

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1349/1108



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘΜ. 1349 / 1108

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1991

ΔΡΧ. 400



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 412 0932/3

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS





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

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

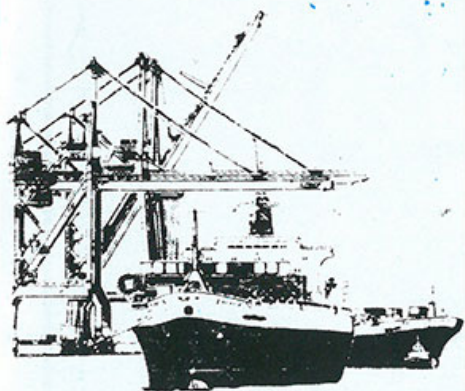
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1349/1108**

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. 1349/1108 September 15h, 1991**

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

10 Λίγα από Όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

12 Ειδικές κοινωνικές παροχές για ένεργούς
ναυτικούς.
Μία πρόταση του κ. Χρήστου Ντούνη.

17 Η καταμέτρηση πλοίων μικτού φορτίου.

18 Ο Χρηματοδοτικός θεσμός Forfaiting.
Του άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Νίκου Δενιόζου.

21 Κριτήρια για την έπιλογή ενός Νηολογίου.
Οι απόψεις ενός Τραπεζίτη.

30 Χρήσιμες οδηγίες για άσφαλή ναυσιπλοία.
Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Αντώνη Γρυπαίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 22 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ**
- 33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 42 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 45 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ 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

Σύν 'Αθηνᾶ, Κύριε 'Υπουργέ

Είναι ασφαλῶς ιδιαίτερα θετικό — καί παράλληλα πολύ ἐνθαρρυντικό γιά τήν πορεία τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων — τό γεγονός ὅτι τό 'Υπουργεῖο σχεδιάζει τή λήψη νέων μέτρων, ὀρισμένων ἀπό τά ὁποῖα θά ἐπιτρέπουν τή συνεχή (ὑποθέτουμε καί αὐτόματη) προσαρμογή στίς ἐκάστοτε διαμορφούμενες διεθνεῖς συνθήκες ὥστε νά μήν μένουμε πίσω ἀπό τούς ἀνταγωνιστές μας, ὅπως ἔχει συμβεῖ τά τελευταῖα χρόνια.

Τά μέτρα αὐτά, σύμφωνα μέ ὅσα ἔχει δηλώσει ὁ 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης, εἶναι:

Πρῶτο, ἡ ὁλοκλήρωση τῆς ἐπεμβάσεως στή Ναυτική 'Εκπαίδευση.

Δεύτερο, ἡ επέκταση τῶν φορολογικῶν ἐλαφρύνσεων καί στά μικρότερης χωρητικότητας πλοῖα, δηλαδή καί στά κάτω τῶν 40.000 τόν. γκρός.

Τρίτο, ἡ ἐπαναδιατύπωση τῶν ὁρων τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως, καί,

Τέταρτο, ὁ ἐπανακαθορισμός τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας τοῦ Ν. 959/79.

'Από τά ἀνωτέρω γίνεται ἀπολύτως σαφές ὅτι οἱ ρυθμίσεις πού θά ἐπιτρέπουν τή συνεχή καί αὐτόματη προσαρμογή στίς ἐκάστοτε διαμορφούμενες διεθνεῖς συνθήκες θά προέλθουν ἀπό τά δύο τελευταῖα μέτρα — τήν ἐπαναδιατύπωση τῶν ὁρων τῆς ἐγκριτικῆς πράξε-

ως καί τόν ἐπανακαθορισμό τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας καί θέλουμε νά πιστεύουμε ὅτι ἐκεῖνο πού θά ἐπιδιωχθεῖ εἶναι νά ἐξασφαλισθεῖ καί στά πλοῖα μέ 'Ελληνική σημαία ἡ ἐλευθεριότητα τῆς ἐπανδρώσεως καί τῆς διαχειρίσεως πού ἔχουν ἐπιτύχει τά ἐλληνόκτητα πλοῖα στίς διάφορες λύσεις στίς ὁποῖες ἔχουν καταφύγει τά τελευταῖα χρόνια, ἐνῶ μέ τήν ὁλοκλήρωση τῆς ἐπεμβάσεως στή Ναυτική 'Εκπαίδευση ὅλοι εὐελπιστοῦν ὅτι θά καταστεί δυνατή καί ἡ ἐπάρκεια (ποιοτική καί ἀριθμητική) τῶν στελεχῶν πού χρειάζεται ἡ ναυτιλία μας.

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ὅλα αὐτά καί νά γίνουν ἀμέσως δέν πρόκειται νά ἔχουν ἀμεσα ἀποτελέσματα. Καί ἐπειδή ὑπάρχουν πιεστικές ἀνάγκες γιά τήν ἐξασφάλιση πόρων τόσο ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ ὅσο καί γιά τήν ἐκστρατεία γιά τήν προσέλευση νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα, τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐπανέρχονται στήν πρόταση γιά τήν ἀσφάλιση ὁκτώ ναυτικῶν στό ΝΑΤ γιά κάθε ἐλληνόκτητο πλοῖο μέ ξένη σημαία — στό κάτω κάτω τῆς γραφῆς δέν μπορούμε νά ἐπιδιώκουμε τήν προσαρμογή στίς ἐκάστοτε διαμορφούμενες διεθνεῖς συνθήκες καί νά μήν μπορούμε νά κάνουμε τίς προσαρμογές πού εἶναι δυνατόν νά μᾶς ὠφελήσουν ἀμέσως χωρίς νά βλάψουν τούς τελικούς στόχους μας.

Σύν 'Αθηνᾶ, λοιπόν, Κύριε 'Υπουργέ.

ΤΙΜΗΣΑΝ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ

'Η παρουσία τοῦ πρωθυπουργοῦ κ. Κωνστ. Μητσοτάκη, τῶν δύο ἀντιπροέδρων τῆς κυβερνήσεως κ.κ. Τζ. Τζαννετάκη καί 'Αθ. Κανελλόπουλου καί τῶν ὑπουργῶν 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί Οἰκονομικῶν κ.κ. Εὐθ. Χριστοδούλου καί Γιάννη Παλαιοκρασά, στή δεξίωση πού παραχώρησε ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδης πρὸς τά διοικητικά συμβούλια τῆς Ε.Ε.Ε καί τοῦ Κομμίτη, πού βρισκόταν στήν 'Αθήνα μέ τήν εὐκαιρία τῆς κοινῆς φθινοπωρινῆς τους συνάντησης, τίμησε τόν ἐλληνικό ἐφοπλισμό στό σύνολό του καί ὑπογράμμισε γιά μιᾶ ἀκόμη φορά τή σημασία πού ἀποδίδει ἡ Πολιτεία στή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν 'Ελλήνων.

ΟΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Τό 'Υπουργεῖο ὀφείλει νά σκύψει μέ ιδιαίτερη προσοχή στίς ἐπισημάνσεις πού προήλθαν ἀπό τήν φθινοπωρινή κοινή σύνοδο τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστῶν καί τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου πού πραγματοποιήθηκε τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ Σεπτεμβρίου στόν Πειραιᾶ (τό πλήρες κείμενο τῆς σχετικῆς ἀνακοινώσεως δημοσιεύεται στή στήλη «Ναυτιλιακές εἰδήσεις» τοῦ παρόντος τεύχους).

Εἰδικότερα τό 'Υπουργεῖο ὀφείλει νά προσέξει ιδιαίτερα τίς ἐπισημάνσεις πού ἀναφέρονται στήν ἀνάγκη γιά τήν ἐξασφά-

λιση τῶν ναυτικῶν πού χρειάζεται ἡ Ναυτιλία μας, γιά τήν ἀντιμετώπιση ἀπό τήν Πολιτεία τῶν προβλημάτων πού συσσωρεύσε στό ΝΑΤ ἡ ἀσκηση λανθασμένης ἐθνικοκοινωνικῆς πολιτικῆς καί γιά τήν υἱοθέτηση, ἐπίσης ἀπό τήν Πολιτεία, μέτρων γιά τήν μελλοντική ἀσφάλιση τῶν ναυτικῶν.

ΝΑ ΣΠΕΥΣΟΥΝ

Ὅσες ἐταιρίες εἶχαν προβλήματα στίς μεταφορές φορτίων ἀπό καί πρὸς τήν Τουρκία πρέπει νά ἀνταποκριθοῦν χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση στήν πρόσκληση τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστῶν καί νά παράσχουν συγκεκριμένα στοιχεῖα γιά περιστατικά ἀποκλεισμοῦ ἐλληνικῶν πλοίων δεδομένου ὅτι τά στοιχεῖα αὐτά θά τεθοῦν στίς ἀρμόδιες ὑπηρεσίες τῆς ΕΟΚ γιά νά χρησιμοποιηθοῦν κατά τίς ἐπικείμενες συναντήσεις ἐκπροσώπων τῆς Κοινότητος μέ τουρκική ἀντιπροσωπεία ἡ ὁποία θά συζητήσει τήν ἀναβάθμιση τῶν σχέσεων τῆς ΕΟΚ καί τῆς Τουρκίας στόν ναυτιλιακό τομέα.

ΕΥΛΟΓΗ ΑΞΙΩΣΗ

Εἶναι ἀπολύτως εὐλογία ἡ ἀξίωση πού διατυπώνει πρὸς τό 'Υπουργεῖο ἡ 'Ενωση 'Ελλήνων Πλοιοκτητῶν 'Ακτοπλοϊκῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων νά ἀποφεύγονται ἀπό τό ΥΕΝ ἄοριστες ἀνακοινώσεις γιά γεγονότα ἡ συμβάντα πού ἀφοροῦν ἐπιβατηγά πλοῖα, γιάτί τέτοιου εἶδους ἀνακοινώσεις δημιουργοῦν δυσάρεστες καταστάσεις σέ βάρος ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν πού δέν εὐθύ-

νονται καί ἐπιπλέον ἐπηρεάζουν καί τήν ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων.

'Η ἐπισήμανση αὕτη ἐγίνε μέ ἀφορμή τήν πρόσφατη ἀνακοίνωση τοῦ ΥΕΝ γιά τήν προσάραξη ἐνός ταχύπλοου ἐπιβατηγοῦ στόν Εὐβοϊκό. 'Η ἀνακοίνωση τοῦ ΥΕΝ δέν προσδιόριζε τά στοιχεῖα τοῦ συγκεκριμένου σκάφους τό ὁποῖο ἀπλῶς χαρακτηρίζοταν «ἱπτάμενο δελφίνι» μέ ἀποτέλεσμα νά δημιουργηθεῖ ἡ ἐντύπωση ὅτι ἐπρόκειτο γιά «ἱπτάμενο δελφίνι» τῆς ἐταιρίας «Σέρες» ἐνῶ ἐπρόκειτο γιά σκάφος τοῦ ἰδίου τύπου, δηλαδή ὑδροπτερυγο, πού ἀνήκει ὁμως στήν ἐταιρία «Πειραϊκές Γραμμές ΝΕ».

Ὁ ὁρος «ἱπτάμενο δελφίνι», προσθέτουμε ἐμεῖς, καθιερώθηκε ἀπό τήν ἐταιρία «Σέρες» γιά τά δικά της ὑδροπτερυγα καί εἶναι αὐτονόητο ὅτι δέν μποροῦν νά γίνονται ἡ νά δημιουργοῦνται συγχύσεις πού εἶναι καί ζημιογόνες.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Εἶχαν ἀπόλυτο δίκαιο ὅσοι δέν μποροῦσαν νά βγάλουν νόημα ἀπό τό σχόλιο μέ τίτλο «Προβληματισμοί» πού δημοσιεύθηκε στό τεῦχος τῆς 1ης Σεπτεμβρίου. Αἰτία μία σημαντική παράλειψη, πού ἦταν ὁμως ἐμφανής σέ ἕναν προσεκτικό ἀναγνώστη, γιάτί τό κείμενο δέν «ἔδενε» καί πού ἀναφερόταν στά καθημερινά προβλήματα τά ὁποῖα ἀντιμετωπίζουν τά στελέχη τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν πού ἀσχολοῦνται μέ τήν ἐπένδρωση τῶν πλοίων γιά νά καλύψουν τίς ἐκάστοτες παρουσιαζόμενες ἀνάγκες καί τά ὁδηγοῦν ἀκόμη καί στή ναυτολόγηση ἀλλοδαπῶν «τρίτων» σέ πλοῖα

μέ 'Ελληνική σημαία.

Αυτό, τό πρόβλημα τής επανδρώσεως, δέν είναι μόνον τό κυριότερο πρόβλημα πού αντιμετώπιζει σήμερα ή 'Ελληνική Ναυτιλία αλλά άφορά καί αυτή τήν ίδια τήν υπόστασή της. Δέν είναι σχήμα λόγου, οί περισσότεροι, καί έδώ καί στό Λονδίνο, ύποστηρίζουν ότι χωρίς "Έλληνες ναυτικούς δέν θά είναι δυνατόν νά υπάρχουν καί πλοία στό χέρι τών 'Ελλήνων.

Μέ τήν περιπτωσιακή έγγραφή πλοίων — χωρίς στό μεταξύ νά έχουν δοθεί πειστικές απαντήσεις στό πιεστικά έρωτήματα πού αντιμετώπιζουν σέ καθημερινή βάση οί άσχολούμενοι μέ τήν επάνδρωση τών πλοίων — θά φθάσουμε κάποια στιγμή στό σημείο μηδέν πού δέν θά μπορούμε νά επανδρώσουμε τά πλοία μέ 'Ελληνική σημαία καί τότε θά άρχισι ή αντίστροφη μέτρηση γιά τό έθνικό μας νηολόγιο.

Γι αυτό ζητούσαμε — καί εξακολουθούμε νά ζητούμε — νά άκουσθούν οί Καπτάν Γιώργηδες, οί Καπτάν Γιάννηδες κλπ. κλπ, πού ζούν από πρώτο χέρι τήν καθημερινή πραγματικότητα καί γι' αυτό είναι σέ θέση νά διατυπώσουν συγκεκριμένες — καί άμεσα ύλοποιήσιμες — προτάσεις πού θά οδηγήσουν στό νά άποφευχθεί ό κίνδυνος γιά τό έθνικό μας νηολόγιο.

60.000 ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Τήν ώρα πού γράφονται αυτές οί γραμμές, τό σκάφος τύπου καταμαράν τής «Πειραϊκής Α.Ν.Ε.» δέχεται τόν 60.000στό έπιβάτη του.

Ό μεγάλος αυτός αριθμός έπιβατών πού χρησιμοποίησαν τό «Καταμαράν Ι» γιά ένα μικρό ή μεγάλο ταξίδι στους πρώτους 3,5 μήνες λειτουργίας του, δείχνει σημαντική προτίμηση του έπιβατηγού κοινού πρός τά ταχύπλοα σκάφη νέας τεχνολογίας καί πρέπει νά ικανοποιεί τή διοίκηση καί τούς μετόχους τής «Πειραϊκής», ιδιαίτερα άν λη-

φθει ύπόψη ότι κατά τή φετινή θερινή περίοδο οί Βοριάδες δέν έπαυσαν ούτε γιά μία ήμέρα νά προβληματίζουν τούς ταξιδιώτες στό Αιγαίο.

ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στά πλαίσια του Ευρωπαϊκού Μνημονίου Συνεννοήσεως γιά τόν έλεγχο τών πλοίων στό Ευρωπαϊκά λιμάνια (Memorandum of Understanding on Port State Control), εκδόθηκε τόν Αύγουστο ή έτήσια άναφορά πού καλύπτει τό έτος 1990.

Η άναφορά δίνει ιδιαίτερα έμφαση στό θέματα λειτουργίας του πλοίου, όπως αυτά ύπογραμμίσθηκαν καί κατά τήν 3η Διεθνή Διάσκεψη γιά τή προστασία τής Βόρειας Θάλασσας σάν άποτέλεσμα τών προσφάτων άτυχημάτων στην περιοχή.

Κατά τή διάρκεια του 1990 πραγματοποιήθηκαν συνολικά 13.955 έλεγχοι σέ πλοία προερχόμενα από 115 διαφορετικά κράτη καί αντιπροσωπεύουν περίπου τό 23% τών πλοίων πού κατέπλευσαν σέ λιμένες τών χωρών του Memorandum of Understanding.

Όσον άφορά τά ελληνικής σημαίας πλοία έπιθεωρήθηκαν 538 πλοία έναντι 484 κατά τό 1989.

