέττα 6/7             |
| ΑΡΟΧΑ (κ.)                         | 75 | 17355  | πρός Άβνα 8/6                |
| ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)                       | 77 | 1598   | ε. Βόλο 29/6                 |
| ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*                    | 72 | 39008  | ε. Βιάνα ντέ Κάστελο 8/7     |
| ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)                   | 79 | 23193  | α. Ν. Όρλεάνη 26/6           |
| ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)                    | 77 | 11989  | πρός Κεηπάτσον 6/7           |
| ΑΡΧΩΝ (μ.)                         | 73 | 16349  | ε. Τσιτσούγκ 3/6             |
| ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)                   | 82 | 20537  | ε. Μπιλμπάο 4/6              |
| ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)                       | 76 | 58003  | πρός Πόρτ Σουδάν 28/6        |
| ΑΣΠΙΣ (κ.)                         | 75 | 16378  | πρός Ρότερνταμ 8/7           |
| ΑΣΤΟΡ (κ.)                         | 77 | 29871  | πρ. Ιαπωνία 29/6             |
| ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)                       | 72 | 18629  | πρ. Ρεσίφ 27/6               |
| ΑΣΤΡΟΝ (μ.)                        | 68 | 14691  | ε. Χόγκ Κόγκ 8/6             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)                      | 68 | 1804   | πρ. Αλγυμ 25/6               |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)                 | 77 | 11159  | πρ. Καράτσι 2/7              |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ                    | 78 | 38467  | ε. Όδησσό 7/7                |
| ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)                   | 75 | 9195   | πρ. Κεηπάτσον 23/5           |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)                 | 69 | 10625  | έπισκ. Γουάσκο Μπαίλ 29/6    |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)                  | 81 | 14644  | α. Μονακό 30/6               |
| ΑΤΛΑΣ (κ.)                         | 82 | 14644  | ε. Φλάσιγκ 'Νατ 21/6         |
| ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)                 | 82 | 22587  | έπιωλήθη Νορβηγούς           |
| ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ                       | 73 | 112306 | πρ. Σιγκαπούρη 29/6          |
| ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)                        | 61 | 1354   | ε. Σιγκαπούρη 13/6           |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)                       | 76 | 16366  | α. Βενετία 19/5              |
| ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)                     | 67 | 10973  | μεταφορές Ίνδονησίας         |
| ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)                       | 69 | 14446  | ε. Πειραιά 26/6              |
| ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)                       | 69 | 38780  | α. Φουτζέιρα 8/7             |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)               | 70 | 10618  | πρ. Άγκόλα 18/4              |
| ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)                      | 66 | 36522  | πρ. Σιγκαπούρη 22/4          |
| ΒΑΪΝ (δ.π.)                        | 65 | 13408  | ε. Λάρνακα 5/7               |
| ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)                      | 71 | 25232  | πρ. Σάν Λορέντζο 5/7         |
| ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)                  | 68 | 8766   | α. Άκομπα 10/7               |
| ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)                     | 72 | 3822   | μεταφορές Πάτρας             |
| ΒΑΛΗ Π. (κ.)                       | 74 | 8925   | πρ. Σάν Πέντρο 31/5          |
| ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)*               | 85 | 16623  | πρ. Σάουνα 13/7              |
| ΒΑΖΙΠ (κ.)                         | 70 | 12578  | πρ. Τσιταγκόγκ 27/6          |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)                   | 70 | 14671  | στον Πειραιά 8/7             |
| ΒΕΝΟΥΣ (κ.)                        | 76 | 14540  | πρ. Πάιρα 8/7                |
| ΒΕΝΟΥΣ (μ.)                        | 71 | 1516   | πρ. Τζέντα 10/7              |
| ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)                    | 81 | 42048  | ε. Ν. Όρλεάνη 10/7           |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)                 | 72 | 17890  | ε. Λάγος 13/6                |
| ΒΕΡΜΑ (κ.)                         | 75 | 9632   | μετ. «Romina» (μ.)           |
| ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)                   | 73 | 15683  | πρ. Λιβόνη 10/7              |
| ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)                       | 72 | 16334  | ε. Ταρραγόνα 4/7             |
| ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)                      | 71 | 12222  | πρ. Άμστερνταμ 8/7           |
| ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)                      | 71 | 16917  | πρ. Βισμάρ 9/7               |



|                            |    |        |                            |
|----------------------------|----|--------|----------------------------|
| ΒΙΓΚΟΡ (κ.)                | 76 | 11321  | πρός Γιοκοχάμα 26/6        |
| BIENNA FOYNT N. (κ.)       | 76 | 17161  | ε. Κασσιούγκ 30/6          |
| ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)               | 78 | 10411  | πρός Όζακα 15/6            |
| ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)  | 78 | 26409  | πρός Τοαμασίνα 20/6        |
| ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)               | 76 | 9833   | πρός Βομβάη 4/7            |
| ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)             | 77 | 9767   | ε. Νταμμού 13/6            |
| ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)        | 69 | 12360  | ε. Μπελγίου 29/6           |
| ΒΟΙΣΠΟΡΟΣ (κ.)             | 75 | 10136  | πρός Ίταλ 29/6             |
| ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)               | 75 | 15113  | πρός Νορβηγία 2/6          |
| ΒΡΥΣΗ (κ.)                 | 74 | 8915   | πρός Λουάντα 6/6           |
| ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)              | 75 | 60827  | πρός Νιγηρία 6/6           |
| Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)         | 76 | 1599   | α. Λά Σπέζια 9/7           |
| ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)          | 68 | 4085   | ε. Λά Γκουαίρα 27/12       |
| ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)            | 72 | 17309  | πρός Μπ. Άμπας 9/1         |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)              | 71 | 14915  | ε. Βομβάη 28/5             |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)            | 69 | 1434   | α. Ταρρακόν 5/7            |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)           | 77 | 9170   | ε. Τσίμα 30/6              |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)           | 70 | 8868   | πρός Τζουμπάι 2/7          |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)           | 71 | 18170  | ε. Χοντίντα 19/6           |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)               | 76 | 11049  | πρός Ν. Όρλεάν 2/7         |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)          | 74 | 9059   | έπισκ. Μοντεβιδέο 20/6     |
| ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)               | 81 | 1064   | πρός Άλγερία 12/6          |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)            | 73 | 58821  | πρός ΗΠΑ 28/6              |
| ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)        | 74 | 15855  | πρός Μανίλα 13/6           |
| ΓΙΟΥΡΟΠΑ                   | 71 | 54610  | πρός Γιβραλτάρ 29/6        |
| ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ              | 72 | 14315  | πρός Καλό 22/6             |
| ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)         | 71 | 12256  | ε. Χάμπτον 30/6            |
| ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)               | 69 | 25084  | ε. Σαγκάη 19/6             |
| ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)       | 70 | 1973   | πρός Πειραιά 10/7          |
| ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.μ.)        | 69 | 6482   | πρός Σουέζ 30/6            |
| ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)      | 65 | 3311   | α. Τρίπολη 30/6            |
| ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.μ.)        | 65 | 3476   | δ. Πόρτ Σάϊδ 4/7           |
| ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.)          | 81 | 5640   | πρός Σιγκαπούρη 3/7        |
| ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)          | 80 | 3040   | πρός Τυνσία 5/7            |
| ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.μ.)        | 79 | 13760  | ε. Άβιλς 8/7               |
| ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.μ.)        | 81 | 4764   | πρός Ταϊβάν 6/7            |
| ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)           | 81 | 3040   | α. Ρας Σουκχέρ 17/6        |
| ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.μ.)      | 66 | 24696  | ε. Πειραιά 22/6            |
| ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.μ.)        | 66 | 7992   | πρός Ντουμπάι 8/7          |
| ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.μ.)         | 87 | 8903   | πρός Αλγυπτο 4/7           |
| ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)      | 81 | 2.635  | α. Πειραιά 6/7             |
| ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ                  | 65 | 989    | ε. Πειραιά 6/7             |
| ΓΚΑΛΤΑΪΝΤΕΡ (κ.)           | 72 | 20854  | ε. Παράναγους 1/7          |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ             | 71 | 54996  | πρός Πειραιά 30/6          |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ           | 73 | 30450  | έπισκ. Πούντα Άρσένας 13/7 |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)        | 72 | 31935  | ε. Πομπόνο 9/7             |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)          | 70 | 14756  | α. Ρόττερταμ 11/6          |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΙΧΟΡΣ (π.)       | 71 | 16815  | πρός Ν. Κορέα 5/7          |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (μ.)        | 73 | 15438  | α. ΜπουένοςΑιρέσ 4/7       |
| ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)          | 77 | 10460  | πρός Ταϊλάνδη 26/6         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)       | 83 | 24843  | πρός Ντάρμπαϊν 30/6        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)       | 71 | 12959  | δ. Έσκουμίν 14/6           |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)    | 84 | 24850  | ε. Τοκουμίν 24/6           |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)      | 76 | 13027  | πρός Βενεζουέλα 26/6       |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)        | 84 | 21193  | α. Βανκούβερ 9/7           |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)      | 76 | 13024  | ε. Ταμπίκο 21/6            |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ              | 75 | 12291  | πρός Κόρποους Κρίστι 26/6  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)         | 75 | 17355  | πρός Σάντος 1/7            |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)      | 68 | 9417   | ε. Πειραιά 23/6            |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)       | 77 | 14531  | έπισκ. Χάμπτον 12/7        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)      | 85 | 21193  | πρός Κόλομπο ΗΠΑ 2         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ       | 79 | 13005  | ε. Πόρτο Καμπέλο 27/6      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)      | 72 | 12959  | πρός Πόρτ Άλφρεντ 18/6     |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ            | 83 | 24843  | δ. Ντόβερ 16/6             |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)    | 77 | 11733  | α. Ν. Όρλεάν 4/7           |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)        | 77 | 9130   | ε. Λας Πάμας 9/7           |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)      | 77 | 14531  | ε. Μαράκας 28/6            |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ (π.)    | 75 | 13036  | ε. Πόρτο Έσκουμίν 9/7      |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)            | 77 | 21737  | α. Ν. Όρλεάν 4/7           |
| ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)        | 74 | 60399  | πρός Σουέζ 27/5            |
| ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)        | 81 | 11503  | στή Γένοβα 15/7            |
| ΓΟΥΕΤΒ ΚΡΕΣΤ (π.)          | 68 | 9087   | πρός Μπ. Άίρες 20/6        |
| ΓΟΥΕΤΣΜΑΝ (κ.)             | 79 | 12214  | α. Σ. Φραντσακ 5/7         |
| ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)              | 75 | 16421  | πρός Άβνα 25/5             |
| ΓΟΥΪΣΤΟΜ (δ.κ.)            | 72 | 108266 | α. Ρας Τανούρα 29/5        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*        | 83 | 24500  | ε. Σιγκαπούρη              |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ             | 83 | 28268  | α. Μπατάγκας 26/6          |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)         | 77 | 20604  | στό Μπουσάν 13/7           |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)        | 80 | 40551  | πρός Περσικό 3/7           |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.) | 73 | 2219   | έπισκ. Σ. Άννα Μπαϊν 10/7  |
| ΓΟΥΡΑΝΤ                    |    |        |                            |
| ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*           | 70 | 56799  | πρός Μιζουσίμα 27/6        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*      | 71 | 56800  | πρός Μαυριτανία 11/6       |
| ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)              | 66 | 39042  | α. Βάντι Φείραν 24/6       |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)            | 76 | 23938  | πρός Μπ. Άίρες 27/6        |
| ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ                  | 71 | 37115  | πρός Μπουργκές 6/7         |
| ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)                | 69 | 18229  | ε. Καρατί 20/6             |
| ΔΑΜΩΝ (μ.)                 | 74 | 20712  | πρός Ταϊτσόουκ 14/6        |
| ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)         | 75 | 8884   | α. Λέξ Τσάρλς 22/6         |
| ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.)              | 59 | 11841  | πρός Μπόουν 22/1/90        |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)              | 70 | 32758  | πρός Σάντος 5/7            |
| ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)            | 69 | 16619  | πρός Ρόττερταμ 8/7         |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)           | 74 | 6614   | έπισκ. Πειραιά 9/7         |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)         | 68 | 19644  | στή Μπαγκόκ 20/3           |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)             | 77 | 12590  | πρός Ίαπωνία 9/7           |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.μ.)        | 63 | 22862  | ώσως έλληνική              |
| ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛΑ (δ.μ.)        | 65 | 1817   | ε. Άντεν 25/6              |
| ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.μ.)         | 59 | 6785   | ε. Άντεν 21/6              |
| ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)            | 66 | 2547   | πρ. «Oswiecin»             |
| ΔΟΛΙΧΙ (κ.)                | 75 | 1599   | πρός Λιβύη 3/7             |
| ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)           | 78 | 16885  | ε. Βομβάη 30/6             |
| ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)             | 77 | 58336  | πρός Ντομπρούκ 29/6        |
| ΕΚΤΩΡ (κ.)                 | 74 | 19166  | πρός Μπ. Άίρες 13/6        |
| ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)              | 71 | 1976   | πρός Λουάντα 28/6          |
| ΕΛΕΝΑ V (π.)               | 73 | 20713  | α. Γιβραλτάρ 12/6          |
| ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)              | 70 | 19344  | α. Ν. Όρλεάν 14/6          |
| ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)               | 75 | 11441  | πρός Ίλιτσεβ 7/7           |
| ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)          | 76 | 11804  | πρός Μπαντρά Άμπας 27/5    |
| ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)           | 72 | 17510  | ε. Άλεξάνδρεια 30/6        |
| ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)              | 80 | 16106  | α. Μαρίνα ντρί Καρά 4/7    |
| ΕΛΙΝΑ                      | 75 | 8788   | στή Λας Πάμας 9/5          |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.μ.)    | 72 | 54889  | ε. Σιγκαπούρη 6/7          |