Οί κυριώτερες έλλείψεις πού παρατηρήθηκαν στό σύνολο τών έπιθεωρήσεων άφορούν τή συντήρηση τών σωστικών μέσων, (60,06%), τά μέσα πυρασφαλείας (39,02%) καί γενικώτερα τά θέματα άσφαλείας καί ναυσιπλοΐας (27,64%) καί (26,92%) αντίστοιχα.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ

Σάν θετική εξέλιξη στην ύλοποίηση στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες τής νέας αντιρροπωντικής νομοθεσίας OPA '90, κρίνεται ή άπό-

φαση τής Πολιτείας τής Καλιφόρνια νά άποδεχθεί ότι οί πλοιοκτήτες μέλη του International Group of P & I Clubs δέν είναι ύποχρεωμένοι νά έχουν έπιπρόσθετη άσφαλιστική κάλυψη γιά τά δεξαμενόπλοια πού μεταφέρουν πετρέλαιο στό χωρικά τής ύδατα, πλέον του ποσού τών 500 έκατομ. δολλαρίων πού καλύπτεται από τά Κλάμπερς.

Σημειώνεται ότι ή Πολιτεία τής Καλιφόρνια θά θεσπίσει από τόν Ιανουάριο 1992 τό «Πιστοποιητικό Οικονομικής Ύπευθυνότητας» μέ τό όποιο είναι ύποχρεωμένα νά έφοδιασθούν όλα τά δεξαμενόπλοια πού προσεγγίζουν εκεί καί γιά τήν έκδοση του πιστοποιητικού είναι άπαραίτητη ή ύποβολή βεβαίωσης άσφαλιστικής κάλυψης.

Επίσης ή Πολιτεία τής Καλιφόρνια περιέλαβε στή νομοθεσία της τή διεθνώς άναγνωρισμένη άρχή του καταμερισμού εύθύνης μεταξύ έφοπλιστού καί ιδιοκτήτου φορτίου, ή όποια πάντως δέν προβλέπεται στην Όμοσπονδιακή νομοθεσία (OPA '90). Τό Water Pollution Act τής Καλιφόρνια όρίζει ως ύπεύθυνο τόν «ιδιοκτήτη ή μεταφορέα του πετρελαίου», διάταξη πού περιλαμβάνεται στίς νομοθεσίες τών Πολιτειών Όρεγκον καί Ουάσιγκτον περί καταμερισμού τής εύθύνης μεταξύ ιδιοκτήτου πετρελαίου καί μεταφορέα.

Σύμφωνα μέ έγκυρες πληροφορίες άρκτές Πολιτείες τής Ανατολικής Άκτής τών ΗΠΑ εξέταζουν τήν έπιβολή εύθύνης στους ιδιοκτήτες του φορτίου καί είναι πιθανόν ή υιοθέτηση του ίδιου μέτρου από πολλές Πολιτείες νά οδηγήσει στην άναθεώρηση τής Όμοσπονδιακής νομοθεσίας (OPA '90).

ΤΟ «ΦΙΑΣΚΟ» ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τελικά ή Κυβέρνηση παρέπεμψε στό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους τήν ύπόθεση

ΣΤΡΟΦΟΜΕΤΡΑ - ΤΑΧΥΜΕΤΡΑ CONCORDE

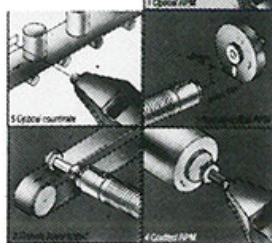
ΕΠΑΦΗΣ - ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ

ΟΠΤΙΚΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ: 0 - 1 Μέτρο
ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ: 3 - 500.000 στροφές/λεπτό

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΑ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ, ΓΕΩΡΓΙΑ, ΠΕΡΙΣΤΡΕΦΟΜΕΝΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ, ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ, ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ, ΜΗΧΑΝΕΣ DIESEL ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ.



ΜΕΡΙΚΕΣ
ΤΥΠΙΚΕΣ
ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ



Sigma
HELLAS LTD

της Τράπεζας Πειραιώς, ζητώντας από αυτό να αποφανθεί αν η διαδικασία με την οποία έγιναν οι αρχικές προσφορές επιτρέπει την υποβολή και νέας, ουσιαστικά εκπρόθεσμης, με υψηλότερη τιμή.

Τό «φιάσκο» της πώλησης της Τράπεζας έφερε στην επικαιρότητα και ένα άλλο βασικό ερώτημα. Ποιά είναι η πραγματική αξία μιας επιχείρησης; Αυτή που προσφέρει ο αγοραστής που συνήθως ονομάζεται «λογική», αυτή που θα επιθυμούσε ο πωλητής, ή κάποια άλλη που αναφέρεται από τρίτους που απλώς δημαγωγούν και προσπαθούν να εντυπωσιάσουν τη κοινή γνώμη;

Αλήθεια, παραλληλίζοντας τη διαδικασία αγοράς της Τράπεζας με μία διαδικασία πώλησης ενός πλοίου, με έγγραφες κλειστές προσφορές, θα ήταν ποτέ δυνατόν μετά το άνοιγμα των προσφορών να γίνει δεκτή εκπρόθεσμη προσφορά τρίτου πλοιοκτήτη, ο οποίος χωρίς να έχει ξοδεύσει τίποτε για επιθεώρηση του πλοίου κλπ., με γνώμονα ότι το πλοίο αγοράζεται από έναν επιτυχημένο πλοιοκτήτη, άρα αξίζει, σπεύδει και δίνει μεγαλύτερη προσφορά;

Πολύ φοβούμεθα ότι με μεθοδεύσεις σαν αυτές, δεν θα προχωρήσει η αποκρατικοποίηση, που αποτέλεσε από τους βασικούς προγραμματικούς στόχους της σημερινής κυβέρνησης.

ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μία επιπλέον απόδειξη της παγκοσμιοποίησης των θαλασσίων μεταφορών αποτελεί το γεγονός ότι οι έφοπλιστές όλου του κόσμου παραπονούνται για τη μικρή σημασία που το κράτος και οι υπήκοοί του αποδίδουν στο ρόλο της εθνικής ναυτιλίας τους.

Έτσι ο πρόεδρος της Ένωσης των Ιαπωνικών έφοπλιστών ζήτησε από την κοινή γνώμη να δείξει μεγαλύτερη κατανόηση στην οικονομική σημασία των θαλασσίων μεταφορών που αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση του βιωτικού επιπέδου. Και υπενθύμιζε ότι στη διάρκεια του πολέμου του Κόλπου, τα Ιαπωνικά πλοία εξασφάλισαν στη χώρα τό αναγκαίο πετρέλαιο και ύγραριο και την γλύτωσαν από το χάος που θα μπορούσε να την απειλήσει. Προσέθεσε ακόμα ότι ενώ ο Ιαπωνικός στόλος είναι ένας από τους μεγαλύτερους του κόσμου, δεν είναι όσο πρέπει ανταγωνιστικός γιατί χρειάζεται αφενός να μειώσει το κόστος της εκμεταλλεύσεώς του και αφετέρου να βελτιώσει τη ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει. Αυτό προϋποθέτει ότι η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση είναι σε θέση να αποκομίσει ένα λογικό κέρδος και ότι η ναυτιλία της χώρας διαθέτει την αναγκαία σταθερότητα στη δομή των εθνικών θαλάσσιων μεταφορών.

Σχολιάζοντας τις ανωτέρω δηλώσεις ο διεθνής τύπος, διέβλεψε ότι το μήνυμα δεν απευθύνεται μόνο προς τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες αλλά και προς τους ναυτι-

Παγκόσμια Οικονομία και Ναυτιλιακές Χρηματοδοτήσεις

Οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, τα επιτόκια των νομισμάτων και οι νομισματικές διακυμάνσεις, οι χρηματοδοτικές πηγές της Ναυτιλίας και οι ναυτιλιακές αγορές ξηρών και υγρών φορτίων θα αποτελέσουν τα βασικά θέματα της 9ης Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιώς, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 14 και 15 Νοεμβρίου, 1991.

Η Συνάντηση, η οποία αποτελεί πλέον θεσμό για τον ναυτιλιακό Πειραιά και έχει αποδειχθεί πολλαπλά χρήσιμη, οργανώνεται από τη Ναυτιλιακή Λέσχη στις εγκαταστάσεις της, με τη συνεργασία του International Centre for Shipping, Trade and Finance του City University του Λονδίνου. Τον συντονισμό της Συνάντησης έχει ο Καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος, ενώ τη προεδρία θα έχει φέτος ο Καπτάν Παναγιώτης Τσάκος, αντιπρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών.

Τήν έναρξη των εργασιών της Συνάντησης θα κηρύξει ο υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Άρ. Παυλίδης, ενώ χαιρετισμό θα απευθύνουν ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Ν. Κοτζιάς και ο Βρετανός πρέσβυς Sir David Miers.

Μεταξύ των διακεκριμένων ομιλητών περιλαμβάνονται οι κ.κ. I. Beauchamp, επί κεφαλής των οικονομικών μελετών της Hambros Bank, J. Bentlage, διευθύνων σύμβουλος της Deutsche Schiffsbank, A. Brauner, διευθυντής της Midland Montagu, J. Jorgensen, πρόεδρος της MAN-B&W Diesel, καθηγητής Κωστ. Γραμμένος, του City University, S. Leatham, διευθύνων σύμβουλος της Oceanic Financial Services, E. Shawer, πρόεδρος της Gibson Shipbrokers, P. Vogt, πρόεδρος της Vogt and Maguire, C. Wikborg, διευθυντής του Fearnley Group.

Ανακοινώνοντας τη πραγματοποίηση της Συνάντησης, σε επαφή του με τους δημοσιογράφους, στις 4 Σεπτεμβρίου στον Πειραιά, ο φίλτατος καθηγητής Κώστας Γραμμένος σκιαγράφησε το οικονομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα πραγματοποιηθεί η 9η Συνάντηση του Πειραιώς, κατά την οποία θα δοθούν στη δημοσιότητα και-

τά πορίσματα μιας πολύ ενδιαφέρουσας μελέτης που πραγματοποιείται από φοιτητές του International Centre για τις δυνατότητες που παρουσιάζουν τα ξένα χρηματοδοτήματα να αποτελέσουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης της Ναυτιλίας.

Επιγραμματικά ο κ. Γραμμένος ανέφερε:

— Οι πρόσφατες εξελίξεις στη Σοβ. Ένωση και στο χώρο της Ανατολ. Ευρώπης ανοίγουν νέους ορίζοντες για το διεθνές εμπόριο και υπογραμμίζουν το συμβιβασμό Κυβερνήσεων και Πολυεθνικών εταιριών οι οποίες καλούνται να διαδραματίσουν πρωτεύοντα ρόλο στις οικονομικές εξελίξεις των νέων αυτών αγορών.

— Ο νέος ένιαος κανονισμός που θεσπίστηκε από τη Τράπεζα Διεθνών Διανομισμών της Βασιλείας, που όριζε ότι τα δάνεια των Τραπεζών από 1/1/1993 δεν πρέπει να ξεπερνούν το 8% του κεφαλαίου τους θα οδηγήσει σε περισσότερες συγχωνεύσεις μεγάλων Αμερικανικών Τραπεζών και σε πολλές διεργασίες στο τραπεζικό χώρο.

— Τήν επόμενη διετία πρωτεύοντα ρόλο στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις θα έχουν οι Γερμανικές Τράπεζες, οι οποίες σήμερα παρουσιάζουν καλύτερη σχέση ιδίων κεφαλαίων προς δάνεια.

— Από τις 150 Τράπεζες που χρηματοδοτούν τη Ναυτιλία στη δεκαετία των '70, οι περισσότερες έχουν σταματήσει κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα και σήμερα δεν ξεπερνούν τις 20 οι Τράπεζες που εξακολουθούν να χρηματοδοτούν τη Ναυτιλία, διαλέγοντας πολύ προσεκτικά τους πελάτες τους.

Η μείωση των ναυπηγικών επιδοτήσεων δεν επιτρέπει πλέον τη παροχή χρηματοδοτικών διευκολύνσεων από τα Ναυπηγεία, ενώ παράλληλα αυξάνει το κόστος των νέων ναυπηγήσεων.

Και ο κ. Γραμμένος κατέληξε λέγοντας:

«Υπό τις προϋποθέσεις αυτές η αντικατάσταση του γηράσκοντος παγκόσμιου στόλου είναι μία πολύ δαπανηρή και δύσκολη υπόθεση, που θα απαιτήσει νέες πηγές χρηματοδότησης».

λιακούς κύκλους οι οποίοι οφείλουν να ευαισθητοποιήσουν την κοινή γνώμη για την άσκηση πολιτικής πίεσης. Και προσθέτει ότι το έφοπλιστικό αυτό παράπονο δεν ισχύει μόνο για την Ιαπωνία αλλά και για όλες τις χώρες του κόσμου «με εξαίρεση ίσως την Ελλάδα».

Να λοιπόν μία τιμητική εξαίρεση που επιβεβαιώνει την ιδέα των ξένων για τη ναυτιλότητά μας. Το ζήτημα είναι αν εμείς οι ίδιοι έχουμε τα στοιχεία για να την παραδοχτούμε.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΟΥ BIMCO

Μέ επιστολή του προς τον Κυβερνήτη

της Καλιφόρνια ο BIMCO διαμαρτύρεται για την επιβολή μιας νέας φορολογίας στις πωλήσεις καυσίμων. Παρά τη προηγούμενη νομοθεσία, κάθε ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών που θα πωλείται σε λιμάνια της Καλιφόρνια υπόκειται σε φόρο χωρίς εξαίρεση. Τα κύρια λιμάνια του Λόνγκ Μπήτς, Λός Άντζελες, Σάν Φραντσίσκο, Όκλαντ, Ρίτςμοντ και Σάν Ντιέγκο επιβάλλουν φόρο 8,25%, ενώ τα μικρότερα λιμάνια φόρο 7%.

Στην επιστολή του ο γενικός γραμματέας του BIMCO κ. Τόρμπεν Σκάνιλιντ αναφέρει ότι ο νέος φορολογικός νόμος θα αυξήσει σημαντικά τα λειτουργικά έξοδα των

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Οι Έλβετιδες αγρίεψαν. Στίς πρόσφατες ομαδικές εκδηλώσεις διαμαρτυρίας που έγιναν στη Βέρνη και στίς άλλες έλβετικές πόλεις, έλαβαν μέρος περισσότερες από 100.000 εργαζόμενες γυναίκες. Τίς εκδηλώσεις αυτές είχε οργανώσει η έλβετική συνδικαλιστική ένωση με την υποστήριξη του σωματείου μεταφορών που αποτελεί μέλος της Δ.Ο.Μ. Στόχος της διαμαρτυρίας ήταν να εφελκύσει την προσοχή της κυβερνήσεως στην έλλειψη ίσης μεταχείρισης των Έλβετιδων στους χώρους εργασίας και στο σπίτι και ξεκίνησε από τις πενιχρά αμοιβόμενες εργάτριες της βιομηχανίας ωρολογοποιίας. Η συνδικαλιστική οργάνωση ζήτησε από τα γυναικεία μέλη της να μην παρέχουν υπηρετικές εργασίες στα γραφεία και συνέστησε να αφήσουν τις δουλειές του σπιτιού στους άνδρες τους.

Η έλβετική κοινή γνώμη ξέμεινε έκπληκτη από την άθροια συμμετοχή των γυναικών στα παραπάνω διαβήματα, γεγονός που υπογραμμίζει την έντονη δυσανεμία των εργατριών από την άνιση μεταχείριση. Σημειώνεται ότι οι εκδηλώσεις οργανώθηκαν με την ευκαιρία της δεκαετίας από την τροποποίηση του Συντάγματος το οποίο υποτίθεται ότι θα εξασφάλιζε την πλήρη ισοτιμία ανδρών και γυναικών. Στην πράξη όμως ελάχιστες βελτιώσεις πραγματοποιήθηκαν. Οι γυναίκες εξακολουθούν να αμείβονται με το ένα τρίτο του ανδρικού μισθοῦ, ενώ διατηρούν τη πλήρη ευθύνη του νοικοκυριού και της ανατροφής των παιδιών, χωρίς ή εργασία αυτή να αναγνωρίζεται με το ισχύον σύστημα κοινωνικής ασφάλισης. Άμελητέα εξάλλου είναι ή γυναικεία εκπροσώπηση σε όλες τις θέσεις έπιρροής, τόσο στην πολιτική όσο και στην εργασία.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι Έλβετοί, που δεν φημίζονται για τη γαλαντομία τους, έπιμένουν στην άξία που έχουν δυό αρχαίες ελληνικές ρήσεις: Πρώτον ότι «Γυνή τό σύνολον έστί δαπανηρόν φύσει» (ή γυναίκα από τη φύση της είναι πολυδάπανη σε όλα). Καί δεύτερον ότι «Γυναικί δ' άρχειν οὐ δίδωσιν ή φύσις» (ή φύση δεν έπιτρέπει στη γυναίκα να κυβερνά).