|                             |    |        |                            |
|-----------------------------|----|--------|----------------------------|
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)...   | 72 | 51227  | α. Ν. Όρλεάν 18/6          |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)...     | 74 | 44396  | ε. Τζέντα 3/7              |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)...    | 78 | 59353  | πρός Μαρόκιο 4/7           |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)      | 76 | 183099 | πρός Φουτζέιρα 10/6        |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)     | 76 | 209788 | στήν Άρούμα (άποθήκη)      |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)      | 67 | 47344  | πρός Ρας Τανούρα 4/7       |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)     | 76 | 188634 | α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 29/6  |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)...     | 75 | 45000  | πρός Νταλάν 5/7            |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)    | 74 | 44589  | πρός Μπαρρόου 2/7          |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)     | 75 | 146263 | ε. Λέ Χάβρη 6/7            |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)  | 77 | 173086 | στήν Άρούμα (άποθήκη)      |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ.)   | 75 | 146263 | α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 9/6   |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.) | 75 | 42813  | α. Ν. Όρλεάν 8/7           |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)...    | 76 | 39995  | πρός Χάρ Φακάν 10/6        |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)...    | 73 | 53321  | δ. Γιβραλτάρ 10/7          |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)     | 74 | 43441  | πρός Φουτζέιρα 3/7         |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)...     | 68 | 41965  | α. Μπουμάν 10/7            |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)...     | 74 | 51501  | α. Σιγκαπούρη 27/6         |
| ΕΛΛΗ (ΑΒ)                   | 70 | 1437   | πρός Γιβραλτάρ 18/5        |
| ΕΛΛΙ (Μηχ.)...              | 75 | 59307  | πρ. «Almaro Seconda»       |
| ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)...          | 77 | 14274  | ε. Ρίο Ίανέιρο 2/7         |
| ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV                 | 76 | 23980  | πρός Ίράν 10/5             |
| ΕΛΠΙΔΑ (π.)...              | 71 | 15723  | πρός Γιοκοχάμα 11/6        |
| ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)...       | 76 | 6981   | πρός Βηρυτό 3/7            |
| ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)...          | 73 | 104150 | ε. Σιγκαπούρη 6/7          |
| ΕΜΙΛ Σ. (κ.)...             | 75 | 9438   | πρός Άβνα 5/6              |
| ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)...          | 74 | 10250  | ε. Γιβραλτάρ 19/6          |
| ΕΠΙΟΣ (κ.)...               | 75 | 16247  | πρός Γούνια 11/7           |
| ΕΠΤΑ (κ.)...                | 81 | 14699  | ε. Τόρανα 6/7              |
| ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ                   | 78 | 39814  | πρός Γιάννου 14/6          |
| ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)...             | 68 | 14569  | πρός Μπουσάν 12/6          |
| ΕΡΑΤΩ (μ.)...               | 68 | 16978  | πρός Χοντίντα 4/7          |
| ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.)...     | 86 | 15952  | πρός Βαγκορέϊ 9/7          |
| ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)...           | 70 | 12916  | πρός Μπουργκές 6/7         |
| ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)...           | 68 | 19044  | πρός Πειραιά 19/6          |
| ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)...            | 68 | 11434  | πρός Λας Μίνας Μπαϊν 5/7   |
| ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)...      | 84 | 22629  | πρός Πόρτ Κέλαγκ 9/7       |
| ΕΣΠΡΙΤ (κ.)...              | 69 | 9985   | πρός Μπαγκόκ 29/6          |
| ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)...     | 67 | 1199   | ε. Ντάρμπαϊν 26/3          |
| ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)...          | 72 | 129216 | πρός Κασσιούγκ 6/7         |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)...         | 73 | 1598   | πρός Βενεζιά 3/7           |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)...        | 76 | 1595   | πρός Κόδις 6/7             |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)...       | 73 | 10058  | α. Ρεσίφ 15/6              |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)...        | 76 | 17308  | πρός Άλγερ 5/7             |
| ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)...         | 77 | 68783  | πρός Τσιτακόκ 7/7          |
| ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)...             | 67 | 1220   | ώσως παναμαϊκή             |
| ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)             | 69 | 1473   | ε. Ν. Όρλεάν 7/7           |
| ΕΥΛΙΜΕΝΗ*                   | 79 | 29875  | πρός Ρίτασεντ Μπαϊν 23/6   |
| ΕΥΝΙΚΗ                      | 77 | 29875  | πρός Σαγκανόσκι 9/6        |
| ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)...          | 80 | 13035  | πρός Μπαγκόκ 6/7           |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)...         | 76 | 9651   | πρός Λας Άντζελες 1/7      |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)...         | 77 | 15356  | πρός Μπαγκόκ 22/6          |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)...          | 77 | 15355  | ε. Καλκούτα 11/7           |
| ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)...      | 79 | 9016   | πρός Πειραιά 9/4           |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)...            | 72 | 30930  | πρός Ίράν 12/5             |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)...            | 76 | 20546  | πρός Ν. Όρλεάν 19/6        |
| ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)...             | 70 | 18734  | πρός Νικόσια 16/6          |
| ΖΑΡΑ (Α.)...                | 77 | 16368  | στή Σεμάγκα (άποθήκη)      |
| ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)...            | 75 | 178008 | πρός Χό Τσι Μινχ Σίτυ 16/6 |
| ΖΕΡΒΟΣ (π.)...              | 81 | 9123   | στή Σαφάγκα (άποθήκη)      |
| ΖΕΥΣ Ι (π.)...              | 60 | 17447  | πρός Τόμα 30/5             |
| ΗΒΗ                         | 79 | 16379  | πρός Άμυθόργα 2/7          |
| ΗΡΑ *                       | 79 | 16390  | πρός Σουέζ 29/6            |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)...             | 57 | 2875   | α. Ν. Όρλεάν 3/7           |
| ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)...           | 70 | 12916  | ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/7        |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)...      | 85 | 25076  | πρός Βασόρα                |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ              | 78 | 11003  | α. Καζαμπλάνκα 10/6        |
| ΘΑΝΑΣΙΑΚΗΣ Σ. (π.)...       | 64 | 3904   | στή Μουμίλ 22/5            |
| ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)...            | 74 | 35540  | άργει Πειραιά              |
| ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)...        | 68 | 1588   | ε. Λας Πάμας 7/7           |
| ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)...        | 72 | 28021  | πρός Πειραιά 24/6          |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)...         | 75 | 65055  | δ. Πόρτ Σάϊδ 7/7           |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)...        | 64 | 1579   | ε. Άμβέρσα 12/7            |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)...          | 70 | 55032  | έπισκ. Πειραιά 26/6        |
| ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)    | 72 | 2934   | ε. Τσιτακόκ 2/7            |
| ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)...        | 74 | 20322  | ε. Βαρκελώνη 8/7           |
| ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)...       | 77 | 995    | πρός Ντούμα 4/3            |
| ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)...      | 73 | 4937   | πρός Μονόπολη 4/7          |
| ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)...      | 73 | 1272   | πρός Κορέα 1/6             |
| ΛΙΟΝ (κ.)...                | 72 | 8016   | πρός Λουάντα 6/6           |
| ΙΝΑΧΟΣ                      | 73 | 25045  | α. Βενετία 18/6            |
| ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)...         | 77 | 140277 | ε. Φουτζέιρα 3/7           |
| ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)...           | 74 | 9192   | μετ. «Costas H.» (κ.)      |
| ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)...      | 82 | 16472  | ε. Μπουσάν 25/6            |
| ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)...      | 82 | 41962  | πρός ΗΠΑ 2/7               |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)...      | 80 | 19256  | ε. Κασακόαλκος 30/6        |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)...       | 78 | 29991  | πρός Ίαπωνία 10/6          |
| ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)...        | 79 | 35416  | πρός Σηάτλ 4/7             |
| ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)...      | 78 | 20436  | ε. Άμβέρσα 11/7            |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)...      | 82 | 11849  | α. Ρουέν 10/7              |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)...         | 68 | 16588  | πρός Βραζιλία 7/7          |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)...        | 77 | 11488  | έπιωλήθη Έλληνες           |
| ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)...        | 83 | 24681  | πρός Νόβα Σκότσια 9/7      |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΤ'ΑΟΡ (π.)...     | 77 | 11884  | μετ. «Τροπεφόρος» (κ.)     |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)...           | 78 | 3489   | ε. Φός 10/7                |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)... | 72 | 17697  | στό Λάγος 3/6              |
| ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)...           | 78 | 23230  | έπισκ. Χόγκ Κόγκ 13/7      |
| ΙΣΙΣ (κ.)...                | 70 | 11248  | α. Χάιφα 2/6               |
| ΙΣΜΕΝΙΟΣ                    | 72 | 25035  | ε. Παράναγους 1/7          |
| ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)...            | 76 | 8372   | πρός Μπαγκόκ 27/6          |
| ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)...     | 83 | 11849  | α. Ρόττερνταμ 27/6         |
| ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)...        | 64 | 7995   | πρός Γκουαϊακούιλ 7/7      |
| ΓΑΝΝΑ Κ. (π.)...            | 78 | 15608  | ε. Πειραιά 1/7             |
| ΓΑΝΝΗΣ Π. (κ.)...           | 76 | 35944  | στό Καράτι 5/7             |
| ΓΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)...           | 77 | 12772  | πρός Ίμνιγκχαμ 4/7         |
|                             |    |        | πρός Ντάρμπαϊν 6/7         |
| ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)...            | 72 | 11171  | πρός Δακάρ 14/5            |
| ΚΑΛΛΙΩ (κ.)...              | 69 | 9079   | πρός Ντήρτρήϊτ 8/6         |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)...         | 75 | 35827  | πρός Μπόδια Μπλάνκα 7/7    |
| ΚΑΛΛΥΡΩ (Μηχ.)...           | 65 | 3801   | μεταφορές Μπρίντζι         |
| ΚΑΜΑΡΙ (κ.)...              | 73 | 57345  | πρός Μπέιλουον 25/5        |
| ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)...             | 73 | 19476  | ε. Άλεξάνδρεια 2/7         |
|                             |    |        |                            |



|                            |    |        |                         |                                |    |        |                            |
|----------------------------|----|--------|-------------------------|--------------------------------|----|--------|----------------------------|
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)               | 77 | 21667  | πρός Βραζιλία 28/6      | ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.)             | 70 | 14786  | πρός Πειραιά 30/6          |
| ΚΑΝΑΡΙΝ ΡΗΦΕΡ (π.)         | 61 | 1658   | α. Λός Πάλαμος 23/6     | ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)                 | 71 | 118865 | στό Κάργκ (άποθήκη)        |
| ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)             | 77 | 10688  | πρός Τουρκία 3/7        | ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)                 | 69 | 2656   | πρός Ντόρ ες Σαλάμα 3/7    |
| ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)    | 67 | 16098  | ε. Καλαμπόρ 5/6         | ΛΕΝΙ (δ.Μη.)                   | 75 | 79249  | πρός Χάργκ 'Αίλιαν 10/6    |
| ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)    | 76 | 16037  | πρός Μπ. 'Αίρες 21/6    | ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)             | 72 | 17914  | πρός 'Ιαπωνία 12/6         |
| ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)   | 73 | 63218  | πρός Ρότερνταμ 25/6     | ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΚΡΕΣ (κ.)             | 74 | 17414  | α. Τουτκόρον 17/6          |
| ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ            | 71 | 31584  | πρός Ρότερνταμ 5/7      | ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)                   | 71 | 3864   | πρός Ταλακούσαν 7/7        |
| ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μη.)      | 73 | 62317  | πρός Μπελιούν 29/6      | ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)               | 79 | 10354  | ε. Γκόττεμπούργκ 5/7       |
| ΚΑΡΕΤΑΝ Κ. (μ.)            | 68 | 23950  | μετ. «Καπετάν Μ.» (μ.)  | ΛΕΩΝ (Μη.)                     | 72 | 19162  | πρός Καλιφόρνια 28/6       |
| ΚΑΡΕΤΑΝ Π. (κ.)            | 68 | 26290  | ε. Λός 'Αντζελες 7/7    | ΛΕΩΝ ΡΕΕ (Βα.)                 | 73 | 15382  | πρός 'Αβόνα 6/6            |
| ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)       | 69 | 34613  | επιπλήθη 'Ελληνες       | ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)                 | 75 | 15208  | ε. Χήμπαργκ 10/7           |
| ΚΑΡΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)           | 77 | 9112   | πρός Λάγος 25/6         | ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)                 | 77 | 19373  | πρός Ν. 'Υόρκη 14/6        |
| ΚΑΡΠΙΚΟΡΝ (κ.)             | 73 | 11954  | πρός Γένοβα 29/6        | ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)               | 68 | 53075  | α. Ντάρμαν 25/6            |
| ΚΑΡΠΙΚΟΡΝ I (μ.)           | 74 | 14969  | πρός 'Αβόνα 20/5        | ΛΙΛΥ Τ. (μ.)                   | 54 | 1991   | α. Κολόμπο 6/7             |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)          | 68 | 10239  | πρός Σάγκι 30/6         | ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)                 | 69 | 17872  | πρός 'Ινχαμπάν 4/5         |
| ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)  | 77 | 9941   | πρός Ντάρμαν 8/7        | ΛΙΝΑ (Ον.)                     | 66 | 2953   | πρός Χαλκίδα 8/7           |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)    | 77 | 14349  | ε. 'Ιντσόν 28/6         | ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)                  | 71 | 51072  | α. 'Ασντον 22/5            |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)        | 76 | 19049  | πρός Μουρμάνσκι 28/6    | ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)               | 74 | 8931   | πρός 'Αρκα 7/7             |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.μ.)  | 80 | 4397   | α. 'Ακαμπα 8/7          | ΛΙΣΣΟΣ (π.)                    | 67 | 13881  | πρός Ντάρμαν 31/5          |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)       | 68 | 13532  | ε. Δεμερβρά 29/6        | ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)                  | 74 | 3256   | α. Ν. 'Ορλεάν 10/7         |
| ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)      | 68 | 8978   | πρός Πειραιά 27/4       | ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.Βρ.)        | 82 | 36865  | ε. Πόρτο Λά Κρούς 8/7      |
| ΚΑΡΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.) | 81 | 1800   | πρός Φουτζέιρα 26/5     | ΛΟΝΤΟΝ ΕΠΙΡΤΙ (δ.Βρ.)          | 82 | 36865  | πρός Σάν Φρανσίσκο 8/7     |
| ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)      | 77 | 18073  | ε. Κασσιόγκ 30/6        | ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)                  | 69 | 41477  | πρός Σίντι Κερλ 2/7        |
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)                | 72 | 11954  | δρύνει Πειραιά          | ΛΥΔΙΑ (κ.)                     | 76 | 5915   | πρός Μπουκάλα 9/6          |
| ΚΑΡΙΝΙΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)         | 74 | 5379   | πρός Μπ. 'Αίρες 10/7    | ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)                 | 77 | 9247   | α. Σίγκαπούρη 27/5         |
| ΚΑΡΑΙΤΑ (κ.)               | 76 | 9996   | ε. Γκρόν Κασούνα 30/6   | ΛΥΡΑ (κ.)                      | 76 | 16299  | πρ. «Sirius»               |
| ΚΑΡΝΙΑ (δ.μ.)              | 72 | 15028  | πρός Νοβοροσίσκ 6/7     | ΜSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)            | 77 | 14834  | πρός 'Αμβέρσα 29/6         |
| ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)       | 65 | 1219   | πρός Καζαμπλάνκα 29/6   | ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μη.)                | 72 | 6513   | πρός Μπρέμερσχαφεν 3/7     |
| ΚΑΖΗ (κ.)                  | 75 | 76873  | στό Φώλις Μπ. 22/6      | ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μη.)                 | 78 | 13427  | πρός Μπαγκόγκ 6/6          |
| ΚΑΖΑΝΔΡΟΣ (κ.)             | 77 | 19166  | πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/6     | ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ                   | 75 | 34745  | πρός Πόρτο Καρτίερ 30/6    |
| ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)              | 77 | 19459  | πρός Φουτζέιρα 20/6     | ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)                | 74 | 30168  | πρός 'Ιαπωνία 29/6         |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)           | 74 | 17218  | πρός 'Αρούμα 10/5       | ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)                  | 76 | 8731   | πρός Βομβά 3/7             |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)           | 76 | 19044  | πρός Χόγκ Κόγκ 27/6     | ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)                   | 68 | 4400   | α. 'Ασντον 8/7             |
| ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)          | 76 | 10805  | πρός Χιοσάν 28/5        | ΜΑΝΔΛΗΣ (κ.)                   | 74 | 9800   | ε. Μπ. 'Αίρες 2/7          |
| ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ               | 71 | 9842   | πρός Κορίντο 25/6       | ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)               | 73 | 72343  | α. Γιούροπορτ 18/6         |
| ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)           | 77 | 9942   | πρός Μπ. 'Αμπας 19/5    | ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)               | 70 | 9101   | πρός Νταμμό 29/6           |
| ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)         | 71 | 9826   | πρός Κολάδο 6/7         | ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)                  | 71 | 9810   | ε. Βρέμη 4/7               |
| ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)             | 71 | 41585  | πρός Τουμπάρδο 21/6     | ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)                 | 70 | 9001   | πρός Σουέζ 7/7             |
| ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)            | 78 | 8898   | πρός Σατοουμάλ 2/7      | ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)              | 63 | 36634  | ε. Σάο Σεμπαστιάν 29/6     |
| ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ                | 81 | 9909   | πρός Σατοουμάλ 2/7      | ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)             | 73 | 18892  | πρός Μιζουσίμα 20/6        |
| ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ                 | 79 | 11929  | πρός Κασσιόγκ 10/7      | ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)                  | 68 | 16587  | α. Ντάρμαν 29/6            |
| ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)        | 76 | 18124  | α. 'Ακαμπα 28/5         | ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)            | 76 | 10108  | πρός Μαρακάιμπο 6/7        |
| ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ                 | 78 | 11886  | μετ. «Sea Concert» (κ.) | ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)                  | 77 | 20502  | πρός 'Ιντσόν 5/7           |
| ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)             | 73 | 22126  | πρός Διάκλιεϊν 30/6     | ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)                  | 73 | 17327  | α. Βίλα Κονσιστορσιόν 22/6 |
| ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ                | 80 | 12965  | πρός Κίνα 22/3          | ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)              | 77 | 18604  | πρός Κεμπέκ 2/7            |
| ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)           | 77 | 8976   | α. Ντουμεπί 1/6         | ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.μ.)             | 65 | 13512  | μεταφορές Περσικού         |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)      | 69 | 46890  | ε. 'Ελλάδα 7/7          | ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝ (δ.μ.)              | 70 | 17487  | πρός Παλάου Σαμπού 2/6     |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)          | 72 | 55878  | ε. Πειραιά 23/6         | ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)                 | 74 | 30341  | επιπλήθη 'Ελληνες          |
| ΚΙΚΑ (κ.)                  | 76 | 19451  | πρός Σίντι Κερλ 9/7     | ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.μ.)               | 64 | 28986  | πρός Μονβιτό 1/7           |
| ΚΙΩΔΛΟΣ III (μ.)           | 66 | 8995   | ε. Ρότερνταμ 4/7        | ΜΑΡΙΜΑ (Μ.)                    | 70 | 18628  | πρός Νορκοπλίκ 11/6        |
| ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)             | 74 | 10053  | ε. Πόρτο Κορτές 5/7     | ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μη.)                | 76 | 138765 | επισκ. Πειραιά 10/7        |
| ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)          | 69 | 1572   | μεταφορές Ν. Γουίνιας   | ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)                   | 70 | 9077   | πρός Σαβόνα 7/6            |
| ΚΙΤΣΑ (κ.)                 | 76 | 24800  | πρός Ξηγκάγκ 4/7        | ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)                   | 68 | 21228  | πρός 'Αβόνα 9/6            |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)              | 76 | 15756  | πρός Κόλπο ΗΠΑ 5/7      | ΜΑΡΥΛΑ (κ.)                    | 74 | 15412  | πρός Δακάρ 10/6            |
| ΚΛΕΛΙΑ (π.)                | 73 | 10982  | πρός 'Ελλάδα 24/6       | ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)         | 74 | 20715  | πρός Τρινιδάδ 2/6          |
| ΚΛΕΟ Μ. (κ.)               | 77 | 20265  | πρός Κορέα 20/6         | ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)          | 73 | 15498  | πρός 'Ιαπωνία 8/7          |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)      | 86 | 10511  | α. 'Ωκλαντ 9/7          | ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)                | 76 | 21372  | πρός Πόρτ Σουάν 10/7       |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)     | 79 | 10322  | πρός Λός 'Αντζελες 9/7  | ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)                | 71 | 16823  | πρός 'Αμπιζάν 8/6          |
| ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)        | 83 | 10520  | ε. Σάν Νικόλας 4/7      | ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μη.)            | 67 | 13540  | πρός Βικτόρια 5/7          |
| ΚΟΜΠΑΣΣ ΑΡΡΟΥ (N.M.)       | 73 | 63618  | πρός Γαλλία 4/7         | ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)              | 67 | 21141  | πρός Κασίμα 5/6            |
| ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (N.M.) | 74 | 82786  | πρ. «Jarrah»            | ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)               | 76 | 9872   | επισκ. Πόρτλαντ 5/7        |
| ΚΟΜΠΕ 2 (δ.μ.)             | 84 | 3793   | πρ. Σκωτία 4/7          | ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)                  | 80 | 30875  | επιπλήθη 'Αμερικανούς      |
| ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.μ.)           | 83 | 4433   | πρός Λάγος 11/7         | ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)                  | 79 | 43857  | α. Ν. 'Ορλεάν 6/7          |
| ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)           | 71 | 101438 | πρός Περσικό 30/6       | ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)                  | 79 | 43857  | α. Πόρτ 'Αρθουρ 26/6       |
| ΚΟΝΠΟΛΙΣ                   | 78 | 39814  | ε. Τζέντα 30/6          | ΜΗΛΟΣ Α. (π.)                  | 67 | 8501   | ε. Λάγος 7/6               |
| ΚΟΡΑΛ (μ.)                 | 81 | 15397  | πρός Βηρυτό 2/7         | ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)           | 74 | 12376  | πρός Γιβραλτάρ 8/6         |
| ΚΟΡΑΛΙ (κ.)                | 76 | 10804  | α. Βενετία 6/7          | ΜΙΑΤΟΣ (κ.)                    | 82 | 32506  | ε. Χάμπτον 11/7            |
| ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)          | 74 | 112825 | στό Κάργκ (άποθήκη)     | ΜΙΑΤΑ (μ.)                     | 69 | 20001  | δ. Παναμά 30/4             |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ                  | 74 | 35014  | ε. Ρότερνταμ 11/7       | ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)              | 73 | 36330  | επιπλήθη διάλυση           |
| ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)            | 77 | 15043  | επισκ. Σίγκαπούρη 11/7  | ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)                   | 74 | 4967   | πρός 'Αμπού Ντόμι 22/6     |
| ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)               | 75 | 17175  | πρός Μπ. 'Αμπας 1/5     | ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)               | 70 | 1781   | πρός 'Οναχόνα 5/7          |
| ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)              | 77 | 14186  | ε. Μπαγκόγκ 3/7         | ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)                | 82 | 18061  | πρός Ούμπε 26/6            |
| ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)             | 77 | 15389  | πρός Μπ. 'Αμπας 13/5    | ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)                | 71 | 19061  | πρός Κίνα 10/7             |
| ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)           | 74 | 15994  | πρός Παλάου Σαμπού 7/6  | ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)                   | 74 | 39050  | πρός Κίελο 27/6            |
| ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)          | 75 | 16221  | πρός Σίνδεν 7/7         | ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)                   | 75 | 6728   | α. Καμπίντα 12/6           |
| ΚΟΥΤΥ I (π.)               | 62 | 2635   | πρός Κοατζακόλκας 1/7   | ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)                | 73 | 61183  | πρός Βερακρούζ 29/5        |
| ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)             | 75 | 16221  | πρός Βαγκαρβί 4/7       | ΜΟΝΤΡΟ (κ.)                    | 72 | 9924   | πρός Σεμάγκα Μπαίη 1/7     |
| ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)             | 79 | 12470  | ε. Χόγκ Κόγκ 8/7        | ΜΟΥΡΑΝΟ (Μη.)                  | 74 | 65579  | πρός 'Αφρική 30/6          |
| ΚΟΥΕΝΚΑ (Μη.)              | 81 | 10524  | πρός 'Αρμουέλλες 29/6   | ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)                   | 72 | 35506  | πρός Νοβοροσίσκ 16/6       |
| ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)           | 71 | 52519  | επισκ. Πειραιά 1/7      | ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)               | 73 | 15470  | ε. Σιλκίπ 1/7              |
| ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μη.)             | 76 | 88886  | πρός Χόργκ 26/6         | ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)               | 67 | 3987   | δρύνει Πειραιά             |
| ΚΡΕΪ'Ν (κ.)                | 76 | 20355  | πρός Χόργκ 23/6         | ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)                 | 76 | 3741   | ε. 'Υουίντν 11/7           |
| ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)            | 79 | 7599   | πρός Πόρτσμουθ 3/7      | ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)            | 69 | 44860  | πρός Σεμάγκα (άποθήκη)     |
| ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.μ.)           | 64 | 26821  | α. Φουτζέιρα 1/7        | ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)              | 68 | 8370   | δρύνει Πειραιά             |
| ΚΡΙΣΣΑ (π.)                | 79 | 12784  | πρός Φιλιππίνες 4/6     | ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)            | 66 | 37625  | α. Βαντί Φεϊράν 27/6       |
| ΚΥΔΩΝ (δ.μ.)               | 71 | 15522  | πρός Μπελιού 9/7        | ΜΠΛΟΥ ΤΟΟΥΝ (κ.)               | 71 | 13867  | α. Ν. 'Ορλεάν 10/7         |
| ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)               | 77 | 9634   | α. Ντάρμαν 15/5         | ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ ΡΟΥΣ (δ.κ.) | 75 | 6764   | α. 'Ιμνίγκχαμ 10/7         |
| ΚΥΜΑ (ΑΒ)                  | 70 | 1437   | πρός Στρατόνι 3/7       | ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)        | 74 | 5105   | επισκευές Πειραιά 25/2     |
| ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)      | 75 | 17875  | πρός Τζακάρτα 17/6      | ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)       | 71 | 1991   | α. Γιοκοσούκα 10/7         |
| ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)               | 71 | 15951  | α. Ντάρμαν 28/5         | ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)      | 72 | 1999   | μετ. «Voyager I» (μ.)      |
| ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)           | 76 | 19803  | α. 'Ακαμπα 9/7          | ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)      | 75 | 2998   | πρός Λέγκχορν 7/7          |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ               | 72 | 51403  | πρός 'Ολλανδία 30/6     | ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)        | 73 | 4706   | πρός Ρός ελ Μουγκάρ 3/7    |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)       | 71 | 14757  | πρός Καράτι 24/6        | ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)             | 68 | 9504   | πρός Φόρτ ντ'ε Φράντς 4/7  |
| ΚΩΣ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ (κ.)         | 69 | 9199   | εγκαταλείφθηκε 5/4      | ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μη.)                 | 81 | 10199  | πρός 'Αρμουέλλες 7/7       |
| ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Ονδ.)         | 62 | 2201   | ε. Πειραιά 3/7          | ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μη.)        | 72 | 6671   | πρός Μπουσάν 19/5          |
| ΛΑΙΔΑ ΑΝΕΤΑ (μ.)           | 66 | 2990   | ε. Νακάλα 28/5          | ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)                  | 73 | 18106  | επισκ. Πειραιά 29/6        |
| ΛΑΙΔΑ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)         | 76 | 2834   | πρός Μπάρ 29/6          | ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (κ.)            | 75 | 7563   | ε. Μπουσάν 16/6            |
| ΛΑΙΔΑ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)          | 76 | 1575   | α. Φός 10/7             | ΜΠΡΑΪΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)            | 75 | 7563   | πρός Ταϊβάν 10/6           |
| ΛΑΙΔΑ ΣΚΑ'Υ (κ.)           | 72 | 83714  | πρός Βραζιλία 14/5      | ΜΠΡΑΪΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αβ.)          | 73 | 31861  | επισκ. Πειραιά 2/7         |
| ΛΑΙΔΑ ΤΕΡΡΥ (κ.)           | 76 | 4123   | επισκ. Πειραιά 20/4     | ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)               | 71 | 13193  | πρός Φός 8/7               |
| ΛΑΙΔΑΦ (κ.)                | 76 | 12166  | ε. Πειραιά 6/6          | ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)                | 67 | 41524  | ε. Λάγος 15/5              |
| ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)               | 75 | 18763  | πρός Αλεξανδρόπολη 5/7  | ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)              | 72 | 17980  | α. Μπεκακούρ 18/6          |
| ΛΑΚΥ (Μη.)                 | 68 | 8135   | πρός Μπουσάν 5/7        | ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)                | 68 | 6789   | στό Κάμπο Φλάντ (άποθήκη)  |
| ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)            | 68 | 8648   | πρός Ντάρμαν 7/7        | ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)                 | 61 | 7950   | α. Ν. 'Ορλεάν 9/7          |
| ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)               | 80 | 16225  | πρός Κουεϊλμάν 3/6      | ΜΥΡΙΝΑ (Αβ.)                   | 82 | 32506  | ε. Πειραιά 29/6            |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)          | 78 | 10698  | πρός Δ. 'Αφρική 15/6    | ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)                   | 72 | 1480   | μετ. «Κυριακούλα Δ.»       |
| ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)              | 65 | 1800   | πρός Ντουόλα 31/5       | Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)                | 74 | 8558   | πρός Μαυρίκιο 4/6          |
| ΛΑΠΙΣ (κ.)                 | 78 | 8980   | πρός 'Οκρίκα 11/6       | ΝΑΪΤΑ (κ.)                     | 70 | 9069   |                            |
| ΛΑΡΚ (μ.)                  | 73 | 9599   | ε. Σεβίλλη 6/7          |                                |    |        |                            |
| ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)             | 68 | 22046  | α. Σουέζ 20/5           |                                |    |        |                            |
| ΛΑΤΩ (π.)                  | 68 | 18210  |                         |                                |    |        |                            |
| ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)               | 73 | 17648  |                         |                                |    |        |                            |