πλοιοκτητών που προσεγγίζουν τά λιμάνια της Καλιφόρνια και θά έχει άρνητικές έπιπτώσεις στους προμηθευτές έφοδίων και υπηρεσιών. Οι έταιρίες αυτές θά άναγκασθούν να ανταγωνισθούν μεταξύ τους σε μία συρρικνούμενη αγορά, καθώς τά πλοία θά άναγκασθούν να αναζητήσουν τά καύσιμά τους άλλοι.

Έπιπλέον με τη μείωση της παραγωγής και πώλησης καυσίμων στην Καλιφόρνια, την τρίτη μεγαλύτερη περιοχή παροχής καυσίμων στο κόσμο, είναι πιθανό ότι οι τιμές των καυσίμων σε άλλα μέρη του κόσμου να αύξηθούν ανταποκρινόμενες στην αύξημένη ζήτηση, με αποτέλεσμα την έπιβάρυνση των πλοιοκτητών και διαχειριστών πλοίων σε παγκόσμιο έπίπεδο, με έπιπλέον λειτουργικά έξοδα που θά έπιβαρύνουν άνάλογα τους χρήστες των μέσων της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ «MELODY»

Με άπόφαση του δευτεροβάθμιου Άνακριτικού Συμβουλίου του Α.Σ. άποτάχθηκε από τίς τάξεις του σώματος ο πλωτάρχης Άθανάσιος Χηνόπουλος, ο οποίος όταν ύπηρετούσε ως διοικητής του Λιμενικού Τμήματος Κερασινίου, είχε κατηγορηθεί από τον Γεώργιο Γιαλόζογλου, εκπρόσωπο της πλοιοκτητικής έταιρίας του με σημάια Όνδούρας κρουαζιερόπλοιου «Μέλοντυ», για δωροληψία και έκβιασμό σχετικά με την προανάκριση και τό λεγόμενο «πόρισμα» για τό άτύχημα του πλοίου.

Άνάλογες κατηγορίες είχε διατυπώσει ο κ. Γιαλόζογλου και για τον δημοτικό σύμβουλο Πειραιώς κ. Πηρούνια και ή υπόθεση έκκρεμεί στη δικαιοσύνη.

Σημειώνεται ότι τό κρουαζιερόπλοιο «Μέλοντυ» είχε περατώσει έκτεταμένες μετασκευές και ήταν έτοιμο για έναρξη τουριστικών πλόων τον Ιούλιο 1990, όταν έξερράγει πυρκαϊά ενώ τό πλοίο βρισκόταν στη προβλήτα ΔΕΗ Κερασινίου με αποτέλεσμα να καταστραφεί όλοσχερώς.

Τό πλοίο ήταν ασφαλισμένο στην αγορά του Λονδίνου για 10 έκατομμύρια δολάρια, ποσό που είσπράχθηκε από τον Γ. Γιαλόζογλου σε δύο περίπου μήνες από τό άτύχημα με βάση στοιχεία και πραγματογνωμοσύνες άλλοδαπών έμπειρογνωμόνων και έπιθεωρητών.

Άπό τους πραγματογνώμονες αυτούς δεν κατέσται δυνατό να έντοπισθούν τά πιθανά αίτια της πυρκαϊάς και από ότι πλη-

ροφορηθήκαμε άποφάνθηκαν ότι πιθανόν να όφείλεται σε βραχυκύκλωμα ήλεκτρικών καλωδίων από υπερθέρμανση.

Οι δικοί μας προβληματισμοί έστιάζονται στο πώς καταβλήθηκε ένα τόσο μεγάλο ποσό σε χρόνο ρεκόρ, χωρίς οι άσφαλιστές να περιμένουν τουλάχιστο την όλοκλήρωση και ύποβολή της δικογραφίας στον άρμόδιο Εισαγγελέα έκ μέρους της ελληνικής προανακριτικής αρχής, και κατά δεύτερο λόγο, έφόσον καταβλήθηκε ή άσφάλεια γιατί ο κ. Γιαλόζογλου φέρεται ότι ήταν τόσο έντονα ενδιαφερόμενος για τό «πόρισμα» της δικογραφίας που δεν ήταν τίποτα άλλο από ένα συνηθισμένο διαβιβαστικό προς τον Εισαγγελέα, με περιεχόμενο σχεδόν τό ίδιο με αυτό της ελληνικής πραγματογνωμοσύνης, ή όποια είναι περίπου ταυτόσημη με τίς εκθέσεις των άλλοδαπών έμπειρογνωμόνων.

ΔΙΑΨΕΥΔΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΠΙΔΕΣ

Μετά την άπελευθέρωση του Κουβέιτ, είχε δημιουργηθεί ή έντύπωση στους έπιχειρηματίες της Δύσεως ότι ή άνοικοδόμηση της χώρας θά αποτελούσε μία άληθινή «έξορμηση προς τό χρυσάφι». Όμως ένα χρόνο μετά την είσβολή οι έλπίδες για την αγορά του αιώνα έχουν άρχίσει να διαψεύδονται.

Στην άρχή είχαν έμφανισθεί οι πιό τρελές έκτιμήσεις. Η άποκατάσταση της έπτάμηνης Ιρακινής κατοχής και λεηλασίας είχε ύπολογισθεί ότι θά κόστιζε 100 δισεκ. δολάρια, ενώ οι πιό αισιόδοξοι έφθαναν μέχρι τά 500 δισεκ. δολλ. για τό σύνολο των δημοσίων και ιδιωτικών συμβολαίων. Όσο όμως περνούσαν οι πρώτοι μήνες της εύφορίας, οι ύπολογισμοί περιορίστηκαν στα 20 έως 30 δισεκ. δολάρια τά όποια και, ως φαίνεται, θά αποτελέσουν τό μάξιμουμ των έργολαβιών που θ' αναλάβουν οι χώρες που μετέχουν στην άποκατάσταση: Η.Π.Α., Μ. Βρεταννία, Γαλλία και Ιταλία.

Κατά τους Άμερικανούς, ή κυβέρνηση του Κουβέιτ έχει διαθέσει μέχρι τώρα περί τά 600 έκατομ. δολάρια, από τά όποια τά δύο τρία σε άμερικανικές έταιρίες. Πολλές από τίς έταιρίες αυτές είχαν πιστέψει πώς τό Κουβέιτ είχε κατεδαφισθεί και έπρεπε να χτισθεί από την άρχή. Σήμερα όμως βλέπουν ότι δεν πρόκειται για πλήρη άνοικοδόμηση αλλά για άπλή άποκατάσταση.

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse.,
111, Filonos Str.,
Piræus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMOS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΜΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας στην επιστολή του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Άρ. Παυλίδη ή οποία δημοσιεύθηκε στο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 1.9.91 σχετικά με το σχόλιο του περιοδικού σας για τη μη εκπροσώπηση του ΥΕΝ σε Διεθνές Συνέδριο στη Βρετανία (1-6.7.91) σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Στις 20.5.91 έγινε η πρώτη μας επικοινωνία με τον Διευθυντή ΥΕΝ κ. Ζαχαρίου ο οποίος ενημερώθηκε για το όλο θέμα καθώς και για υπόδειξη από την πλευρά του κ. Υπουργού δύο τριών αλιείων από τα Δωδεκάνησα για να συμμετάσχουν στο συνέδριο.

Μετά από παρέλευση κάποιων ημερών και αρκετών τηλεφωνημάτων ο κ. Ζαχαρίου μας απάντησε ότι «Δωδεκανήσιοι αλιείς δεν θα συμμετείχαν διότι είχε σταθεί αδύνατη οποιαδήποτε συνεννόηση μαζί τους».

2. Προς τον Α.Λ.Σ. παρεδόθη στις 16.6.91 μέσω της γενικής γραμματείας του Υπουργείου σχετική προκλητήρια επιστολή. Καθώς και σχετικά έγγραφα που αφορούσαν το Α & Β μέρος του Συνεδρίου. Στο σημείο αυτό αξίζει να τονισθεί ότι κατά τη διάρκεια του Α' μέρους του Συνεδρίου που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα, δεν προέκυψε το παραμικρό πρόβλημα με κάποιον υπηρεσιακό παράγοντα.

3. Στις 25.6.91 συναντηθήκαμε με τον Α.Λ.Σ. και τον Δ.Δ. και συζητήσαμε το θέμα.

Μας γνωστοποιήθηκε τότε, ότι δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα για την συμμετοχή του ΥΕΝ στην Έλληνική αντιπροσωπεία, παρά μόνο η προσωπική άρνηση του ΚΛΠ για τη συμμετοχή του υπολιμενάρχη.

Επιμείναμε ότι η πρόσκληση ήταν ονομα-

στική (από την ΕΟΚ) και ότι δεν υπήρχε διαθέσιμος χρόνος για αλλαγή εκπροσώπων.

Ο Α.Λ.Σ. και ο Δ.Δ. προσφέρθηκαν ευγενώς να βοηθήσουν, αλλά παρασκηνιακά ο φίλος μας υπαρχηγός Λ.Σ. άρχιζε να προβάλλει δυσκολίες.

4. Λάβαμε επιστολή από Α.Λ.Σ. μέσω fax, το μεσημέρι της 27.6.91 με το οποίο μας ζητείτο να υποβάλλουμε επιπλέον δικαιολογητικά.

5. Την επομένη 28.6.91 ημέρα Παρασκευή λίγες ώρες, δηλαδή, πριν την αναχώρηση, έπρεπε να ενημερώσουμε την ΕΟΚ για τον τελικό κατάλογο συμμετεχόντων της Έλληνικής εκπροσώπησης, να εκδώσουμε τα εισιτήρια, συνάλλαγμα και όλα τα σχετικά διαδικαστικά.

6. Έπειδή ο χρόνος μας έπείζε και ο Υπαρχηγός Λ.Σ. κωλλυσιερούσε με το δλον θέμα, αναγκασθήκαμε να επικοινωνήσουμε με το γραφείο του κ. Πρωθυπουργού, από το οποίο μας ζητήθηκε να στείλουμε επεξηγητική επιστολή, μέσω fax. Έπειδή ο κ. Πρωθυπουργός αναχωρούσε εκτός Αθηνών, προσεφέρθηκε η Διευθύντρια του Πολιτικού του γραφείου να επικοινωνήσει με τον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας. Όμως ήδη είχαμε φθάσει το μεσημέρι της Παρασκευής, οπότε, δυνατότητα εξέλιξης του θέματος δεν υπήρχε, αφού ο χρόνος είχε περάσει.

7. Δεν φέρουμε καμμία ευθύνη, επειδή δεν έγινε σωστή ενημέρωση προς τον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας, από τους αρμόδιους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου.

Με τιμή

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

Γενικός Διευθυντής

Ευρωπαϊκό Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών

Μελετών και Έρευνας

Πειραιάς 4/9/91



Με
θάρρος
και
ρεαλισμό

Του Θανάση Βαρίνου

Η κρίση του ΝΑΤ είναι η σημαντικότερη αιτία για τα προβλήματα του ναυτεργατικού κόσμου. Η σημερινή κατάσταση του ΝΑΤ δημιουργεί προβλήματα στη συνταξιοδότηση, στην ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, στην Ναυτική Εκπαίδευση αλλά και στην προσέλευση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Έξ' αλλου έτσι όπως λειτουργεί το ΝΑΤ δημιουργεί αντικίνητρα για την επιστροφή των πλοίων στην Έλληνική σημαία.

Αυτές οι διαπιστώσεις βασίζονται σε συγκεκριμένα γεγονότα, όμως δεν είναι δύσκολο να αποδείξει κανείς ότι η άδικαιολόγητη καθυστέρηση των συντάξεων και η αμφιβολία για το μέλλον αυξάνει τον αριθμό των αιτήσεων συνταξιοδότησης και δυσφημεί το Ναυτικό Έπάγγελμα με αποτέλεσμα να παρατηρείται μεγάλη απροθυμία στην προσέλευση των νέων στις Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. Είναι λυπηρό οι Σχολές να έχουν έλλειψεις σε εφόδια και όργανα, όταν στα χαρτιά στις 31.7.91 το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) είχε περισσότερα από επτά δισ. δρχ., αλλά στην πραγματικότητα δεν υπάρχει δραχμή στο Ταμείο, γιατί τα αποθέματά του διετέθησαν για συντάξεις το 1986.

Ανάλογη είναι η κατάσταση των Οίκων Ναύτου όπου το νέο Π.Δ. βάζει σαν στόχο — σύμφωνα με την εισηγητική του έκθεση — την περικοπή και την οικονομία. Οι ναυτεργάτες και οι απόμαχοι περιμένουν τη διεύρυνση και βελτίωση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και είναι αποδεδειγμένο ότι αυτό δεν άξασφαλίζεται με τις περικοπές.

Η επικουρική σύνταξη άρχισε επιτέλους να καταβάλλεται από τις αρχές αυτού του χρόνου μετά από πολύχρονη καθυστέρηση, αφού περισσότερα από 20 δισ. του ΚΕΑΝ χρησιμοποίησαν το 1986 για συντάξεις. Όμως όπως λειτουργεί το ΝΑΤ σήμερα οι 15.000 αιτήσεις που έχουν συσσωρευθεί θα ικανοποιηθούν μετά από μία πενταετία. Δηλαδή για να πάρεις την σύνταξη θέλεις έξι μήνες, για να πάρεις το εφάπαξ 14 μήνες και για να πάρεις την επικουρική πέντε χρόνια!! Όταν επιτέλους τα πάρεις τότε αν έχεις δώσει πολλά χρήματα σε εισφορές παίρνεις λίγα και αυτοί που έδωσαν λίγα παίρνουν πολλά!!!

Ενώ συμβαίνουν όλα αυτά και η κρίση του ΝΑΤ συνεχίζεται, το ΥΕΝ για μία δεκαετία αδυνατεί να νομοθετήσει, ή όταν νομοθετεί (Ν. 1711/87) αντί να επιλύει τα προβλήματα τα πολλαπλασιάζει.

Ομολογούμενως δεν μπορώ να καταλάβω τί άλλο πρέπει να γίνει, μετά από αυτήν την καταστροφή, για να κατατεθεί επιτέλους ένας νόμος στην Βουλή που να εξυγιαίνει και να εκσυγχρονίζει το ΝΑΤ.

REPAIRS IN HOUSTON

BY

MAR - TECH

24 hrs service

9900 Beaumont Hwy
Houston Texas 77078

Ph: (713) 671.2510
Fax: (713) 671.2514

Director: KOSTAS ILIAKIS

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ τής διασποράς και πάλι στο προσκήνιο:

Ο μέχρι πρότινος επίτιμος πρόξενος τής Κύπρου στή Μανίλα και ιδρυτής τής γνωστής εταιρίας «El Greco» κ. Πέτρος Τουντζής ονομάσθηκε γενικός πρόξενος τής Κύπρου για τις Φιλιππίνες και μέ έδρα τή Μανίλα θά έποπτεύει και τά υποπροξενεία πού θά δημιουργηθούν σέ διάφορα λιμάνια τής χώρας αὐτῆς γιά τήν εξυπηρέτηση κυρίως τῶν πλοίων μέ Κυπριακή σημαία πού καταπλέουν ἐκεῖ ἀλλά και τή γενικότερη προαγωγή τῶν κυπριακῶν συμφερόντων.

Μέ τήν εὐκαιρία ἐπισημαίνονται τά παράπονα πού ἀκούγονται ἀπό τίς ναυτιλιακές εταιρίες πού διαχειρίζονται πλοῖα μέ Κυπριακή σημαία γιά τή στάση τοῦ ἐπιτίμου προξένου τής Κύπρου στή Σιγκαπούρη — λέγεται ὅτι δημιουργεῖ συνεχῶς προβλήματα ἐκεῖ πού δέν υπάρχουν και ὅτι ἡ τακτική του εἶναι ἀπολύτως ἀντιναυτιλιακή. Λέγεται ἀκόμη ὅτι ἡ στάση αὐτῆς ἔχει προβληματίσει και τίς ἀρμόδιες κυπριακές ὑπηρεσίες πού προσανατολίζονται πρὸς τήν κατεύθυνση τῆς τοποθετήσεως προξενικοῦ λιμενάρχου στή Σιγκαπούρη, ὁ ὁποῖος θά χειρίζεται ἀποκλειστικά τά θέματα πού ἀφοροῦν τά πλοῖα μέ Κυπριακή σημαία πού διέρχονται ἀπό ἐκεῖ.

Ἕνας ἄλλος ναυτιλιακός τῆς διασποράς, ὁ παλιός και καλός φίλος Δημήτρης Σύρρης και ὁ γιός του Πέτρος, πού ἔχει ἀναλάβει πλέον τή διεύθυνση τῆς γνωστότατης οἰκογενειακῆς ἐπιχειρήσεως «Πανδώρα» στό Ντῶρμπαν, δέν ξεχνοῦν οὔτε στιγμή τήν Ἑλλάδα. Κατά τό πρόσφατο ναυάγιο τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ὁκεανός»

μᾶς γνωστοποιοῦσαν σέ καθημερινή βάση ὅλα τά δημοσιεύματα πού ὑπῆρχαν στή Νότιο Ἀφρική γιά τό θέμα τοῦ ναυαγίου παρέχοντας ἔτσι στά «Ναυτικά Χρονικά» μιά συστηματική ἐνημέρωση γύρω ἀπό τά θέματα πού ἀνέκυπταν καθημερινά.