|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΝΑΥΤ ΛΑΥΤ (Μηχ.)        | 77 | 34841  |
| ΝΑΝΗ (κ.)               | 78 | 14851  |
| ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*             | 72 | 18723  |
| ΝΑΝΤΙΝ (μ.)             | 68 | 1498   |
| ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΐΝΤ (κ.)       | 73 | 11845  |
| ΝΑΡΕΐΤΟΡ(κ.)            | 80 | 10982  |
| ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)         | 65 | 1000   |
| ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)         | 74 | 78084  |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)            | 70 | 18224  |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)      | 74 | 30340  |
| ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)          | 74 | 39018  |
| ΝΕΟΣ (κ.)               | 71 | 9082   |
| ΝΕΣΗΝ (κ.)              | 72 | 60414  |
| ΝΕΣΤΩΡ (κ.)             | 77 | 19166  |
| ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)   | 72 | 8666   |
| ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥ         |    |        |
| (Μηχ.)                  | 69 | 4785   |
| ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)   | 72 | 6666   |
| ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)          | 71 | 12202  |
| ΝΗΡΕΥΣ (μ.)             | 75 | 10153  |
| ΝΗΚΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)     | 76 | 35567  |
| ΝΙΚΙ (κ.)               | 75 | 65459  |
| ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)            | 75 | 11462  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)      | 75 | 61000  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)            | 86 | 24843  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.)         | 71 | 5447   |
| ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)           | 68 | 8289   |
| ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)  | 70 | 45752  |
| ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)           | 84 | 23186  |
| ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)     | 74 | 10089  |
| ΝΙΟΥΤΟΝ                 | 77 | 10579  |
| ΝΙΣΙΜΑ (κ.)             | 73 | 6646   |
| ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)          | 73 | 117178 |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)    | 70 | 62357  |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)       | 70 | 45752  |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)       | 77 | 1747   |
| ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)         | 88 | 1905   |
| ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)         | 74 | 3784   |
| ΝΟΡΘ ΣΗΛΝΤΣ (κ.)        | 72 | 7266   |
| ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)          | 72 | 18402  |
| ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)    | 69 | 11148  |
| ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (Μηχ.)  | 69 | 4773   |
| ΝΤΑΎ ΝΑΜΙΚ (π.)         | 79 | 18432  |
| ΝΤΕΐΜ Μ. (κ.)           | 72 | 8987   |
| ΝΤΕΝΙΖ                  | 71 | 11055  |
| ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)       | 75 | 35764  |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)          | 74 | 8768   |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (κ.)        | 71 | 9348   |
| ΝΤΙΜΑΝ (κ.)             | 76 | 22297  |
| ΝΤΙΜΙ (κ.)              | 70 | 11689  |
| ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)           | 73 | 113778 |
| ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ             | 70 | 17355  |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)        | 73 | 17355  |
| ΝΤΟΡΙΝ (μ.)             | 68 | 9003   |
| ΝΤΟΥΐ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ (δ.π.)  | 77 | 997    |
| ΝΤΟΥΜΠΑΐ ΣΤΑΡ (δ.π.)    | 67 | 1599   |
| ΞΕΟΥΛΑ Μ. (κ.)          | 78 | 2491   |
| ΟΛΕΜΑΡΙ(κ.)             | 72 | 17399  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)   | 75 | 138037 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)     | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)      | 85 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)      | 76 | 126990 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)       | 79 | 59882  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)    | 91 | 81400  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)    | 91 | 81400  |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)   | 61 | 1098   |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)     | 62 | 2606   |
| ΟΜΕΡ (κ.)               | 70 | 22912  |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΐΝΤ (κ.)     | 71 | 13858  |
| ΟΝΥΣ (κ.)               | 69 | 9824   |
| ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)          | 75 | 39656  |
| ΟΡΙΖΟΝ (κ.)             | 72 | 4503   |
| ΟΡΚΑ (Α.Β.)             | 75 | 1999   |
| ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)          | 69 | 35.284 |
| ΟΡΣΕΑΝ ΒΟΐΣ (π.)        | 69 | 11434  |
| ΟΡΣΕΑΝ ΛΕΐΚ (κ.)        | 76 | 12443  |
| ΟΡΣΕΑΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (κ.)    | 73 | 13631  |
| ΟΤΑΡΙΣ Ι. (μ.)          | 70 | 5480   |
| ΟΤΑΡΟΥ I (δ.π.)         | 79 | 3818   |
| ΟΥΑΐΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)       | 75 | 176009 |
| ΟΥΑΐΤ ΡΟΥΖ              | 84 | 13852  |
| ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)      | 69 | 1582   |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)            | 69 | 9627   |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)         | 73 | 16317  |
| ΠΑΛ ΗΚΛΑ (Βα.)          | 79 | 9427   |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ      |    |        |
| (Μηχ.)                  | 71 | 9466   |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- |    |        |
| ΤΗΣ (κ.)                | 71 | 41981  |
| ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)          | 75 | 8826   |
| ΠΑΝΘΗΡ (κ.)             | 72 | 44140  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)           | 78 | 19820  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)     | 72 | 11185  |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)         | 70 | 16128  |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)       | 73 | 79422  |
| ΠΑΝΤΙΑΣ                 | 84 | 21426  |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)        | 80 | 30639  |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.) | 72 | 8939   |
| ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)           | 78 | 15086  |
| ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)         | 78 | 7623   |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)        | 70 | 11489  |
| ΠΑΡΟΣ (δ.π.)            | 69 | 1971   |
| ΠΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ         | 84 | 22511  |
| ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ           | 84 | 22100  |
| ΠΑΞΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)    | 84 | 4085   |
| ΠΑΞΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)      | 70 | 14851  |
| ΠΑΞΙΦΙΚΟΣ (δ.)          | 74 | 124871 |
| ΠΑΧΚΑΛ (μ.)             | 65 | 1598   |
| ΠΑΧΚΑΛΗΣ (ΑΒ.)          | 74 | 16388  |
| ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)       | 75 | 26301  |
| ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)            | 69 | 9907   |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)            | 69 | 15874  |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)            | 77 | 36411  |
| ΠΕΛΑΐΝΕΡ (κ.)           | 70 | 4095   |
| ΠΕΛΙΑΣ (κ.)             | 76 | 19166  |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)          | 77 | 21686  |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)      | 71 | 104253 |
| ΠΕΛΤΕΐΝΕΡ (κ.)          | 70 | 4095   |
| ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)        | 66 | 41521  |