ΕΝΑ ΟΝΕΙΡΟ πενήντα και πλέον ἐτῶν — ὁ ἠλεκτροφωτισμός τῆς Δήλου — ἐγινε πραγματικότητα πρὶν ἀπό λίγες μέρες ἔπειτα ἀπό συνεχεῖς και συντονισμένες προσπάθειες πρωτίστως τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου και τοῦ προέδρου και δημιουργοῦ του κ. Γιώργου Δρακόπουλου και μέ τήν ἀμέριστη συμπαράσταση και κινητοποίηση τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Τζαννῆ Τζαννετάκη και τοῦ Ὑπουργοῦ μας κ. Ἀριστ. Παυλίδου.

Τήν περασμένη Παρασκευή 6 Σεπτεμβρίου, τή στιγμή πού ὁ δίσκος τοῦ Ἀπόλλωνα χανόταν στό βάθος τοῦ ὀρίζοντα, ὁ κ. Τζαννετάκης γύρισε τό διακόπτη πού σκόρπισε ἅπλετο φῶς στή Δήλο, τήν «Πομπήια τοῦ Αἰγαίου», και ἀνοίξε τό δρόμο γιά τήν ἀξιοποίηση τοῦ ἀκατοίκητου ἐδῶ και 1.800 χρόνια ἐρείπωνα, ἀφοῦ θά ὑπάρχει πλέον ἡ δυνατότητα γιά περισσότερες και εὐχερέστερες ἀνασκαφές, ταχύτερους ρυθμούς ἀποκατάστασης και ἀναστήλωσης τῶν μνημείων και ἀνθρωπινότερες συνθήκες διαβιώσεως τῶν φυλάκων και τῶν ἀρχαιολόγων.

Στά ἐγκαίνια τοῦ ἠλεκτροφωτισμοῦ τῆς Δήλου πῆρε μέρος και τό παραδοσιακό πέραμα «Εὐαγγελίστρια», πού διέσωσε τό Ναυτικό Μουσείο Αἰγαίου, μέ τό ὁποῖο πῆγαν στή Δήλο ὁ κ.

Τζαννετάκης και οἱ ὑπουργοί Ναυτιλίας και Αἰγαίου κ.κ. Ἀριστ. Παυλίδης και Γεώργ. Μισαηλίδης, ὁ κ. Γιώργος Δρακόπουλος και ἄλλοι ἐπίσημοι. — στήν τελετή τῶν ἐγκαίνιων παρέστησαν χίλιοι περίπου προσκεκλημένοι.

ΕΝΑ ΚΡΥΩΜΑ μέσα στό κατακαλόκαιρο, πού κράτησε τόν γράφοντα ἐκτός γραφείου γιά ἀρκετές ἡμέρες, δέν ἐπέτρεψε τήν ἀμεση ἀπάντηση στήν ἐπιστολή τοῦ Ὑπουργοῦ πού δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος γιά τό θέμα τῆς καταγγελίας τοῦ INMEP ἀναφορικά μέ τίς εὐθύνες γιά τή μή ἐκπροσώπηση τοῦ YEN στό διεθνές συνέδριο γιά τήν πρόληψη τῶν ἀτυχημάτων τῶν ἀλιέων πού πραγματοποιήθηκε στό Πανεπιστήμιο τῆς Βρετάννης ἀπό τήν ΕΟΚ και τό INMEP. Καί ἐπειδή τό θέμα εἶχε τεθεῖ ἀπό τή στήλη, ἀπό ἐδῶ θά δοθεῖ, ἔστω και ἐτεροχρονισμένη ἡ ἀπάντηση:

Ἀπό τήν ἀπάντηση, λοιπόν, τοῦ Ὑπουργοῦ προκύπτουν: Πρῶτο, ὅτι ὁ φίλος Ὑπουργός σπεύδει νά ἀπαντήσει σέ ἐπαισιώδη θέματα και ἀγνοεῖ ἀλλά σοβαρότατα ζητήματα πού θίγονται και ἀπό τή στήλη και ἀπό τά «Ναυτικά Χρονικά» γενικότερα — ὁ Ὑπουργός, λόγου χάρι, δέν ἔσπευσε νά ζητήσει ἔστω ἐξηγήσεις γιά τόν ΕΚΜΑΥΛΙΣΜΟ γιά τόν ὁποῖο μιλοῦν ἐδῶ και καιρό τά «Ναυτικά Χρονικά» γύρω ἀπό τήν ὑπόθεση τοῦ πλοίου «La Palma», ἀλλά ἔσπευσε νά μᾶς γράψει γιά τό θέμα τῆς μή ἐκπροσώπησης τοῦ Ὑπουργείου στό προαναφερθέν συνέδριο. Καί δεύτερο, ὅτι ἐκεῖ στό Ὑπουργεῖο του φαίνεται ὅτι ὑπάρχουν μερικοί πού θεωροῦν, ὅτι ἡ συμ-

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

μετοχή των λιμενικών σε διεθνείς συνόδους είναι επιτρεπτή μόνον όταν οι σχετικές δαπάνες καλύπτονται από τόν βαθύτατα φορολογούμενο έλληνικό λαό.

ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ οφείλουν να αντιληφθούν, με την επίμονη παρέμβαση και της Ένώσεως Πλοιάρχων, ότι πρέπει επιτέλους να σταματήσουν να τὰ φορτώνουν όλα στον πλοίαρχο πού είναι ο πιο κυνηγημένος από όλους τους Έλληνες εργαζόμενους και ευθύνεται για τὰ πάντα. Όπως λόγου χάρη οι πλοίαρχοι των επιβατηγών πλοίων στην πλάτη των οποίων έχει ριχθεί και η ευθύνη — μαζί με τὰ τσουχτερά πρόστιμα πού τὰ πληρώνουν βεβαίως οι εταιρίες γιατί αλλιώς όλοι οι άκτοπλόοι πλοίαρχοι θά ήταν στον Κορυδαλλό — για τή μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

Πρέπει με δυό λόγια να σταματήσουμε να χτυπάμε τό σαμάρι αντί για τόν γαϊδάρο και επί πλέον να προσπίσουμε και τό κύρος των πλοιάρχων μας της Άκτοπλοίας από τίς άδικες επιθέσεις πού δέχονται κάθε τόσο από τούς πάντες και πρωτίστως από τὰ όργανα της Πολιτείας — άπειροι είναι οι επιβάτες πού έχουν άκούσει τή φράση «ρέ μ..... πλοίαρχε δέν ξέρεις τί σοϋ γίνεται» πού έκτοξεύεται από μερικούς ανίδεους και άξεστους λιμενοφύλακες οι όποιοι έπειδή φορούν μιά στολή νομίζουν ότι έχουν άνεβεί στά ουράνια για μήν αναφέρουμε τή γνωστή ρήση για τόν Πάπα.

NOMIZΟΥΜΕ ότι ήταν λανθασμένη ή παρέμβαση του φίλτατου επίτιμου άρχηγού του Λιμενικού Σώματος Χρήστου Ντούνη στην πρόσφατη ανακίνηση του θέματος της ασφαλούς των έλληνικών επιβατηγών πλοίων από τήν έφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» μέ άρθρο του επίκουρου καθηγητού Ιατρικής

του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Ι. Στ. Παπαδοπούλου πού στηρίζονταν κυρίως στη γνωστή έρευνα του γερμανικού ιδρύματος Stiftung Warentest αλλά και σε δικές του παρατηρήσεις, του κ. Παπαδοπούλου δηλαδή. Καί θεωρούμε λανθασμένη τήν παρέμβαση του άγαπητού φίλου και έκλεκτου συνεργάτη των «Ναυτικών Χρονικών» γιατί οι άπαντήσεις έπρεπε να δοθούν από τίς ενδιαφερόμενες πλοιοκτητριες εταιρίες, όπως έκαναν οι Μινωικές Γραμμές, οι όποιες άπάντησαν άπολύτως τεκμηριωμένα σε όσα αναφέρονται για τὰ πλοία του στόλου της — είναι καιρός να αντιληφθούν όλοι ότι πρέπει να βγαίνουν οι ίδιοι στό προσκήνιο και να μήν αφήνουν τούς άλλους να βγάζουν τό φίδι από τήν τρύπα για χατήρι τους.

ΕΓΓΡΑΦΗ ότι κατά τήν πρόσφατη δεξίωση πού έδωσε ο Υπουργός προς τιμήν των έφοπλιστών και των ναυτικών μας παρουσία του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσotάκη, ο Άντιπρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. Άθαν. Κανελλόπουλος ζήτησε, χαριτολογώντας, από τόν κ. Παυλίδη να δρομολογήσει ένα φέrru από τό Κατάκωλο, πού ανήκει στην έκλογική του περιφέρεια, στό Πρίντεζι, αλλά ο τελευταίος του άπάντησε στον ίδιο τόνο ότι δέν ευθύνεται αυτός αλλά οι έφοπλιστές πού τούς τό λέει κάθε μέρα..

Πέρα από τούς άστεϊσμούς, ο κ. Παυλίδης αν κοιτάξει τὰ χαρτιά πού υπάρχουν στό Υπουργείο θά διαπιστώσει ότι τό Κατάκωλο περιλαμβάνονταν στα δρομολόγια πλοίου για τό όποιο χορηγήθηκε σκοπιμότητα αλλά τό συγκεκριμένο πλοίο, τό «El Greco» αν δέν μās άπατā ή μνήμη μας, πού πήρε και όλες τίς σχετικές έπιχορηγήσεις, χρησιμοποιήθηκε τελικά στη γραμμή Πάτρας — Ιταλίας και όχι στη γραμμή Κρήτης — Κατακώλου — Ιτα-

λίας πού άνέφερε ή άδεια σκοπιμότητας.

Καί φυσικά δέν ήταν αυτή ή μοναδική φορά πού οι έχοντας άποσπάσει μιά άδεια σκοπιμότητας έγραψαν στα παλαιότερα των υποδημάτων τους τό περιεχόμενό της, όπως έγινε λόγου χάρη και μέ τό «Άρκάδι» της «Ρεθυμνιακής» πού δέν έκανε τελικά τὰ δρομολόγια και προς και από τό Ναύπλιο, πού προβλέπονταν από τήν άδεια σκοπιμότητας.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ίκανοποίησε τό εύλογο αίτημα ενός από τούς πιο ναυτικούς και πιο ναυτιλιακούς Δήμους της χώρας. Συνέστησε έκ νέου τόν λιμενικό σταθμό στα Καρδάμυλα (είχε καταργηθεί πριν από αρκετά χρόνια), ο όποιος εγκαινιάσθηκε στις 18 Αυγούστου. Όπως μās είπε ο Καπταν Γιώργης Κατσιμπήρης ή ίκανοποίηση, ήταν γενική, γεγονός πού φάνηκε και στα εγκαινία στα όποια παρέστησαν οι πάντες και αυτό φάνηκε στα πρόσωπα όλων κατά τὰ εγκαινία στα όποια έκτός των Καρδαμυλιτών παρέστησαν ο Μητροπολίτης πού τέλεσε και τόν άγιασμό, εκπρόσωποι των πολιτικών και στρατιωτικών άρχων και φυσικά και ο λιμενάρχης Χίου αντιπλοάρχος Γιάννης Άρκάδης. Λιμενοσταθμάρχης τοποθετήθηκε ο άρχικελευστής Φραγκίστας Άρχοντάκης πού είναι Καρδαμυλίτης τήν καταγωγή και στον ίδιο σταθμό ύπηρετεί και ή σύζυγός του πού είναι λιμενοφυλακίνα.

ΣΥΜΦΩΝΑ μέ δημοσίευμα της έφημερίδας «ΤΑ ΝΕΑ», μεταξύ των ξενοδοχείων πού εύνοούνταν από τό Π.Δ. τό όποιο προκάλεσε τήν παραίτηση του Υπουργού Τουρισμού και Κρήτης κ. Γιάννη Κεφαλογιάνη ήταν και τό ξενοδοχείο του κ. Άντώνη Λελάκη στην Άγία Φωτιά της Κρήτης.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

Ειδικές κοινωνικές παροχές για ένεργους ναυτικούς

ΜΙΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Τοῦ Ναυάρχου Λ.Σ. ἐ.α. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Εἶναι γνωστό ὅτι ἡ προσέλευση Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ παραμονή τους στό ναυτικό ἐπάγγελμα σάν πρόβλημα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας παρουσιάζει διαχρονικά ἐξεταζόμενο ἐνδημική μορφή ἀνεξάρτητα τοῦ ὅτι σέ περιόδους βαθεῖας ναυτιλιακῆς κρίσης ἐμφανίζει ἐκτόνωση τῆς ὀξύτητάς του.

Αὐτή ἡ πραγματικότητα χωρίς ἀμβολία μᾶς ὁδηγεῖ στήν ἀνάγκη νά ἐξαντλήσουμε ὅλες τίς δυνατότητες, ἀλλὰ καλὸπιστα καὶ νά ἐξετάσουμε καὶ κάθε πρόταση πού θά μπορούσε νά βοηθήσει νά βροῦμε νέους τρόπους προσέγγισης τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ προβλήματος.

Οἱ λόγοι βέβαια τῆς μὴ προτίμησης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἶναι γνωστοί καὶ καταγεγραμμένοι καὶ ἔχουν ἄξονά τους τὸ πραγματικό γεγονός τῆς βελτίωσης τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ διαβίωσης στήν ξηρά. Καὶ αὐτός ὁ λόγος καταγράφεται στήν ἀναζήτησή των γιατί ἡ ναυτιλία τῶν προηγμένων χωρῶν φθίνει συνεχῶς μετατοπιζόμενη πρὸς τίς φτωχότερες χώρες.

Ὅμως γιὰ τὴν Ἑλλάδα ἀνεξάρτητα σέ ποιά κατηγορία θά μπορούσε νά καταταγεῖ, γεγονός εἶναι ὅτι ἡ ἀπὸ τῆς θάλασσης πρόοδος εἶναι αὐτὴ πού τῆς δημιουργεῖ τίς προϋποθέσεις γιὰ μιὰ καλύτερη θέση πού διεκδικεῖ στήν κλίμακα τῆς εὐημερίας.

Κατὰ συνέπεια ὄχι μόνο στήν σημερινὴ ἐποχὴ ἀλλὰ καὶ σέ χρονικά ὁρατὴ στό μέλλον εἶναι βέβαιο ὅτι μείωση τῆς προόδου αὐτῆς μειώνει ἀπευθείας τὴν θέση μας στήν κλίμακα ἀφοῦ δέν μπορεί νά ὑπάρχει οὔτε τώρα οὔτε καὶ μελλοντικά ἰσοδύναμη ἐναλλακτικὴ πρόταση γιὰ τὴν ἀναπλήρωσή τους. Κατὰ συνέπεια εἴμαστε ἕνα ναυτικό ἔθνος πού ζεῖ ἀπὸ τὴν θάλασσα καὶ ὅτι

ὁ δρόμος πρὸς τὴν θάλασσα εἶναι οὐσιαστικά μονόδρομος γιὰ τὴν οἰκονομική μας εὐημερία.

Κάτι δηλαδὴ πού δέν ἔχει ἀνάλογη ἐφαρμογὴ σέ ἄλλες ναυτικές χώρες ὅπως εἶναι ἡ Ἀγγλία, ἡ Ἰταλία, ἡ Γερμανία, ἡ Ἰαπωνία κλπ., οἱ ὁποῖες ἀναπληρώνουν, τὸ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα, ἀπὸ ἄλλες δραστηριότητες (βιομηχανία κλπ.).

Μέ αὐτὴ τὴν ἀντίληψη ἔχουμε τὴν γνώμη ὅτι θά ἦταν καταστροφικό σφάλμα, μοιρολατρικά στήν Ἑλλάδα νά ἐγκαταλείψουμε τίς προσπάθειες γιὰ στελέχωση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μέ Ἑλληνες ναυτικούς ἐπειδὴ ἀκριβῶς οἱ συνθήκες ἐργασίας καὶ διαβίωσης στήν ξηρὰ εἶναι σήμερα ἀσύγκριτα καλύτερες ἀπὸ ὅτι στό παρελθόν. Καὶ συνεπῶς γιατί ὁ Ἑλληνας νά σταδιοδρομήσει στήν θάλασσα.

Τὴν ἀπάντηση σ' αὐτὸ τὸ γιατί πολλοὶ τὴν ἐπικεντρώνουν στήν ἀπλὴ ἀλλὰ καὶ ταυτόχρονα ἀπλοϊκὴ λύση: «Νά αὐξηθοῦν οἱ μισθοὶ στήν θάλασσα».

Χωρὶς ἀμβολία εἶναι ἕνα σοβαρὸ στοιχεῖο. Εἶναι ὅμως ἀρκετό; Ἀλλὰ μέχρι ποῖο ἐπίπεδο μπορεί νά ἱκανοποιηθοῦν τέτοια αἰτήματα λαμβανομένου πάντοτε ὑπόψει ὅτι τὸ ἑλληνικό πλοῖο λειτουργεῖ μέσα σέ μιὰ ἐλεύθερα διαμορφούμενη διεθνή ναυλαγορά κάτω ἀπὸ ἕνα πολὺ σκληρὸ ἀνταγωνιστικὸ περιβάλλον.

Μέσα σέ μιὰ τέτοια πραγματικότητα ἡ αὐξηση τῶν μισθῶν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων — πού ἀποτελοῦν καὶ τὸν ἐπίσημο δείκτη ἀμοιβῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δέν θά ἦταν ρεαλιστικὴ ἐὰν ἐλάμβανε σάν γνώμονα μόνον πλεονεκτήματα ἀμοιβῆς πτωχοτέρων χωρῶν (Πακιστάν, Ἰνδία, Φιλιππίνες κλπ., κλπ.), εἴτε ἀμοιβῆς πλουσιωτέρων χωρῶν ὅπως εἶναι Γαλλίας, Γερ-

μανίας, Ἀμερικῆς, Ἰαπωνίας, κλπ.

Καὶ αὐτὸ βέβαια ἀφοῦ στίς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορὲς στίς ὁποῖες διεκδικεῖ μεταφορικό ἔργο τὸ ἑλληνικό πλοῖο διεκδικοῦν ἐπίσης καὶ πλοῖα τῶν δύο παραπάνω κατηγοριῶν καὶ μάλιστα τῆς δευτέρας κατηγορίας εἶναι σαφῶς πολυαριθμώτερα.

Καὶ αὐτόχρονα ἀνακύπτει τὸ ἐρώτημα τὸ ἑλληνικό πλοῖο πού ἀσφαλῶς στερεῖται ἐθνικῶν μεταφορῶν ἀλλὰ καὶ κρατικῶν ἐπιδοτήσεων γιὰ νά λειτουργήσει ἀνταγωνιστικά, ὅπως ἄλλωστε κάθε ἄλλη ἰδιωτικὴ ἐπιχείρηση, μέχρι ποῖο σημεῖο μπορεί νά ἀντέξει οἰκονομικά αὐξάνοντας τὸ σκέλος — δαπάνες μισθοδοσίας πληρώματος.

Καὶ ἐδῶ ὀφείλουμε ὅλοι νά ἀφήσουμε κατὰ μέρος τίς σκοπιμότητες καὶ τοὺς στρουθοκαμηλισμούς.

Γιατί εἶναι στρουθοκαμηλισμὸς νά βλέπουμε μόνο πόσα παίρνει ὁ Γάλλος ἢ ὁ Γερμανὸς κλπ. πού τὸ μέ Γαλλικὴ ἢ Γερμανικὴ κλπ. σημαία βαπόρι ἔχει ναυπηγηθεῖ μέ χρήματα τοῦ κράτους (γενναῖες ἐπιδοτήσεις) ἀλλὰ καὶ τὸ πλεῖστον ἀσχολεῖται μέ ἐθνικὲς μεταφορὲς καὶ δέν βλέπουμε τὴν ἐξίσου ἢ καὶ μεγαλύτερη σέ διάστασιν πραγματικότητα πού Γερμανοί, Ἀγγλοὶ, Γάλλοι, Ἀμερικανοὶ πλοιοκτῆτες ὑψώνουν σέ πλοῖα τους σημαῖες εὐκαιρίας ἐπὶ τῶν ὁποίων οὐδεὶς Γάλλος, Γερμανὸς ἢ Ἀμερικανὸς ναυτικός ὑπηρετεῖ;

Καὶ ἀφοῦ στήν ἐλεύθερη ἀγορὰ οἱ παραπάνω ἀλλοεθνεῖς πλοιοκτῆτες, γιὰ νά μειώσουν τίς δαπάνες πληρώματος ἀλλάζουν στά πλοῖα τους σημαία στελεχώνοντάς τα μέ χαμηλόμισθα πληρώματα — σέ σύγκριση μέ τὰ ἐθνικά τους πληρώματα — ποῖα θά πρέπει νά εἶναι ἡ λύση γιὰ τὸν Ἑλληνα πλοιοκτῆτη πού ἐπιθυμεῖ γιὰ πολλοὺς λόγους νά διατηρεῖ τὸ πλοῖο του

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832268 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

μέ Έλληνική σημαία; Μιά σημαία δηλαδή πού σέ σύγκριση μέ τίς σημαίες εύκαιρίας καί αὐτῶν τοῦ ἀνοικτοῦ νηολογίου συνεπάγεται ὄχι μόνο ὑψηλότερους μισθοὺς καί ὑψηλότερη φορολογία ἀλλά ἀκόμη καί ἓνα αὐστηρότερο γενικά καθεστῶς λειτουργίας τοῦ μέ ἐντονότερη τήν κρατική παρέμβαση σέ θέματα ἀσφάλειας, ἐνδιαίτησης, ἐκπλήρωσης ὑποχρεώσεων ἐναντι τοῦ πληρώματος κλπ.

Κατά συνέπεια ἄς μὴν ἀναζητοῦμε αἰθεροβάμονες λύσεις προσέλκυσης, ἐστιάζοντας τό πρόβλημα μόνο στό μισθολογικό τομέα.

Ὑπάρχει νομοθετικό πλαίσιο καί μέσα ἀπό τόν θεσμό τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων κάθε χρόνο μετά ἀπό ἐλεύθερες διαπραγματεύσεις τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη πλοιοκτησία καί ναυτεργασία καταλήγουν σέ συμφωνία.

Αὐτό σημαίνει ὅτι κάθε φορά — δηλαδή κάθε χρόνο — ἐξαντλοῦνται τὰ περιθώρια οἰκονομικῆς ἀντοχῆς τοῦ πλοίου στά συμφωνούμενα ἐπίπεδα αὐξησης.

Κάτω ἀπό αὐτές τίς ὀριακές καταστάσεις μισθολογικῶν αὐξήσεων εἶναι ἀνάγκη νά δημιουργήσουμε ἄλλου εἶδους κίνητρα προσέλκυσης. Ὅπως ἔχουμε ἀναλύσει σέ προηγούμενα ἀρθρα τὰ κίνητρα αὐτά ἔχοντα κατά βάση κοινωνικό χαρακτήρα πρέπει νά ἀποτελέσουν τό πλαίσιο γιά ἀναζήτηση νέων μεθόδων προσέλκυσης πού νά στοχεύουν κυρίως στήν κοινωνική ἀναβάθμιση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος μέ τήν δημιουργία παροχῶν κοινωνικοῦ χαρακτήρα αὐστηρά ἐπιφυλασσομένων γιά τοὺς ἐνεργοὺς ναυτικούς.

Τέτοια κίνητρα - παροχές μποροῦν νά μελετηθοῦν, ὅπως σέ προηγούμενα ἀρθρα ἔχουμε ἀναφέρει, τόσο σέ ἐπίπεδο πλοιοκτησίας ὅσο καί σέ ἐπίπεδο πολιτείας.

Στήν περίπτωση μας ἐδῶ θά ἐξετάσουμε τήν δυνατότητα ἐξασφάλισης θερινῶν διακοπῶν γιά τοὺς ἐνεργοὺς ναυτικούς.

Ὅπως εἶναι γνωστό πολύ μεγάλος ἀριθμός ναυτικῶν διαμένει μόνιμα

στήν περιοχή Ἀθῆνας καί Πειραιᾶ.

Χωρίς ἀμφιβολία μέ τίς σημερινές βαρυμένες περιβαλλοντικές συνθήκες ζωῆς στήν πόλη οἱ καλοκαιρινές διακοπές, σέ ἐξοχικά μέρη καί μάλιστα κοντά στή θάλασσα ἀποτελοῦν πιά γιά τήν οἰκογένεια σοβαρή ἀνάγκη.

Στήν ἐποχή μας βέβαια τέτοιες διακοπές στοιχίζουν πανάκριβα γεγονός πού γιά τόν ναυτικό μεταφράζεται ὄχι μόνο σέ δυσχέρεια διαθέσεως τῶν χρημάτων ἀλλά καί σέ περικοπή τοῦ χρόνου ἀνάπαυσής του κοντά στήν οἰκογένεια.

Κάτω ἀπό αὐτές τίς συνθήκες ὁ προβληματισμός εἶναι ἡ δυνατότητα προσφοράς στὸν ἐνεργό ναυτικό τέτοιων θερινῶν διακοπῶν ἀλλά καί τῆς δημιουργίας ἐνός τέτοιου κέντρου ψυχαγωγίας - ἀνάπαυσης ἀποκλειστά γιά τοὺς ναυτικούς ὁλόκληρο τό χρόνο, πού θά ἔχουν τήν δυνατότητα νά ἐπισκέπτονται γιά λίγες ἡμέρες.

Σήμερα ὅπως εἶναι γνωστό τό NAT — Ο.Ν. ἔχει στήν ἰδιοκτησία του μία πευκόφυτη ἔκταση περί τὰ 150 στρέμματα, παραθαλάσσια στὸν Ἄγιο Ἀντρέα, πού εἶναι ἀπό τίς ωραιότερες τῆς Ἑλλάδος. Ἡ ἀξία τῆς σήμερα πρέπει νά εἶναι τῆς τάξεως τῶν τριῶν δισεκατομμυρίων δραχμῶν. Ἴσως καί περισσότερο.

Μέχρι σήμερα τό περιουσιακό αὐτό στοιχεῖο παραμένει οὐσιαστικά ἀνεκμετάλλετο μέ τήν ἔννοια ὅτι, οὔτε εἰσόδημα ἀποδίδει ἀλλά οὔτε μπορεῖ νά λεχθεῖ ὅτι ἀξιοποιεῖται ἀπό τό γεγονός ὅτι μόνο κάθε καλοκαίρι χρησιμοποιεῖται γιά δύο κατασκηνωτικές περιόδους τῶν εἴκοσι ἡμερῶν ἡ κάθε μία, στίς ὁποῖες φιλοξενοῦνται παιδιὰ ναυτικῶν.

Καί ἂν κάποτε ἡ κατασκήνωση 500 παιδιῶν ναυτικῶν γιά 20 ἡμέρες μποροῦσε νά θεωρηθεῖ στό σύνολό της ὡς παροχή γιά τοὺς ναυτικούς, σήμερα πού ἡ ἴδια ἡ οἰκογένεια ὁλόκληρη ἔχει τήν ἀνάγκη γιά μιὰ τέτοια φυγή ἀπό τήν πόλη οἱ παιδικές κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου Ναύτου ἔχουν πολύ μικρό ἀντίκτυπο στήν συνείδηση τοῦ ναυτικοῦ κόσμου σάν μιὰ οὐσιαστική

προνομιακή παροχή πού ἐπιφυλάσσεται μόνο γι'αυτοὺς.

Κάτω ἀπό αὐτές τίς συνθήκες διερωτώμεθα μήπως πρέπει νά ἀναθεωρηθεῖ ὁ θεσμός τῶν κατασκηνώσεων καί νά ἐξεταστεῖ ἡ δυνατότητα μιᾶς οὐσιαστικότερης παροχῆς σέ ἐπίπεδο οἰκογένειας;

Συγκεκριμένα ἐάν στὸν χώρο αὐτὸ κατασκευαστοῦν ἀνεξάρτητα μικρὰ συγκροτήματα κατοικιῶν ἢ καί σέ ἐνιαῖο συγκρότημα ξενοδοχειακοῦ χαρακτήρα καί λαμβάνονται σάν βάση 200 δωμάτια γιά 200 οἰκογένειες μέ χρόνο τριῶν ἐβδομάδων — λογικός χρόνος διακοπῶν — θά μποροῦν νά ἐξυπηρετηθοῦν.

— γιά χρόνο λειτουργίας τριῶν μηνῶν (Ἰούνιο — Ἰούλιο — Αὐγουστο) δηλαδή γιά 12 ἐβδομάδες: $3 = 4$ περίοδοι $\times 200$ οἰκογένειες = 800 οἰκογένειες.

— Γιά χρόνο λειτουργίας ἀπο 15/5 - 30/9 δηλαδή γιά 19 ἐβδομάδες: $3 = 6$ περίοδοι $\times 200 = 1.200$ οἰκογένειες.

— Γιά χρόνο λειτουργίας 6 μηνῶν = 24 ἐβδομάδες: $3 = 8$ περίοδοι $\times 200 = 1.600$ οἰκογένειες ναυτικῶν.

Βέβαια μέ καλή ὀργάνωση δέν ἀποκλείεται καί ἡ παράταση τοῦ χρόνου λειτουργίας καί πέρα τοῦ ἐξαμήνου ἐνδεχόμενα γιά οἰκογένειες χωρὶς παιδιά.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ λειτουργία χώρων ἀθλοπαιδιῶν καί παιδικῆς χαρᾶς κλπ. θά ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστο μῆμα τῆς συνολικῆς λειτουργίας τοῦ συγκροτήματος.

Ὅμως σημαντικώτερο θεωροῦμε εἶναι ἡ λειτουργία κεντρικῆς καφετέριας καί ἐστιατορίου γιά ἐξυπηρέτηση τῶν παραθεριστῶν, τὰ ὁποῖα μποροῦν νά λειτουργοῦν καί ὁλόκληρο τό χρόνο γιά ἐξυπηρέτηση καί μόνο ναυτικῶν.

Στήν σκέψη ἔχουμε ἀκόμη τήν εἰκόνα νά ἔχει ὁ ναυτικός ἓνα δικό του χώρο, ξεχωριστό πού ὅποτε θέλει ὁ ἴδιος ἢ καί ἡ οἰκογένειά του νά ἐπισκέπτεται ὁποιαδήποτε ἡμέρα τοῦ χρόνου, νά ἐκτονῶνται μέ τὰ παιδιὰ του, νά βρίσκει τό ἀναψυκτικό του ἢ καί τό φαγη-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



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



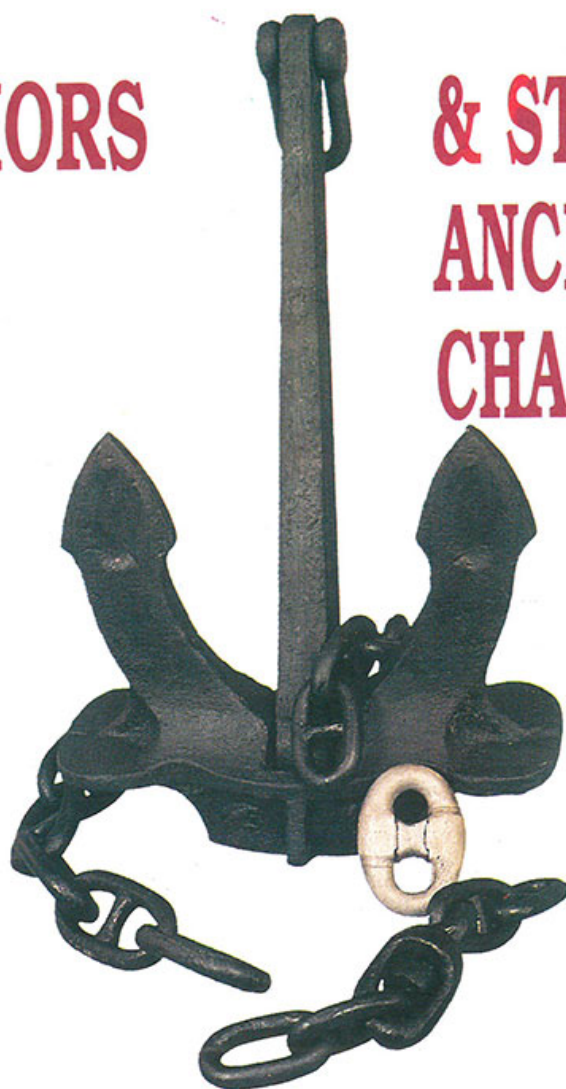
Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οποιδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193



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

τό του και νά επιστρέφει τό βράδυ στό σπίτι του.

Ής τό σκεφτοῦμε ὅλοι τί θετικό ἀντίκτυπο θά ἔχει γιά τόν ἐπαγγελματία ναυτικό μιά τέτοια ὀργανωμένη παροχή πού θά ἔχει αὐτός μόνο τό προνόμιο καί ἡ οἰκογένειά του νά ἀπολαμβάνει.