|                             |  |  |
|-----------------------------|--|--|
| α. Ν. Όρλεάνη 4/7           |  |  |
| α. Βανκούβερ 7/7            |  |  |
| πρός Σιγκαπούρη 30/6        |  |  |
| ε. Τρίπολη 29/6             |  |  |
| πρός Βραζιλία 4/7           |  |  |
| πρός Σιγκαπούρη 25/6        |  |  |
| δργέ Πειραιά                |  |  |
| πρ. «Sam Hunt»              |  |  |
| πρός Λέ Χάβρη 25/6          |  |  |
| πρός Ρότερνταμ 29/6         |  |  |
| μεταφορές Άγκόλας           |  |  |
| πρός Νταμμά 15/6            |  |  |
| πρός Πόρτο Μπολιβάρ 28/6    |  |  |
| α. Πόρτ Άντζελες 5/7        |  |  |
| πρός Άμβέρσα 30/6           |  |  |
| πρός Κριστομάλ 9/7          |  |  |
| πρός Μπουγκο 8/7            |  |  |
| α. Χιουσταν 19/6            |  |  |
| πρός Άπω Άνατολή 21/6       |  |  |
| πρός Ρότερνταμ 6/7          |  |  |
| δ. Ντόβερ 29/6              |  |  |
| έπισκ. Πειραιά 13/7         |  |  |
| πρός Νιγηρία 18/6           |  |  |
| α. Ταρραγκόνα 28/6          |  |  |
| μετ. «Logy» (μ.)            |  |  |
| ε. Χοντίντα 10/6            |  |  |
| πρός Χάργκ 30/6             |  |  |
| πρός Νιχάμα 6/7             |  |  |
| ε. Πόρτ Άρθουρ 9/7          |  |  |
| ε. Σακά 10/7                |  |  |
| α. Αλεξάνδρεια 10/7         |  |  |
| α. Άιν Σούνα 9/6            |  |  |
| πρός Μιλλάδο 7/7            |  |  |
| πρός Βραζιλία 5/7           |  |  |
| πρός Καϊμάν Άιλαντς 24/6    |  |  |
| πρός Γκόντ Καϊμάν 9/7       |  |  |
| πρός Γιβραλτάρ 3/7          |  |  |
| πρός Ρότερνταμ 10/7         |  |  |
| πρ. «Ανθρα»                 |  |  |
| έπισκέυε Πειραιά 11/7       |  |  |
| πρός Ότάρου 7/6             |  |  |
| α. Καρατά 12/6              |  |  |
| δργέ Πειραιά                |  |  |
| μετ. «Αποστόλης»            |  |  |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 28/6         |  |  |
| πρός Νταλιάν 27/6           |  |  |
| ε. Βαλτιμόρη 5/7            |  |  |
| πρός ΗΠΑ 13/7               |  |  |
| πρός Κόλπο ΗΠΑ 5/7          |  |  |
| στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη) |  |  |
| πρός Σόφιε 3/7              |  |  |
| ε. Ρίο Άντρίο 11/6          |  |  |
| ε. Άντρίο 5/7               |  |  |
| πρ. «Θία Τιδάν»             |  |  |
| μετ. «Ελ Μιούρα» (π.)       |  |  |
| πρός Βόλο 2/7               |  |  |
| πρός Παρανάγουα 5/7         |  |  |
| πρός Χάργκ 2/7              |  |  |
| ε. Μπιλμπάο 4/7             |  |  |
| όψωσε ελληνική              |  |  |
| πρός Χάργκ 12/4             |  |  |
| έπισκ. Βαλέττα 8/7          |  |  |
| α. Μπιλμπάο 10/7            |  |  |
| ναυπηγ. Τσίτα               |  |  |
| μεταγωγικές μεταφορές       |  |  |
| έπωλήθη                     |  |  |
| α. Σάν Λορέντζο 9/6         |  |  |
| ε. Τζιμπουτί 27/5           |  |  |
| ε. Πόρτ Σάις 25/6           |  |  |
| πρός Γιβραλτάρ 5/7          |  |  |
| πρός Βάρνα 8/7              |  |  |
| πρός Τρίπολη 8/7            |  |  |
| ε. Γάνδη 19/6               |  |  |
| πρός Γέλα 4/7               |  |  |
| πρός Άνδρα 6/7              |  |  |
| ε. Μουπάσα 23/6             |  |  |
| πρός Νιγηρία 3/7            |  |  |
| πρός Χερσάνα 5/7            |  |  |
| στό Χάργκ (άποθήκη)         |  |  |
| α. Άμαμπά 11/6              |  |  |
| μεταφορές Κιούγκα           |  |  |
| πρός Όραν 1/5               |  |  |
| έπωλήθη Έλληνες             |  |  |
| πρός Βερακρούζ 2/7          |  |  |
| έπισκέυε Πειραιά 23/5       |  |  |
| πρός Πόρτο Όρντς 30/6       |  |  |
| ε. Βερακρούζ 6/6            |  |  |
| πρός Γιβραλτάρ 2/7          |  |  |
| ε. Γλασκώβη 7/7             |  |  |
| όλική τεκμαρτή άπώλεια      |  |  |
| πρός Κωνσταντίνα 9/7        |  |  |
| πρός Κορέα 5/6              |  |  |
| πρός Μαλαϊσία 30/6          |  |  |
| μετ. «Μπισαϊού Μπαϊ» (κ.)   |  |  |
| δ. Γιβραλτάρ 10/7           |  |  |
| ε. Γουλιμκτον 9/7           |  |  |
| α. Ζήμπρανκε 29/6           |  |  |
| α. Λομέ 7/7                 |  |  |
| πρός Πειραιά 30/6           |  |  |
| πρός Βαλέντσια 29/6         |  |  |
| στή Μαυρία 2/7              |  |  |
| μετ. «Stephanie» (π.)       |  |  |
| πρός Ντάρμπαν 21/6          |  |  |
| μεταφορές Περισκόπ          |  |  |
| μετ. «Vandenberg» (μ.)      |  |  |
| ε. Μπ. Άϊρες 28/6           |  |  |
| έπωλήθη Έλληνες             |  |  |
| πρός Μαδάσκάρ 7/7           |  |  |
| πρός Χόγκ Κόγκ 25/6         |  |  |
| πρός Βραζιλία 3/7           |  |  |
| πρός Πειραιά 6/7            |  |  |
| πρός ΕΣΣΔ 28/4              |  |  |
| ε. Φουτζέιρα 8/7            |  |  |
| α. Φουτζέιρα 11/6           |  |  |
| πρός Τρίπολη 7/7            |  |  |
| πρός Φός 10/7               |  |  |