Ἡ ἀσφάλεια πού θά νοιώθει καί ἡ βεβαιότητα ὅτι εἶναι δικός του χώρος πού προορίζεται γιά τήν δική του ἀνάπαυση - ἐκτόνωση ἀποτελεῖ γι' αὐτόν μιά κοινωνική ἀναγνώριση τῆς προσφοράς του ἀλλά καί ἀναγνώριση τῶν στερήσεων στίς ὁποῖες ὑπόκειται κατά τόν χρόνο τῆς ναυτολόγησής του στό πλοῖο.

Βέβαια γιά τό ὅλο θέμα ἀπαιτεῖται μιά σοβαρή οἰκονομοτεχνική μελέτη ἀπό τήν ὁποία μποροῦν μετά τήν ἐξέταση ὅλων τῶν παραμέτρων νά προκύψουν συμπεράσματα γιά τό ὕψος τῆς δαπάνης τοῦ ἔργου, τόν τρόπο χρηματοδότησης, τόν φορέα, πού θά ἀναλάβει τήν κατασκευή, τόν φορέα πού θά ἀναλάβει τήν ἐκμετάλλευση δηλαδή εἴτε ὁ ἴδιος ὁ φορέας εἶναι αὐτός εἴτε μισθωτής ξενοδοχειακός ἐπιχειρηματίας, τόν τρόπο τῆς λειτουργίας του, τό ἀπαιτούμενο προσωπικό, τίς προϋποθέσεις καί τά κριτήρια τῆς φιλοξενίας, τυχόν συμβολική συμμετοχή στίς δαπάνες τῶν φιλοξενουμένων, τήν λειτουργία ἐστιατορίου καί καφετέριας κλπ.

Ἀλλά καί ἂν ἀκόμη ἀπό τήν μελέτη αὐτή τήν ἴδια ἢ καί γιά κάποια κατανοητή σκοπιμότητα δέν μποροῦν νά προκύψουν θετικά ἀποτελέσματα γιά τήν κατασκευή καί λειτουργία ἐνός τέ-

τοιου συγκροτήματος ἔχουμε τήν γνώμη ὅτι θά πρέπει μέ κάθε θυσία νά λειτουργήσουμε τό ἐλάχιστο τῆς παρὰ πᾶν συνολικῆς πρότασης πού εἶναι μόνο τό συγκρότημα ἐστιατορίου - καφετέριας.

Ἡ καθόλη τήν διάρκεια τοῦ ἔτους καί κάθε μέρα δυνατότητα νά φιλοξενηθῇ ναυτικούς καί οἰκογένειες ναυτῶν μέσα στό ὠραῖο αὐτό καταπράσινο περιβάλλον στό ὁποῖο θά μποροῦν τά παιδιά νά παίζουν μέ ἀσφάλεια ἐνῶ συγχρόνως θά μποροῦν μαζί μέ τοὺς γονεῖς τους νά κάνουν τόν περίπατό τους ἀλλά καί νά γευματίζουν ἢ νά παίρνουν τό ἀναψυκτικό ἢ τό ποτό τους, πρέπει νά θεωρηθεῖ ὅτι ἀποτελεῖ κοινωνική προσφορά πολύ σημαντική. Ἐμεῖς πιστεύουμε ὅτι ἡ προσπάθεια θά χαιρετισθεῖ ἰδιαίτερα ἀπό τήν ναυτική κοινότητα καί ἀκόμη εἶμαι βέβαιος ὅτι θά τήν ἀγκαλιάσει καί ὁ ἐφοπλιστικός κόσμος μέ ἰδιαίτερη ἀγάπη τήν ὁποία ἔμπρακτα θά ἀποδείξει μέ τήν χρηματική συμβολή του ἐφόσον χρειαστεῖ.

Εἴμαστε ἀκόμη βέβαιοι ὅτι ὁ χώρος τοῦ Ἁγίου Ἀνδρέα θά γίνει ὁ κοινός τόπος συνάντησης ναυτῶν καί πλοιοκτῆτῶν, ἡ ἐστία κοινωνικῆς συνάντησης καί συναναστροφῆς τοῦ οἰκογενειακοῦ περιβάλλοντος τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας ἔξω ἀπό τήν ὑπηρεσιακή καί ἐπαγγελματική «καθωσπρέπεια».

Θά ἀποκαταστήσει ὁ χώρος αὐτός τόν «γνήσιο δεσμό» πλοιοκτῆτου - ναυτικοῦ, αὐτό τόν θεσμό πού τά τελευταῖα χρόνια μεταπολεμικά ἔχει τόσο πολύ χαλαρώσει καί ὁ ἕνας ἔχει ἀ-

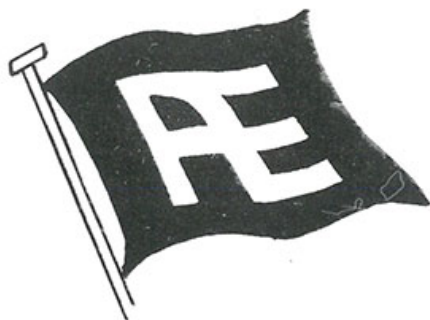
πομακρυνθεῖ ἀπό τόν ἄλλο. Ἡ κοινωνική καί οἰκογενειακή προσέγγισή τους εἶναι βέβαιο ὅτι θά ἐπαναφέρει τίς ὑγιεῖς ἀρχές, ἀξίες καί βάσεις στίς ὁποῖες στηρίχθηκε, ξεκίνησε καί ἀναπτύχθηκε τό «ναυτικόν τοῦ γένους τῶν Ἑλλήνων».

Σήμερα πού οἱ ναυτοτόποι στέρεψαν κι αὐτοῖ ἀπό ναυτικούς καί ὁ «συντοπιτισμός» ἔπαυσε νά χαρακτηρίζει τίς σχέσεις ναυτικοῦ καί πλοιοκτήτη, πιστεύουμε ὅτι ἡ προσπάθεια αὐτή χαράσσει μιά νέα πορεία καί ὑλοποιεῖ μιά νέα προσέγγιση γιά νά στεριώσει καλύτερα τό οἰκοδόμημα τῆς στενῆς συνεργασίας πού ἔχει τόσο ἀνάγκη γιά νά λειτουργήσει τό Ἑλληνικό πλοῖο.

Ὁ Ὑπουργός Ε.Ν. κ. Ἀρ. Παυλίδης γνωρίζει πολύ καλά σάν νησιώτης ὅτι ὁ ναυτικός παραμένει πάντα «τό μεγάλο παιδί» πού ὠρισμένα πράγματα στήν στεριά τόσο εὐκόλα τόν ἀπογοητεύουν. Καί ἓνα ἀπό αὐτά εἶναι τό νά βλέπει σάν ξέμπαρκος στήν στεριά ὅτι ὅλοι παραγνώνουν τή φύση τῆς δουλειᾶς του, τό μέγεθος τῆς προσφοράς του, ἀλλά καί τῶν στερήσεων του ὡς ἐπαγγελματία ναυτικοῦ.

Πέρα ἀπό τά ὁποιαδήποτε πρόσκαιρα μέτρα βελτίωσης τῆς θέσης του ὡς ἐπαγγελματία πρέπει νά στοχεύσουμε στόν συναισθηματικό του κόσμο. Σ' αὐτόν τόν κόσμο του πού θά τοῦ δώσει ἡθικό περιεχόμενο καί καταξίωσή του σάν ἄνθρωπο στόν περιγυρό του καί στήν κοινωνία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

16, II MERARCHIAS STR.
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLOS PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

Η καταμέτρηση πλοίων μικτού φορτίου

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 973/71 για τα μικτά πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο ή χύδην φορτία εκδίδεται από την Διεύθυνση Έλεγχου Έμπορικων Πλοίων, πιστοποιητικό καταμέτρησης με τη μεγαλύτερη δυνατή χωρητικότητα που μπορεί να έχει ένα πλοίο, όταν όλα τα κύτη του και οι πλευρικές του δεξαμενές είναι φορτωμένες.

Η ρύθμιση αυτή εμφανίζει το πλοίο πάντα με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα και συνεπάγεται την επιβάρυνσή του κατά τους κατάπλους στα διάφορα λιμάνια.

Τό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να ανταποκρίνεται τό πιστοποιητικό καταμέτρησης στην πραγματική κάθε φορά κατάσταση φόρτωσης του πλοίου αποφάσισε όπως στο μέλλον, αποκλειστικά και μόνο για τα πλοία μικτού φορτίου (OBO), να εκδίδει δύο πιστοποιητικά καταμέτρησης.

Η σχετική απόφαση που υπογράφηκε από τον ύπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη όρίζει τά έξης:

1. Όπως είναι γνωστό τά πλοία μικτού φορτίου (OBO) χρησιμοποιούνται άλλοτε ως μεταλλειοφόρα και πετρελαιοφόρα, αφού έχουν τή δυνατότητα να φορτώνουν ταυτόχρονα μεταλλεύματα στα κεντρικά τους κύτη και πετρελαιοειδή στις πλευρικές τους δεξαμενές και άλλοτε μόνο ως μεταλλειοφόρα, πού φορτώνουν τό μετάλλευμα μόνο στα κεντρικά τους κύτη ή μόνο ως πετρελαιοφόρα, όποτε χρησιμοποιούνται όλα τά κύτη και οι πλευρικές τους δεξαμενές.

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις του ΝΔ 973/71 (ΦΕΚ 194Α/8.1.1971) για τά πλοία τής πιό πάνω κατηγορίας εκδίδεται από τήν Έγηρεσία μας πιστο-

ποιητικό καταμέτρησης με τή μεγαλύτερη δυνατή χωρητικότητα πού μπορεί να έχει τό πλοίο, όταν όλα τά κύτη του και οι πλευρικές του δεξαμενές φορτώνονται με πετρέλαιο ή μετάλλευμα και πετρέλαιο αντίστοιχα χωρίς να λαμβάνεται ύπ' όψη ότι μπορεί όρισμένες φορές να φορτώνεται μόνο μετάλλευμα στα κεντρικά του κύτη ενώ οι πλευρικές του δεξαμενές να χρησιμοποιούνται σάν δεξαμενές θαλασσέρματος.

3. Η κατά τά ως άνω ρύθμιση συνεπάγεται τήν επιβάρυνση του πλοίου κατά τούς κατάπλους στα διάφορα λιμάνια, επί πλέον δέ εμφανίζει τό πλοίο πάντα με τή μεγαλύτερη χωρητικότητα ανεξάρτητα άν στή πραγματικότητα πολλές φορές χρησιμοποιείται μόνο μέρος τής έν λόγω χωρητικότητάς του.

4. Για να αναποκρίνεται κατά τό δυνατόν τό πιστοποιητικό καταμέτρησης στην πραγματική κάθε φορά κατάσταση φόρτωσης του πλοίου κρίνεται λογικό και εκδίδονται έφ' έξης αποκλειστικά και μόνο για τά φορτηγά μικτού φορτίου (OBO) δύο πιστοποιητικά καταμέτρησης ήτοι:

(α) Πιστοποιητικό Καταμέτρησης με τις μέγιστες δυνατές χωρητικότητες (κοχ και κκχ) στό όποιο τό πλοίο θα χαρακτηρίζεται ως πετρελαιοφόρο/μεταλλειοφόρο. Τό πιστοποιητικό αυτό θα αντιστοιχεί στή κατάσταση εκείνη πού τό πλοίο θα μεταφέρει στα κεντρικά του κύτη και στις πλευρικές του δεξαμενές πετρέλαιο ή μετάλλευμα και πετρέλαιο αντίστοιχα και

(β) Πιστοποιητικό Καταμέτρησης με μειωμένες χωρητικότητες (κοχ και κκχ) στό όποιο τό πλοίο θα χαρακτηρίζεται μόνο ως μεταλλειοφόρο. Στή περίπτωση αυτή τό πιστοποιητικό θα αν-

τιστοιχεί στή κατάσταση εκείνη πού τό πλοίο θα μεταφέρει μετάλλευμα στα κεντρικά του κύτη ενώ οι πλευρικές του δεξαμενές θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως δεξαμενές θαλασσέρματος.

5. Με τήν προαναφερομένη ρύθμιση, πού σημειωτέον έχει προσωρινό χαρακτήρα και θα ισχύει μέχρι 17.7.1994 όποτε τά πλοία τής έν λόγω κατηγορίας πρέπει, έφόσον δέν έχουν ανακαταμετρηθεί, να ανακαταμετρηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις τής Διεθνούς Σύμβασης για τή καταμέτρηση τής χωρητικότητας 1969, πού έχει κυρωθεί με τό Ν. 1373/83 (ΦΕΚ 92Α'/8.7.83), δέν θα έπηρεαστεί κατ' ούδένα τρόπο ή όργανική σύνθεση των πλοίων αυτών, ή όποία θα καθορίζεται πάντα βάσει του ύπό στοιχείο (α) τής προηγούμενης παραγράφου Πιστοποιητικού Καταμέτρησης δηλαδή με τή μέγιστη δυνατή χωρητικότητα του Πετρελαιοφόρου / Μεταλλειοφόρου.

6. Παρακαλούμε να ενημερώσετε τά μέλη σας επί των προαναφερομένων ρυθμίσεων τονίζοντας ιδιαίτερα τήν ύποχρέωσή τους να ενημερώσουν λεπτομερώς τούς πλοιάρχους των πλοίων τους ώστε να επιδεικνύουν στις άλλοδαπές Άρχές πάντα τό Πιστοποιητικό εκείνο πού θα αντιστοιχεί στό φορτίο πού θα μεταφέρει κάθε φορά τό πλοίο, σε καμμία δέ περίπτωση και τά δύο πιστοποιητικά ταυτόχρονα.

7. Οι Λιμενικές Άρχές πού κοινοποιείται τό παρόν να μεριμνήσουν για τήν έφαρμογή τής παρούσας και ιδίως τής παραγράφου (5) πού αναφέρεται στόν καθορισμό τής όργανικής σύνθεσης των πλοίων αυτών.



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΤΜΑΝΗΣ — 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

Ο ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΣ ΘΕΣΜΟΣ FORFAITING

Του κ. ΝΙΚΟΥ Κ. ΔΕΝΙΟΖΟΥ, άνθυποπλοιάρχου Λ.Σ.

Παράλληλα μέ τή σημαντική σέ έκταση άνάπτυξη τών διεθνών συναλλαγών κατά τή μεταπολεμική περίοδο, έχουμε καί τό φαινόμενο μετατόπισης τής βραχυχρόνιας πίστωσης σέ μεσο-μακροπρόθεσμη βάση. Δύο είναι οι κυριότεροι παράγοντες πού συνετέλεσαν στήν τάση αυτή:

α) 'Ο σημαντικός όγκος τών κεφαλαιουχικών αγαθών στίς συνολικές εξαγωγές τά κεφαλαιουχικά αγαθά έχουν συνήθως μακρά διάρκεια ζωής καί τό κόστος αγοράς τους είναι δυνατόν βαθμιαία νά αποσβεσθεί μέσω ταμειακής ροής.

β) Οι εξαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών κατευθύνονται σέ μεγάλο βαθμό σέ χώρες πού στερούνται του ξένου συναλλάγματος. Οι αγοραστές συνεπώς επιδιώκουν τήν κατάλληλη μακροπρόθεσμη πίστωση. Μέσα στό συνεχώς αυξανόμενο κλίμα του διεθνούς ανταγωνισμού, τά συμβόλαια δίδονται σέ εκείνους τούς εξαγωγείς, πού μπορούν νά προσφέρουν φθηνή καί μακροπρόθεσμη πίστωση. 'Επιπρόσθετα ή αδυναμία του εξαγωγέα νά προσφέρει στους πελάτες του μεσο-μακροπρόθεσμες πιστώσεις μέ δικά του μέσα, ή διά μέσου παραδοσιακής χρηματοδότησης, δημιούργησε τήν ανάγκη άνάπτυξης νέων μορφών χρηματοδότησης όπως leasing, factoring καί forfaiting πού νά μπορούν νά ανταποκριθούν στήν δυναμικότητα τών νέων απαιτήσεων τής αγοράς.

Τό forfaiting είναι συγγενής θεσμός του factoring. Καί οι δύο θεσμοί χρηματοδότησης ασχολούνται μέ τήν αγορά έμπορευματικών απαιτήσεων μέ τήν διαφορά ότι, τό factoring προσιδιάζει στίς Μικρομεσαίες επιχειρήσεις παραγωγής καταναλωτικών αγαθών μέ βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις 3-6 μηνών χωρίς νά καλύπτει τούς πολιτικούς καί οικονομικούς κινδύνους, ένν

τό forfaiting προσφέρεται γιά επιχειρήσεις κεφαλαιουχικών αγαθών μέ μεσο-μακροπρόθεσμες απαιτήσεις από έξι μήνες έως έξι χρόνια, άναλαμβάνοντας όλους τούς κινδύνους πού συνοδεύουν τίς πιστώσεις έξωτερικού.