|                         |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)           | 77 | 9783   |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)      | 74 | 36914  |
| ΠΕΡΛΑ (κ.)              | 72 | 16402  |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)          | 72 | 9635   |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)            | 79 | 9577   |
| ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)          | 62 | 1419   |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)            | 72 | 15798  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)          | 69 | 10839  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)          | 73 | 9749   |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)           | 65 | 25503  |
| ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)            | 75 | 109979 |
| ΠΙΟΝΑΡ                  | 69 | 6162   |
| ΠΙΠΙΣΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)    | 84 | 20866  |
| ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)     | 63 | 2803   |
| ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)         | 75 | 14741  |
| ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)        | 72 | 122812 |
| ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)            | 72 | 9481   |
| ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)         | 76 | 60937  |
| ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)      | 72 | 16268  |
| ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)        | 81 | 15881  |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)         | 84 | 16912  |
| ΠΟΝΤΟΣ                  | 72 | 35840  |
| ΠΟΡΤΑΐΤΙΣΙΑ (μ.)        | 77 | 8767   |
| ΠΟΡΦΥΡΙΟΝ (κ.)          | 75 | 19166  |
| ΠΟΥΜΑ (κ.)              | 72 | 14675  |
| ΠΡΑΐΜ (κ.)              | 70 | 10469  |
| ΠΡΑΐΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)      | 76 | 1596   |
| ΠΡΑΐΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)       | 75 | 1599   |
| ΠΡΕΜΑΤΟΡ (μ.)           | 73 | 15963  |
| ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)            | 70 | 30890  |
| ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)          | 77 | 15285  |
| ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)        | 67 | 40675  |
| ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ              | 68 | 10339  |
| ΠΡΟΓΚΡΕΐΣ (π.)          | 68 | 10722  |
| ΠΡΟΔΙΟΣ (δ.)            | 83 | 26996  |
| ΠΡΟΔΟΡΜΟΣ (κ.)          | 76 | 11768  |
| ΠΡΟΚΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)        | 77 | 10442  |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)          | 67 | 9629   |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)         | 73 | 11383  |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)      | 68 | 18525  |
| ΠΡΟΥΣΙΑ (κ.)            | 79 | 11243  |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)     | 74 | 5071   |
| ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)            | 72 | 12982  |
| ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)            | 84 | 26959  |
| ΠΥΘΙΑ (κ.)              | 73 | 65885  |
| ΡΑΒΕΝ (κ.)              | 71 | 9646   |
| ΡΑΝΙΑ (μ.)              | 68 | 1599   |
| ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)            | 71 | 11758  |
| ΡΕΑ (κ.)                | 73 | 30930  |
| ΡΕΑ ΣΤΟΣ (μ.)           | 69 | 2995   |
| ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)         | 78 | 11875  |
| ΡΕΐΝΤΖΕΡ (κ.)           | 76 | 14760  |
| ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)          | 79 | 8680   |
| ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)            | 75 | 6016   |
| ΡΗΘΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)     | 69 | 1573   |
| ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)       | 73 | 8405   |
| ΡΙΖΑΛ (κ.)              | 77 | 39582  |
| ΡΙΚΙΑ (κ.)              | 72 | 9810   |
| ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ           | 77 | 10409  |
| ΡΟΖΑ (κ.)               | 68 | 24893  |
| ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)          | 71 | 71877  |
| ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)          | 70 | 1599   |
| ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)     | 67 | 37625  |
| ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)         | 64 | 4824   |
| ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)           | 81 | 8352   |
| ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)          | 73 | 22626  |
| Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)           | 68 | 13546  |
| Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)          | 65 | 20002  |
| ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)        | 66 | 36965  |
| ΣΑΐΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)      | 71 | 128929 |
| ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)       | 74 | 25765  |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.) | 74 | 25765  |
| ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)     | 73 | 8734   |
| ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)    | 77 | 19199  |
| ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)        | 76 | 2144   |
| ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)     | 75 | 29068  |
| ΣΑΝ II (π.)             | 75 | 14523  |
| ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)            | 66 | 3314   |
| ΣΑΝ ΤΣΩΝ Ι. (κ.)        | 70 | 11122  |
| ΣΑΝ ΤΣΩΡΤΖ (κ.)         | 71 | 9084   |
| ΣΑΝΡΑΐΖ (κ.)            | 71 | 13575  |
| ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)             | 67 | 8064   |
| ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)          | 70 | 11329  |
| ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)          | 72 | 3137   |
| ΣΑΟΥΘ ΑΐΛΑΝΤ (π.)       | 75 | 12322  |
| ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΐΝΤ (κ.)       | 74 | 12498  |
| ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)         | 71 | 43867  |
| ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (μ.)       | 72 | 14095  |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)       | 78 | 10301  |
| ΣΑΧΑΡΑ (δ.)             | 74 | 164758 |
| ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ               | 84 | 12811  |
| ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)    | 86 | 15933  |
| ΣΕΐΛΑΜΑΝ (κ.)           | 80 | 17798  |
| ΣΕΐΛΑΡ (δ.Μηχ.)         | 75 | 117143 |
| ΣΕΐΛΑΡ (κ.)             | 70 | 9951   |
| ΣΕΛΑΤΑΝΚ.               | 73 | 8917   |
| ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)         | 72 | 1547   |
| ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ        |    |        |
| (δ.Μηχ.)                | 75 | 51898  |
| ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)          | 70 | 1598   |
| ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ              | 69 | 43456  |
| ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)            | 72 | 16018  |
| ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)        | 82 | 19494  |
| ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)           | 76 | 18174  |
| ΣΗ ΟΑΒ (δ.μ.)           | 76 | 16277  |
| ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)          | 79 | 15688  |
| ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)          | 71 | 48685  |
| ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)       | 71 | 14130  |
| ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)          | 69 | 18224  |
| ΣΗΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (μ.)        | 78 | 30343  |
| ΣΗΓΚΡΕΐΣ II (κ.)        | 77 | 38886  |
| ΣΗΓΟΥΐΝΤ 2(δ.μ.)        | 78 | 28025  |
| ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)        | 74 | 18     |