Τό forfaiting, μορφή χρηματοδότησης τών εξαγωγών στήν δεκαετία του '60 στίς χώρες τής Δυτικής Εύρώπης καί ιδίως στήν Έλβετία, γνωρίζει σημαντική άνάπτυξη.

Στήν Έλβετία κατέχει κυρίαρχη θέση άνάμεσα στό leasing καί τό factoring, άντιπροσωπεύοντας τό 75% του συνολικού ποσού του εξαγωγικού έμπορίου, πού χρηματοδοτείται μ' αυτός τούς θεσμούς.

'Η πρώτη εταιρία forfaiting δημιουργήθηκε τό 1965 από τήν Finanz AG τής Ζυρίχης — θυγατρική τής Gredit Suisse. 'Η λέξη forfaiting προέρχεται από τόν γαλλικό όρο: «a forfait» πού σημαίνει: **έκχώρηση ή μεταβίβαση δικαιωμάτων**. Κατά συνέπεια ό όρος χρησιμοποιείται γενικά γιά νά εκφράσει τήν αγορά από τήν εταιρία forfaiting έμπορευματικών απαιτήσεων μελλοντικής λήξης, πού ή εξαγωγική επιχείρηση απέκτησε από τήν πώληση αγαθών καί ύπηρεσιών στό έξωτερικό επί πιστώσει.

Οι έμπορευματικές απαιτήσεις μπορούν νά πάρουν τήν μορφή γραμματίων, συναλλαγματικών ή άνοικτών λογαριασμών. Οι συνηθισμένοι πιστωτικοί τίτλοι, πού χρησιμοποιούνται είναι τά γραμμάτια καί οι συναλλαγματικές, λόγω τής απλότητας καί τής γενικής αποδοχής τους στίς έμπορικές συναλλαγές.

'Ο εξαγωγέας πρίν συνάψει συμβόλαιο αγοραπωλησίας μέ τόν εισαγωγέα, θά άπευθυνθεί στόν forfaiter προκειμένου ό τελευταίος νά διερευνήσει άν ύπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης τής συναλλαγής. 'Ο forfait-

ter θά προσφέρει ένα ένδεικτικό επίτόκιο προεξόφλησης μή γνωρίζοντας λεπτομέρειες τής συναλλαγής, βοηθώντας έτσι άποτελεσματικά τόν εξαγωγέα νά σταθμίσει τό κόστος άλλων έναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης καί νά προσαρμόσει τήν τιμολογιακή τιμή τών αγαθών στό κόστος προεξόφλησης. Αυτό επιτυγχάνεται μέ τήν προσκόμιση από τήν πλευρά του εξαγωγέα, μιās δέσμης από λεπτομερή καί αναγκαία στοιχεία όπως τό νόμισμα, ποσό καί περίοδος τής πίστωσης, τό όνομα καί τή χώρα του εισαγωγέα καί έγγυητή, τή μορφή πού θά έχουν οι απαιτήσεις (δηλαδή γραμμάτια ή συναλλαγματικές κλπ.), τή μορφή τής έγγύησης (έγγυητική επίστολή ή τριτεγγύηση), ό τρόπος καί ό χρόνος εξόφλησης τών απαιτήσεων, ήμερομηνία φόρτωσης τών έμπορευμάτων καί παράδοση αυτών. 'Ο εξαγωγέας ύπογράφει μέ τόν forfaiter συμβόλαιο ή συμφωνία δέσμευσης πού καλύπτει χρονικά τήν περίοδο μέχρι τήν παράδοση καί προεξόφληση τών απαιτήσεων από τόν forfaiter, άφοϋ ή συμφωνία δέσμευσης γίνεται πρίν τή φόρτωση τών έμπορευμάτων. 'Η συμφωνία δεσμεύει τόν forfaiter νά προεξοφλήσει τούς πιστωτικούς τίτλους μέ ένα σταθερό επίτόκιο, καί τόν εξαγωγέα νά τούς παρουσιάσει στόν καθορισμένο χρόνο. Σέ αντίθετη περίπτωση του επιβάλλεται ποινή. Τό χρονικό διάστημα από έξι μήνες έως έξι χρόνια πού καλύπτουν τά γραμμάτια ή οι συναλλαγματικές πού αγοράζει ό forfaiter, καθορίζεται σέ μεγάλο βαθμό από τίς συνθήκες τής αγοράς τής χώρας, τόν εισαγωγέα καί τήν εκτίμηση τών κινδύνων πού συνοδεύουν τήν συγκεκριμένη συναλλαγή. 'Ο forfaiter προεξοφλεί τόν εξαγωγέα άφοϋ παρακρατήσει τό προεξόφλημα από τήν άρχή γιά όλη τήν περίοδο πού καλύπτουν οι απαιτήσεις.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

Ο εξαγωγέας μετατρέπει τη πώληση με πίστωση σε πώληση με μετρητά. Ο εισαγωγέας αντί να χρωστάει στον προμηθευτή του (εξαγωγέα) χρωστάει στην εταιρία forfaiting. Αν αδυνατεί να πληρώσει ευθύνεται ο έγγυητής του. Γι' αυτόν τον λόγο οι έμπορευματικές απαιτήσεις για να αγοράσθούν από τον forfaiter πρέπει απαραίτητα να συνοδεύονται από τραπεζική έγγυση, που είναι δυνατόν να πάρει την μορφή είτε έγχυητικής επιστολής ανέκλητης και χωρίς όρους, είτε τριτεγγύησης. Ο έγγυητής πρέπει να είναι τράπεζα αξιόπιστη, γνωστή στον forfaiter, να έδρεύει στην χώρα του εισαγωγέα, ώστε να είναι σε θέση να εξακριβώσει την πιστοληπτική του ικανότητα.

Σημαντική θέση στην εκχώρηση των γραμματίων ή συναλλαγματικών στον forfaiter έχει ο όρος: «without recourse». Δηλαδή ο εξαγωγέας με την όπισθογράφηση του γραμματίου και με τον παραπάνω όρο σ' αυτή ή στην περίπτωση συναλλαγματικών με την γραπτή δήλωση του forfaiter ότι αποδέχεται τον όρο, μεταβιβάζει τον κίνδυνο στον forfaiter για τη ζημιά που μπορεί να προκύψει από τις συναλλαγματικές ή τα γραμμάτια που τελικά κρίνονται ανεπίδεκτα είσπραξης. Με άλλα λόγια ο forfaiter δεν μπορεί να στραφεί δικαστικά κατά του εξαγωγέα και να απαιτήσει την πληρωμή του

σάν τελευταίου όπισθογράφου των γραμματίων ή εκδότη των συναλλαγματικών. Η μόνη ευθύνη του εξαγωγέα είναι η καλή ποιότητα και η παράδοση των έμπορευμάτων, η νόμιμη σύνταξη των πιστωτικών τίτλων με τον άλλοδαπό πελάτη του. Κατόπιν αποσύρεται από την συναλλαγή.

Τό υψηλό κόστος (ύψηλό επιτόκιο προεξόφλησης) είναι τό μειονέκτημα του θεσμού αλλά θά πρέπει να τό συγκρίνουμε με άλλες μορφές χρηματοδότησης, μαζί με τό κόστος της ασφάλισης της πίστωσης (ανάληψη κινδύνων) από ασφαλιστικούς οργανισμούς. Αυτό όφείλεται στους κινδύνους που αναλαμβάνει ο forfaiter, με την αγορά των έμπορευματικών απαιτήσεων.

Σημαντική από την άποψη αυτή είναι η όρθη - λεπτομερής εξέταση και η εκτίμηση των κινδύνων, δηλαδή πολιτικών (άρνηση εκπλήρωσης των υποχρεώσεων λόγω εκτάκτων γεγονότων: πόλεμος, επανάσταση, κοινωνική αναταραχή), οικονομικών (άδυναμία εξασφάλισης του αναγκαίου συναλλάγματος), νομισματικών (μεταβολές των τιμών του συναλλάγματος του νομίσματος των απαιτήσεων).

Τά πλεονεκτήματα του θεσμού είναι:

α) Τό σταθερό επιτόκιο προεξόφλησης των απαιτήσεων σε σχέση με τις μακροπρόθεσμες πιστώσεις που συνά-

πτονται με κυμαινόμενα επιτόκια.

β) Ο εξαγωγέας πωλεί επί πιστώσει αλλά εισπράττει μετρητά από τον forfaiter με αποτέλεσμα την αύξηση των διαθεσίμων κεφαλαίων και της δανειοληπτικής ικανότητας.

γ) Αποφυγή ζημιών που μπορούν να προκύψουν από την μερική ασφαλιστική κάλυψη του εξαγωγέα ή με την καθυστέρηση πληρωμής της ασφαλιστικής αποζημίωσης.

δ) Αποφυγή ζημιών από τις διακυμάνσεις των τιμών συναλλάγματος και την άθετηση υποχρεώσεων του εισαγωγέα.

ε) Η μή εμφάνιση έπισφαλών απαιτήσεων στον ίσολογισμό.

στ) Απαλλαγή της επιχείρησης από την λογιστική παρακολούθηση και τά συναφή έξοδα είσπραξης των απαιτήσεων της.

Η χρησιμότητα του θεσμού αυτού στην προώθηση των ελληνικών εξαγωγών είναι θέμα βαθύτερης μελέτης.

Σάν περιοριστικούς παράγοντες μπορούμε να αναφέρουμε: Τήν δυσκαμψία του τραπεζικού συστήματος, τούς πιστωτικούς περιορισμούς της Κεντρικής Τράπεζας, όρισμένες λειτουργικές ανάγκες που συνδέονται με τις εταιρίες forfaiting όπως αναπροεξόφληση, επένδυση των απαιτήσεων κλπ.

ΝΙΚΟΣ Κ. ΔΕΝΙΟΖΟΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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



Athenian Group of Companies

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

Κριτήρια για την επιλογή ενός Νηολογίου

ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΕΝΟΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΗ

Με την ευκαιρία της επίσκεψης στην Ελλάδα τον περασμένο Ιούλιο, του διευθυντή του Νηολογίου του Άγιου Μαυρικίου, Capt. George A. Verge, πραγματοποιήθηκε μία ενδιαφέρουσα εκδήλωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, κατά τη διάρκεια της οποίας ακούστηκαν οι απόψεις ενός Τραπεζίτη, ενός Ασφαλιστή και ενός Πλοικτή για τα κριτήρια επιλογής ενός Νηολογίου.

Ειδικότερα, όσον αφορά τα σχόλια που ακούγονται από καιρού εις καιρόν για όρισμένες σημαίες που χάνουν τη δημοτικότητα τους, λόγω του επηρεασμού των Τραπεζών προς τους πελάτες τους, αξίζει να επισημάνουμε τις απόψεις που εξέφρασε ο κ. J.S. Slater, γεν. διευθυντής της Royal Bank of Scotland.

Ο κ. Slater ανέφερε χαρακτηριστικά:

«Είναι σπάνιες οι περιπτώσεις που οι Τραπεζίτες υποδεικνύουν στον πλοιοκτήτη πώς θα διοικεί το πλοίο του. Είναι ασύνηθες για έναν ύψηλου επιπέδου οικονομικό οργανισμό να εξασκεί τέτοια επιρροή στις καθημερινές αποφάσεις του πλοιοκτήτη, αφού η Τράπεζα συνήθως μόνον δανειοδοτεί, και εάν είναι συνετός ο δανειστής θα επιτρέψει στους πελάτες του να διεξάγουν τις εργασίες των χωρίς έπεμβάσεις. Στην πραγματικότητα, θα μπορούσε να είναι πολύ επικίνδυνο για την Τράπεζα να αναμειχθεί σε αποφάσεις διαχείρισης των πλοίων.

Συνήθως οι βασικές απαιτήσεις Τραπεζών και πλοιοκτητών συμπίπτουν αφού και τα δύο μέρη έχουν τους ίδιους στόχους, και εάν οι πλοιοκτήτες επιτυγχάνουν χαμηλότερα έξοδα συντηρήσεως και μεγαλύτερη συνέπεια από ένα συγκεκριμένο νηολόγιο, αυτά τα πλεονεκτήματα αναμφισβήτητα αυξάνουν την βιωσιμότητα της επιχειρήσεως και εξασφαλίζουν την ρευστότητα ή όποια μέ την σειρά της βοηθά στην ικανότητα των δανειζομένων να αποπληρώσουν τα χρέη τους.

Κατά τη γνώμη μου τα βασικά κριτήρια για την επιλογή του νηολογίου είναι:

— Η σημαία οφείλει να χαίρει καλής φήμης μεταξύ των ναυτικών εθνών του κόσμου.

— Υπάρχει ή προσήλωση στα διε-



θνή επίπεδα διαχείρισεως πλοίων. Από αυτή την άποψη αξίζει να σημειωθεί ότι ο Άγ. Μαυρίκιος είναι μέλος των IMO και ILO, έχοντας επικυρώσει τις σημαντικές συμβάσεις τους και τα θέματα αξιοπλοίας καλύπτονται πλήρως από τους Κανονισμούς του Νηολογίου.

— Δέν θα υπάρχουν περιορισμοί για πολιτικούς λόγους — επομένως πλοία νηολογημένα υπό τέτοια σημαία θα είναι δυνατόν να καταπλέουν σε λιμάνια όλων των βασικών χωρών εμπορικής δραστηριότητας άνευ περιορισμών. Και στο θέμα αυτό το νηολόγιο του Άγ. Μαυρικίου παρέχει πλήρη ελευθερία.

Πέρα από τις γενικές απαιτήσεις η Τράπεζα ζητεί επιπρόσθετη διαβεβαίωση ότι:

— Το νηολόγιο είναι αποδοτικά οργανωμένο ούτως ώστε μία Τράπεζα μπορεί να εγγράψει έγκαιρα μία υποθήκη και να βεβαιωθεί πως η υποθήκη της κατέχει σχετική προτεραιότητα ή όποια εξασφαλίζει προστασία έναντι απαιτήσεων άλλων πιστωτών.

— Υπάρχει ένα ύψηλα ανεπτυγμένο και εύρως αναγνωρισμένο νομικό πλαίσιο που επιτρέπει στην υποθήκη να εκτελείται πέραν της δικαιοδοσίας της χώρας στην όποια υπάγεται η σημαία. Εφόσον το νομικό πλαίσιο του Άγ. Μαυρικίου είναι βασισμένο σε αυτό της Αγγλίας και υπάρχει ελευθερία

δικαιοδοσίας στη σύμβαση δανειοδοτήσεως, ή σημαία αναμφισβήτητα ικανοποιεί τέτοιες απαιτήσεις.

Νά υπάρχει πολιτική σταθερότητα στη χώρα και πολιτική και οικονομική σταθερότητα.

Τό νηολόγιο του Άγ. Μαυρικίου βασίζεται σε αυτό του Ήνωμένου Βασιλείου τό όποιο είναι πολύ γνωστό στους ασχολούμενους με τά ναυτιλιακά, και αξίζει να σημειωθεί ότι ό περί Εμπορικής Ναυτιλίας Νόμος του 1986 ακολουθεί τόν Βρετανικό περί Εμπορικής Ναυτιλίας Νόμο του 1894 ό όποιος είναι εύρύτατα γνωστός.

Παρόλον ότι ή Τράπεζα έχει όρισμένες απαιτήσεις που είναι επιπρόσθετες, αλλά όχι αντιφατικές ως προς αυτές του πελάτη, πρέπει να επιτρέπεται στον πλοιοκτήτη να διαλέγει αυτός τήν δικαιοδοσία που παρέχει τήν πλέον αποτελεσματική λειτουργική βάση. Θά ήθελα να τονίσω ότι υποστηρίζω τήν άποψη πως ό Τραπεζίτης δέν πρέπει να άσκει ανάρμοστη επιρροή σε αυτόν τόν τομέα, υπό τόν όρον βέβαια, ότι τά δικαιώματα εξασφάλισής του δέ επηρεάζονται δυσμενώς.

Είναι σημαντικό να διαχωρίσουμε τό ρόλο του δανειοδοτικού οργανισμού ως προσωρινού δανειστού τής επιχείρησης, από τόν επενδυτή, ό όποιος επιδιώκει να μεγιστοποιήσει τήν απόδοση τής επενδύσεώς του.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

CASE No. A77/89

THE SUPREME COURT OF SOUTH AFRICA (DURBAN AND COAST LOCAL DIVISION)

ΜΕΡΟΣ Γ'

Τό Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο της Νότιας Αφρικής (τμήμα Ντῶρμπαν και τοπικών παραλίων) άσκώντας τή ναυτική δικαιοδοσία του, έξέδωσε τήν ύπ' άριθ. Α 77/89 άπόφαση στήν ύπόθεση μεταξύ των Dias Compania Naviera S.A. (ένάγων) και Mohamed Ahmed Aly (πρώτος έναγόμενος), Tamis Maritime Co. S.A. (δεύτερος έναγόμενος) και Chase Manhattan Bank (τρίτος έναγόμενος).