|                    |    |        |                             |                           |    |        |                         |
|--------------------|----|--------|-----------------------------|---------------------------|----|--------|-------------------------|
| ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)  | 77 | 14275  | στή Σουσίμα 14/8            | ΤΡΑΣΤ (κ.)                | 76 | 13550  | στή Σιγκαπούρη 13/6     |
| ΣΗΜΟΝΑΡΚ (M.)      | 84 | 18173  | πρός Ίρδν 25/5              | ΤΡΕΑΝΑ (κ.)               | 77 | 17339  | ε. Όλμπαν 30/6          |
| ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)       | 74 | 33073  | ε. Φρημόντλ 3/8             | ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*       | 76 | 18953  | ε. Σαγκανασκι 23/6      |
| ΣΗΜΠΑΛΚ I (π.)     | 65 | 9812   | ε. Πειραιά 3/6              | ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)        | 75 | 23785  | πρός Λός 'Αντζέλες 8/7  |
| ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)   | 71 | 5899   | επισκ. Πειραιά 4/1          | ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΖ (κ.)         | 80 | 30502  | α. Γκίζον 29/6          |
| ΣΗΜΠΗ (κ.)         | 74 | 29827  | πρός Γιβραλτάρ 30/6         | ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΤ'ΑΛ (κ.)       | 73 | 23757  | πρός Παχάκ 30/5         |
| ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)       | 76 | 32971  | ε. Ίλιτσέβοκ 24/6           | ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ           | 74 | 50849  | πρός Ρίτσαρντ Μπάλ 2/7  |
| ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)  | 74 | 17798  | α. Άλεξάνδρεια 11/7         | ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.) | 71 | 109197 | α. Φουτζέιρα 4/6        |
| ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)       | 69 | 33328  | ε. Νταμπό 13/6              | ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)       | 76 | 30746  | πρός Βομβά 16/6         |
| ΣΗΜΠΡΕΪΒΥ (δ.μ.)   | 73 | 17795  | πρός Μπιλμπό 9/7            | ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)        | 73 | 43887  | ε. Ρίο 'Αντίρο 28/6     |
| ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)  | 71 | 11005  | α. Θέουτα 16/6              | ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)          | 75 | 13567  | πρός Γιβραλτάρ 9/7      |
| ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)  | 74 | 18373  | πρός Ν. Ζηλανδία 12/6       | ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)        | 76 | 13547  | πρός ΗΠΑ 11/6           |
| ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)      | 82 | 18709  | ε. Ροζέριο 14/6             | ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)        | 74 | 43887  | πρός Ρίτσαρντ Μπ. 24/5  |
| ΣΗΠΕΪΣ (μ.)        | 77 | 15225  | πρός Κούβα 30/5             | ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)      | 72 | 79317  | πρός Πράια Μόλε 21/6    |
| ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)    | 68 | 18224  | πρός Κλαπέδα 3/7            | ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)      | 74 | 25394  | πρός Λά Παμπίλο 28/6    |
| ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.) | 74 | 18631  | πρός Όδεσσά 7/7             | ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)          | 70 | 63519  | διάλυση Μπαγκλαντίς     |
| ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)   | 76 | 18432  | πρός Μπ. Χομείνι 15/6       | ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ          | 72 | 113950 | α. Ρός Τανούρα 2/7      |
| ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)     | 77 | 30370  | πρός Λέγκχορν 8/7           | ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)       | 71 | 106776 | πρός Πειραιά 8/6        |
| ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)   | 73 | 17310  | πρός Γιάννου 9/7            | ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ                | 70 | 48501  | πρός Πόρτ Καρτίρ 17/6   |
| ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)    | 79 | 19061  | ε. Ντάρμπαν 10/7            | ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)       | 72 | 12463  | ε. Μουμάσα 28/6         |
| ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)     | 75 | 42619  | πρός Γιβραλτάρ 11/7         | ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)              | 74 | 11644  | πρός Άρκα 8/7           |
| ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)       | 70 | 17571  | α. Φουτζέιρα 16/6           | ΤΡΟΠΕΦΟΡΟΣ (μ.)           | 74 | 8826   | ε. Καλλό 6/7            |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 83 | 18173  | πρός Ίρδν 21/6              | ΤΡΟΥΪ ΤΕΜΠΕΛΣ (κ.)        | 74 | 11844  | ε. Ρόττερνταμ 29/6      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 71 | 11069  | ε. Σαβόνα 2/7               | ΤΣΑΪΚΟΦΣΚΥ (κ.)           | 76 | 8057   | πρός Νουακτσότ 28/6     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 74 | 18819  | ε. Σαλβαντόρ 27/6           | ΤΣΑΜΠΙΟΝ                  | 70 | 52765  | επισκ. Πειραιά 9/7      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 72 | 15285  | ε. Γιουρπορτ 13/7           | ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)            | 75 | 47133  | πρός Ίνδια 8/7          |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 73 | 16095  | πρός Ρόττερνταμ 28/6        | ΤΣΟΥΝΑ (μ.)               | 68 | 15907  | στό Γκντάνσκ 27/6       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 75 | 18794  | πρός Ίρδν 1/6               | ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)              | 77 | 40059  | πρ. «Luck»              |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 74 | 31228  | ε. Όριςτάνο 28/6            | ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)        | 74 | 10059  | α. Ν. Όρλεάν 10/7       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 73 | 29763  | πρός Μπ. Χομείνι 4/7        | ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)              | 82 | 15953  | πρός Βερίγγιο Θάλα 17/6 |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 73 | 14353  | πρός Βομβά 5/7              | ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)              | 74 | 19543  | πρός Κόντινεντ 11/6     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 75 | 17129  | πρός Ίρδν 5/5               | ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)             | 74 | 1954   | πρός Άνναμα 26/5        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 86 | 41766  | α. Ρός Τανούρα 5/7          | ΦΑΝΗΣ (κ.)                | 77 | 20808  | πρός Ν. Όρλεάν 1/7      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 76 | 12440  | α. Λίβερπουλ 8/7            | ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)              | 69 | 8787   | α. Μπρέικ 28/6          |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 71 | 80824  | α. Ρινέκα 8/7               | ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)              | 72 | 13690  | μεσογειακές μεταφορές   |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 79 | 12750  | πρός Μαϊάμι 4/7             | ΦΙΛΙΑ (κ.)                | 54 | 1598   | πρός Φουτζέιρα 10/8     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 76 | 20654  | μετ. «Cairn Jim» (κ.)       | ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)           | 70 | 83168  | ε. Άμβέρσα 17/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 85 | 13911  | ε. Κόμπε 10/7               | ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)              | 76 | 4617   | πρός Φορταλέα 29/6      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 80 | 24917  | ε. Μπ. Άϊρες 13/6           | ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7.)          | 70 | 9243   | πρός Ν. Όρλεάν 29/6     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 76 | 12440  | πρός Κλάγκ 5/7              | ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7.)          | 70 | 37310  | α. Ν. Όρλεάν 10/7       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 75 | 13835  | πρός Τσάρντο 12/6           | ΦΛΑΓΚ ΜΥΣΙΝΙΔΗ (π.)       | 70 | 37310  | α. Λός Άντζέλες 21/6    |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 75 | 16849  | πρός Παχάκ 7/7              | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)           | 68 | 13580  | ε. Ντουμπάϊ 10/8        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 80 | 14821  | πρός Καϊν 6/7               | ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)         | 70 | 24956  | πρός Ίσπανία 6/7        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 63 | 10675  | πρός Μπ. Χομείνι            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ I (δ.μ.)         | 65 | 12636  | ε. Σαλέρο 8/7           |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 73 | 17486  | πρός Μουδρά Χάρμπορ 14/6    | ΦΛΑΜΙΓΚΟ II (δ.μ.)        | 72 | 16398  | πρός Παναμά 7/7         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 77 | 11679  | α. Κόμπε 6/7                | ΦΛΑΜΙΓΚΟ III (δ.μ.)       | 81 | 8917   | πρός Ίντσον 23/6        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 77 | 19993  | ε. Ν. Τουκίκορν 10/6        | ΦΛΑΜΙΓΚΟ IV (δ.μ.)        | 75 | 20452  | α. Σάν Λορέντζο 27/6    |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 66 | 19920  | επισκ. Ν. Υόρκη 5/7         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ V (δ.μ.)         | 81 | 26512  | πρός Ρίο Γκράντε 17/6   |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 74 | 20712  | ε. Πρίνς Ροιπέρτ 10/7       | ΦΛΑΜΙΓΚΟ VI (δ.μ.)        | 76 | 23104  | πρός Κωνσταντία 28/6    |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 77 | 8989   | πρός ΗΠΑ 10/7               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ VII (δ.μ.)       | 77 | 18745  | πρ. «Rafael»            |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 78 | 18643  | δ. Κων/πολη 18/6            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ VIII (δ.μ.)      | 80 | 26512  | α. Πόρτ Σάϊδ 19/6       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 77 | 19284  | πρός Γιοκοχάμα 23/6         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ IX (δ.μ.)        | 83 | 10736  | ε. Κάρτασι 20/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 77 | 33408  | πρός ΗΠΑ 29/6               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ X (δ.μ.)         | 73 | 17918  | επισκ. Τζέιμς Άλι 4/7   |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 73 | 20538  | πρός Βομβά 20/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XI (δ.μ.)        | 68 | 15809  | πρός Μπ. Χομείνι 29/6   |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 70 | 103508 | στή Σεμδά (αποθήκη)         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XII (δ.μ.)       | 69 | 15688  | δ. Κων/πολη 24/6        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 68 | 2712   | στόν Όρνικό 4/7             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XIII (δ.μ.)      | 69 | 15688  | α. Μάντρε ντεντέου 6/7  |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 69 | 1595   | ε. Σάν Μπεν ντελ Τρόντο 2/7 | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XIV (δ.μ.)       | 63 | 26759  | α. Ν. Όρλεάν 5/7        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 68 | 10891  | διάλυση Ίνδια               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XV (δ.μ.)        | 68 | 8034   | ε. Μοντεβιδέο 8/7       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 69 | 34054  | α. Ταραγκόνα 21/6           | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XVI (δ.μ.)       | 68 | 9342   | πρός Σαχάϊ 8/7          |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 63 | 31290  | α. Βαντί Φερνάν 22/3        | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XVII (δ.μ.)      | 73 | 5871   | ε. Μπουσάν 10/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 71 | 17878  | ε. Χάμπτον 2/7              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XVIII (δ.μ.)     | 73 | 6679   | πρός Τζέντα 8/7         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 70 | 11870  | ε. Ρόττερνταμ 11/7          | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XIX (δ.μ.)       | 80 | 2222   | α. Φλώιγκ 5/7           |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 72 | 19276  | α. Ντάρμπαν 14/6            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XX (δ.μ.)        | 69 | 8085   | πρός Μπουσάν 23/6       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 69 | 13942  | ε. Πειραιά 3/6              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXI (δ.μ.)       | 70 | 1971   | πρός Βραζιλία 5/7       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 61 | 1586   | ε. Πειραιά 22/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXII (δ.μ.)      | 80 | 2175   | πρός Κορίντο 3/7        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 74 | 24573  | πρός Ίταλία 20/6            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXIII (δ.μ.)     | 75 | 8413   | δ. Παναμά 12/67         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 69 | 1502   | πρός Άντεν 4/7              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXIV (δ.μ.)      | 68 | 1568   | α. σιγκαπούρη 28/5      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 77 | 22893  | ε. Ν. Όρλεάν 9/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXV (δ.μ.)       | 68 | 5631   | στό Κάρκ (αποθήκη)      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 78 | 18321  | πρός Όρν 14/6               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXVI (δ.μ.)      | 77 | 6880   | πρός Σίρνες 9/7         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          | 62 | 1133   | πρός Περίο 21/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXVII (δ.μ.)     | 88 | 4999   | πρός Βραζιλία 30/6      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός ΗΠΑ 2/7                | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXVIII (δ.μ.)    | 82 | 1500   | πρός Νουαντίμπο 26/5    |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | α. Μουμάσα 25/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXIX (δ.μ.)      | 90 | 5286   | πρός Μπ. Άμπας 9/7      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | α. Χόγκ Κόγκ 8/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXX (δ.μ.)       | 89 | 4999   | πρός Κορέα 26/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXI (δ.μ.)      | 75 | 3699   | ε. Κασιούγκ 29/6        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | α. Ντάρμπαν 17/6            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXII (δ.μ.)     | 80 | 2162   | πρός Δαμίτα 10/7        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Άμστέρνταμ 4/7         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXIII (δ.μ.)    | 68 | 2863   | α. Λός Πάλας 12/5       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | επισκ. Πειραιά 16/4         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXIV (δ.μ.)     | 90 | 5286   | στό Μοντεβιδέο 12/7     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Βομβά 26/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXV (δ.μ.)      | 68 | 5537   | ε. Κόρκ 26/5            |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Δακάρ 27/5             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXVI (δ.μ.)     | 82 | 1500   | πρός Λάγος 10/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Ροζέριο 8/7              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXVII (δ.μ.)    | 68 | 5844   | πρός Δακάρ 11/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Ίσπανία 25/6           | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXVIII (δ.μ.)   | 81 | 2172   | πρός Τόκιο 24/5         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XXXIX (δ.μ.)     | 73 | 6827   | πρός Μπαντάρ Άμπας 16/6 |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Μάρσα Άλ Μπρέγκα 10/7  | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XL (δ.μ.)        | 89 | 4999   | ε. Μοντεβιδέο 27/6      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | επισκ. Πειραιά              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLI (δ.μ.)       | 73 | 2987   | πρός Λάγος 18/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | α. Σχέζον 10/7              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLII (δ.μ.)      | 73 | 3563   | ε. Σιγκαπούρη 8/7       |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Κεππάρδον 26/6         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLIII (δ.μ.)     | 90 | 5286   | πρός Λουάντα 4/6        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Μόγκλα 3/7               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLIV (δ.μ.)      | 80 | 2222   | ε. Μπαγκόκ 17/6         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρ. «Μιγιάμα»               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLV (δ.μ.)       | 73 | 8863   | πρός Τούρκο 2/7         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Νόρντντεν 8/7          | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLVI (δ.μ.)      | 75 | 44698  | α. Ρός Τανούρα 22/6     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Βανκούβερ 29/6         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLVII (δ.μ.)     | 75 | 44699  | α. Σάν Φραντσκο 8/7     |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Κολομπο 21/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLVIII (δ.μ.)    | 72 | 9343   | α. Σαλέρο 26/6          |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Λός Άντζέλες 8/7         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ XLIX (δ.μ.)      | 74 | 18694  | πρός ΗΠΑ 7/7            |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | στή Φουτζέιρα (αποθήκη)     | ΦΛΑΜΙΓΚΟ L (δ.μ.)         | 73 | 13687  | ε. Κόμπε 3/7            |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Πειραιά 14/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LI (δ.μ.)        | 76 | 30000  | α. Σάν Λορέντζο 13/6    |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | στή Βραζιλία (αποθήκη)      | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LII (δ.μ.)       | 72 | 14986  | πρ. «Χαράλαμπος»        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Σάντος 9/7               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LIII (δ.μ.)      | 72 | 33267  | πρός Ρεκαλάδα 19/6      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Γιοκοχάμα 9/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LIV (δ.μ.)       | 73 | 8183   | α. Ντούλα 14/6          |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Μαντάνιλο 28/6         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LV (δ.μ.)        | 68 | 12348  | ε. Κάντλα 15/6          |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | δ. Πόρτ Σάϊδ 8/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LVI (δ.μ.)       | 78 | 9918   | ε. Ντάρμπαν 8/7         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Λορέ 7/7                 | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LVII (δ.μ.)      | 79 | 5286   | ε. Λέ Χόβρη 11/7        |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Μπ. Άμπας 13/5         | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LVIII (δ.μ.)     | 71 | 4697   | ε. Άλεξάνδρεια 7/7      |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Τρίπολη 3/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LIX (δ.μ.)       |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | αργεί Πειραιά               | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LX (δ.μ.)        |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Πόρτο Όρντάς 16/6      | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXI (δ.μ.)       |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | επισκ. Πειραιά              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXII (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | επισκ. Πειραιά              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXIII (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Ντάρμπαν 27/6            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXIV (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Άμστερνταμ 8/7           | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXV (δ.μ.)       |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Άλγκι 25/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXVI (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Βενετία 8/7              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXVII (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | α. Χιόστον 5/7              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXVIII (δ.μ.)    |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Βενετία 24/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXIX (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Ρίο Χάινα 3/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXX (δ.μ.)       |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Μοντρίχ 3/7            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXI (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Κένυα 28/6             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXII (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Ραμπάτ 8/7             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXIII (δ.μ.)    |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | ε. Γάβρια 11/6              | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXIV (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | μετ. «Mega Union»           | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXV (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        | πρός Άμπτζαν 8/6            | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXVI (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXVII (δ.μ.)    |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXVIII (δ.μ.)   |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXIX (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXX (δ.μ.)      |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXI (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXII (δ.μ.)    |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXIII (δ.μ.)   |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXIV (δ.μ.)    |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXV (δ.μ.)     |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXVI (δ.μ.)    |    |        |                         |
| ΣΗΣΤΑΡ II          |    |        |                             | ΦΛΑΜΙΓΚΟ LXXXVII (δ.μ.)   |    |        |                         |



# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τον Ιανουάριο 1991, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συμπλήρωσαν 60 χρόνια ζωής.  
Εξήντα χρόνια δυναμικής παρουσίας στο χώρο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και θετικής προσφοράς στο μεγάλο της έργο.

Οι 56 ογκώδεις ετήσιοι τόμοι του περιοδικού είναι γεμάτοι από την πλούσια αυτή ύλη που καθρεφτίζει τις σκέψεις και τους αγώνες μας.

1.330 τεύχη, σχεδόν 70.000 σελίδες διηγούνται το ναυτιλιακό έπος της χώρα μας.

Την επιτομή του μεγάλου αυτού εκδοτικού έργου, μοναδικού ίσως σε συνέχεια και συνέπεια, που περιέχει τον αμητό της γνώσης και της πείρας του κόσμου της Ναυτιλίας, του Εφοπλισμού, των Ναυτικών μας και των ειδικών Επιστημόνων του κλάδου, σκεφτήκαμε οι σημερινοί συνεχιστές του έργου του αοίδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φως της επικαιρότητας.

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που συνόψισαν και επέλεξαν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε εντός του Οκτωβρίου 1991, ένα χωριστό πολυσέλιδο πολυτελή τόμο, αφιερωμένο στη μνήμη του ιδρυτού μας, που ελπίζουμε ν' αποτελέσει όχι μόνο το ΛΕΥΚΩΜΑ και το ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ του παράλληλου βίου της ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», αλλά ν' αποβεί συγχρόνως ένας αναγκαίος οδηγός για τη μελέτη των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και ένα διδακτικό έργο και βοήθημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή πράξη και δραστηριότητα.

Ακόμη, το σπάνιο αυτό ιστορικό ΛΕΥΚΩΜΑ της Ναυτιλίας θα εμπεριέχει ένα εμπεριστατωμένο English Supplement, ώστε να είναι κατανοητό και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφοπλισμού.

## ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς  
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ  
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία .....

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για ..... αντίτυπ..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ..... ΑΡ. .... TAX. ΚΩΔΙΣ .....

ΠΟΛΗ: ..... ΧΩΡΑ: .....

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ..... ΤΕΛΕΞ ..... ΤΕΛΕΦΑΞ .....

Εσωκλείεται Επιταγή: Δρχ 24.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐



# **Dependable Power ...**

# **New Sulzer Diesel**

Head office:

**New Sulzer Diesel Ltd**

PO Box  
CH-8401 Winterthur,  
Switzerland

Telephone: (052) 262 49 22  
Telex: 896 060 70 SZ CH  
Telefax: (052) 22 49 17

Represented in Greece by:

**Sulzer Hellas S.A.**

Akti Miaouli 47-49  
GR-18536 Piraeus

Telephone: 451 42 44  
451 45 28  
Telefax: 451 86 24  
Telex: 240 050 shs gr