Η άπόφαση όρίζει περιληπτικά τά έξής:

— Ό Ένάγων άναγνωρίζεται ότι ήταν κύριος του πλοίου «Δίας» (άλλως γνωστού ως «ΑΙ Κaziemah» κατά τόν χρόνο πού τό πλοίο πωλήθηκε σύμφωνα μέ τή Δικαστική άπόφαση τής 7ης Δεκεμβρίου 1989 (ύπόθεση άρ. Α77/89) και έδικαιοῦτο τήν κατοχή του πλοίου.

— Τό αίτημα του ένάγοντα γιά άποζημίωση κατά του πρώτου έναγομένου άπορρίπτεται.

— Τό αίτημα του ένάγοντα έναντίον του πρώτου και του δεύτερου έναγομένων γιά άπόδοση λογαριασμού άπορρίπτεται.

— Η άνταγωγή του πρώτου έναγομένου γιά άποζημίωση από κακόπιστες διαδικασίες και κατάσχεση του πλοίου χωρίς εύλογη αίτία άπορρίπτεται.

— Η άνταγωγή του πρώτου έναγομένου γιά βελτιώσεις γίνεται δεκτή και όρίζεται ότι ό ένάγων είναι ύποχρεωμένος νά άποζημιώσει τόν πρώτο έναγόμενο γιά έπισκευές και βελτιώσεις πού εύλογα και άναγκαία διενεργήθηκαν από τόν ίδιο στό πλοίο «Δίας» κατά τήν χρονική περίοδο 17/3/1988 έως 19/6/1989.

— Τό ύψος αύτής τής άποζημίωσης είτε θά είναι ίσο μέ τό ποσό κατά τό ό-

ποίο αύξήθηκε ή τιμή του πλοίου λόγω των προαναφερθέντων έπισκευών και βελτιώσεων είτε ίσο μέ τό πραγματικό ποσό των έξόδων πού άναγκαίως και εύλόγως ξοδεύτηκε από τόν ίδιο γιά τήν διεκπεραίωση αύτών των έπισκευών και βελτιώσεων και θά καθορίζεται ανάλογα μέ τό πίο από τά προαναφερθέντα ποσά θά είναι τό μικρότερο. Κοινή συναινέσει τό θέμα του ποσού έκκρεμεϊ.

— Όσον άφορά τήν είδοποίηση του δεύτερου έναγομένου έναντίον του τρίτου έναγομένου αύτή γίνεται δεκτή γιά πληρωμή ποσού ύψους 800.000 δολλ. ΗΠΑ μαζί μέ τούς τόκους. Και στίς δύο πλευρές δίδεται τό δικαίωμα νά προσκομίσουν άποδείξεις ή νά παρουσιάσουν έπιχειρήματα όσον άφορά τό έπιτόκιο πού ό δεύτερος έναγόμενος δικαιούται στό κεφάλαιο καθώς και τήν ήμερομηνία από τήν όποία ό τόκος θά ύπολογίζεται.

— Τό αίτημα του δεύτερου έναγομένου γιά άποζημίωση κατά του τρίτου έναγομένου άπορρίπτεται.

— Γίνεται έπιφύλαξη γιά περαιτέρω άπόφαση επί των δικαστικών έξόδων.

Τό τελευταίο μέρος του κειμένου τής ένδιαφέρουσας άπόφασης δημοσιεύεται άμέσως έν συνεχεία στήν άγγλική:

DEFENCE OF WAIVER

Third defendant's plea raises in the alternative the defence of waiver to

plaintiff's claim. The facts on which this plea is based can be briefly summarised: Following the sale of the m.v. Dias to second defendant, third defendant's legal consultant sent to plaintiff the telex dated 21.3.1988 (the content of which I have quoted earlier on). In the telex the plaintiff was informed that the m.v. Dias had been sold by private treaty and that the net proceeds of the sale would be applied against plaintiff's loan indebtedness.

Plaintiff was further informed that third Defendant was holding at plaintiff's disposal the bill of sale and the consent to the release of the vessel from the mortgage. On 20.4.1988 third defendant's attorney furnished plaintiff with a statement setting forth how the proceeds of the sale of the m.v. Dias had been applied.

On 9.9.1988 plaintiff or plaintiff's then attorney, by lodging the consent to the release of the vessel in the Greek ships' register, obtained the deregistration of the mortgage. Third defendant pleads that by acting on the consent and by having the mortgage deregistered and also by accepting the benefit of the credit of the proceeds of the sale against the continuing indebtedness of the plaintiff, plaintiff has waived its right to dispute the validity of the sale.

It appears from the evidence of Prof. Antapassis that a defence of waiver exists in Greek law. As I understand Prof. Antapassis the party relying on waiver has to prove that the other party has, with knowledge of his right, waived compliance with it, with the intention of abandoning the right. I think that where conduct is relied upon as proof of the intention to waive, the conduct in order to constitute such proof must be inconsistent with an intention to rely on the right.

No evidence was led as to the circumstances under which the application for the deregistration of the mortgage was made. The consent form was furnished to the Plaintiff in March 1988 and the deregistration took place in September 1988.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

No application was however made for the deletion of the m.v. Dias from the Greek ships' register. One would have thought that if the plaintiff had intended to abide by the sale it would have applied for the deletion of the vessel's registration as well. Still in September 1988 plaintiff dismissed its attorney and on 2.11.1988 plaintiff commenced proceedings for a declaration that it was still the owner of the m.v. Dias. It seems to me that it is improbable that so radical a change in attitude towards the sale could have occurred during that period of two months so that while in September 1988 plaintiff was prepared to recognise the sale, two months later it was in court disputing the validity of the sale. The m.v. Dias was a valuable asset to the plaintiff and the probabilities are against plaintiff's having recognised the sale.

Anna Kountouriodis, Prometheus' attorney, gave it as her opinion that it is actually the execution of the notarial deed of discharge which has the effect of discharging the mortgage and that as this deed was a public document it was open to anyone to request the registrar on the strength of the deed to make an entry formally discharging the mortgage. Whether this opinion is correct need not be enquired into. What is possible though is that the deregistration of the mortgage could have been obtained on the strength of such a belief.

Prof. Antapassis argued that as the obligation to pass transfer rests on the seller section 518 of the Civil Code — and as the deregistration of the mortgage was a necessary step in the performance of the plaintiff's obligation to pass transfer, the deregistration of the mortgage must be seen as conduct incompatible with an intention to dispute the validity of the sale. This argument cannot be sustained. There is no indication that the deregistration of the mortgage was done for the purpose of passing transfer of the vessel.

It has not been proved that the plaintiff when it had the mortgage deregistered was aware of the implications of such a step.

The defence based on waiver therefore fails.

As an alternative to the plea of waiver third defendant's plea raises the defence that plaintiff is precluded from disputing the validity of the sale

by reason of the fact that such conduct would amount to an abuse of right or a breach of the requirements of good faith. This defence is based on the provisions of sections 281 and 288 of the Civil Code. These two sections provide:

«Section 28. Abuse of right. The exercise of a right shall be prohibited if such exercise obviously exceeds the limits imposed by good faith or morality or by the social or economic purpose of the right.

«Section 282. A debtor shall be bound to perform the undertaking in accordance with the requirements of good faith taking into consideration business usages».

For this defence third defendant relies on the same facts on which it relies for the defence of waiver.

I fail to see how it can be said that plaintiff, by pursuing its right to challenge the validity of the sale, is acting in bad faith if it never intended to abandon that right.

The defence based on the provisions of sections 281 and 288 therefore also fails.

PLAINTIFF'S CLAIM FOR AN ACCOUNT OF THE EARNING OF THE M.V. DIAS

Plaintiff claims against first and second defendants an order directing them to account to the plaintiff for all income and other benefits received by them from the operation of the m.v. Dias during the period from 18.3.1988 (i.e. the date on which the vessel was sold by third defendant to second defendant), to 11.9.1989 (the date of the arrest of the vessel) alternatively from November 1988 (i.e. from the commencement of the proceedings in the Court of First Instance of Piraeus, for a declaration that the plaintiff was the lawful owner of the m.v. Dias) to 11.9.1989.

Plaintiff bases this claim on the provisions of sections 1096 and 1098 of the Greek Civil Code. Section 1100 is also relevant. These three sections read:

«Section 1096. Liability as regards benefits. A possessor shall be liable for the restitution of benefits derived from the thing subsequently to the serving of the summons instituting legal proceedings.

He shall be further liable for bene-

fits which due to his fault he has not collected subsequently to the serving of the summons but which he could have collected pursuant to the rules of an orderly management».

«Section 1098. Possessor of bad faith. Where a possessor at the time he took hold of the thing was of bad faith or if later he became aware that he was not entitled to possess he shall bear as from such time and in regard to both the thing and the benefits derived therefrom the same responsibility as would inure in the period following the serving of a summons. Further liability of the possessor by reason of his being under notice shall not be excluded».

«Section 100. Possessor of good faith. A person who took possession of the thing in good faith and continued to exercise possession in good faith shall not be liable with regard to the time period that preceded the serving of the summons for restitution of benefits derived from the thing nor for damages on account of deterioration or destruction or impossibility of restitution of the thing».

In order to succeed in its claim the plaintiff, unless it can invoke in its aid the provisions of section 1096, has to prove that the defendants possessed the m.v. Dias in bad faith. According to George Moratis, a possessor in order to be in bad faith must actually know that he is not entitled to possession although gross negligence would amount to bad faith.

As evidence of the first and second defendants' bad faith plaintiff relies on the defendants' machinations in hiding the true identity of the m.v. Dias — to which I have already referred. These attempts at hiding the identity of the vessel, in the absence of any gainsaying evidence from the defendants, give rise to the inference that they knew that their right to possession was being challenged but in my view the evidence falls short of proving that they knew that they were not entitled to possession. Second defendant had bought the vessel in a damaged condition for US\$ 800.000. Capt. Linas put the value of the m.v. Dias in 1987 in its undamaged condition at US\$ 1.7 million. In the light of this evidence the price of US\$ 800.000 paid by second defendant for the vessel in its damaged condition would seem to me to be a market related price. It is unlikely that second

defendant would have paid such a high priced for the vessel if it had known that the third defendant had no right to sell it. The second defendant bought the vessel from its mortgagee; a large banking institution. Second defendant had every reason to think that the third defendant had the right to sell the vessel.

Although the subterfuges adopted by the defendants to hide the identity of the m.v. Dias probably resulted from the fact that they had obtained knowledge that the plaintiff was laying claim to the vessel, there is no evidence that they knew or believed that plaintiff's claim was a good one and that plaintiff was entitled to possession. In my view plaintiff has failed to prove that first or second defendant possessed the m.v. Dias in bad faith. Plaintiff also relies on the provisions of section 1096 of the Civil Code.

Counsel for the plaintiff submitted that the first and second defendants are at least liable for the restitution of benefits derived from the operation of the m.v. Dias subsequent to the serving of the summons commencing the action in Greece in which plaintiff claimed a declaration that it was the owner of the m.v. Dias.

I think that the institution of legal proceedings referred to in section 1006 must be the institution of legal proceedings for the recovery of possession of the thing or at least for the restitution of the benefits derived from the use of the thing.

In my view the serving of a summons instituting legal proceedings for a declaration of ownership as happened in the proceedings in Greece is not what is contemplated in section 1096. In the proceedings in Greece plaintiff claimed to be the owner of the m.v. Dias on the very technical ground that ownership had not been transferred to second defendant pursuant to the sale by third defendant to second defendant because the formalities relating to transfer had not been complied with. Success in that action would not have entitled plaintiff to possession of the vessel. (See Section 1095 of Civil Code).

I am not unmindful of the fact that George Moratis expressed the opinion that the possessor is in terms of section 1098 obliged to restore the benefits from the date of the initial law suit but I am not prepared to accept

his opinion. Moratis made several very questionable statements on the law in the course of his odyssey in support of the plaintiff.

In my judgment the plaintiff's claim for an account of benefits received by the first and second defendants from the operation of the m.v. Dias fails and falls to be dismissed.

FIRST DEFENDANT'S CLAIM IN RECONVENTION

IN view of the finding that the plaintiff was entitled to possession of the m.v. Dias, first defendant's counter claim for malicious proceedings and arrest without good cause, fails and has to be dismissed.

First defendant's claim for improvements relates to repairs and improvements effected by him to the m.v. Dias, during the period 18.3.1988 to 19.6.1989 at Port Suez. Although there is no direct evidence on this point the probabilities are that when these repairs and improvements were effected first defendant bona fide believed that he was the owner of the m.v. Dias and entitled to its possession.

Counsel for the first defendant argued that first defendant's claim for improvements should be dealt with in accordance with South African law. I am not persuaded that this view is correct. It might well be that first defendant's claim arose as soon as the repairs had been effected because that is when the owner of the vessel became owner of the improvements. (For a discussion of this subject see *de Vos: Verrykingsaanspreklikeid in die S.A. Reg.* (3rd ed. 226). However since the first defendant has limited his claim to the amount by which the value of the vessel had actually been enhanced by the repairs, it does not appear to me to make a difference whether the claim is adjudicated upon in accordance with Greek law or South African Law. It would appear to me that if anything, the relief which the first defendant would have been entitled to under section 1101 of the Greek Civil Code might be wider than the relief actually claimed.

I therefore hold that the plaintiff is obliged to compensate the first defendant to the extent to which the value of the m.v. Dias had been increased by the repairs effected to it by the first defendant during the period

18.3.1988 to 19.6.1989 or the amount of such repairs as were reasonably and necessarily effected, whichever is the lower amount.

SECOND DEFENDANT'S NOTICE TO THIRD PARTY

Second defendant's notice on Third defendant (The Third Party) is premised on it being found that the sale was not binding on the plaintiff and that plaintiff remained the owner of the m.v. Dias and was entitled to its possession. In that event second defendant avers that:

(i) ON 18.3.1988 the third defendant sold the m.v. Dias to the second defendant for US\$ 800.000. Pursuant to the sale third defendant gave possession of the vessel to the second defendant and second defendant paid the purchase price;

(ii) In concluding the sale third defendant impliedly warranted that the second defendant would not be evicted from possession of the vessel by a person having a superior or prior title thereto;

(iii) Second defendant thereafter sold the vessel to the first defendant giving him the same warranty against eviction;

(iv) Third defendant has breached the implied warranty in that first defendant has been deprived of possession by the plaintiff who has a superior or prior title to it;

(v) In the premises first defendant is entitled to claim from the second defendant repayment of the purchase price and damages suffered by the first defendant due to the dispossession

(vi) In the premises second defendant is in its turn entitled to claim the purchase price as well as damages from third defendant;

(vii) The damages suffered by the first defendant comprise:

(a) US\$ 4.400.000 being the difference between the price paid for the vessel and the value of the vessel at the date of eviction.

(c) The total legal costs incurred by the first defendant in unsuccessfully resisting the plaintiff's claim.

Third defendant's contention is that in selling the m.v. Dias to second defendant, the third defendant acted as the agent of the plaintiff and that therefore it cannot be used on the contract of sale itself, which is what the second defendant has done.

The memorandum of agreement of sale relating to the sale of the m.v. Dias by the third defendant to the second defendant — if one ever came into existence — Was not adduced in evidence. In order to determine in what capacity the third defendant acted in concluding the sale one has to turn to the ministerial approval, the mortgage and the other relevant documents.

Clause 19 of the ministerial approval provides that the parties may incorporate a provision in the mortgage authorising the mortgagee, in the event of the mortgagor's default, to sell the vessel in the name of the shipowners.

Clause 17 of the mortgage confers certain rights on the mortgagee in the event of the mortgagor's default. Clause 17 (5) provides that the mortgagee may sell the vessel. I have already held that what is contemplated is sale by auction. Wide powers are conferred on the mortgagee in conducting the sale — powers which are, on the face of it, incompatible with the notion that the mortgagee in conducting the sale would be acting as the agent of the mortgagor. Clause 17 (5) gives no indication that the mortgagee is appointed the agent by the mortgagor for the purpose of selling the vessel. By contrast clause 19 provides expressly that the mortgagee is appointed attorney in fact of the shipowner to make «in the name and on behalf of the shipowner a good conveyance of the title to the vessel». A clear distinction therefore is drawn, in so far as the capacity in which the mortgagee acts, is concerned, between the sale and delivery pursuant to the sale. Only for the purposes of delivery is the mortgagee appointed the agent of the shipowner.

The special power of attorney which the third defendant gave to its attorney in connection with the sale was that the attorney was appointed:

«to act on its (third defendant's) behalf and in its name place and stead in any way Chase Manhattan Bank NA as mortgagee of the Greek motor vessel Dias, Port of Piraeus Registry No. 4575 may act in exercising the mortgage of said vessel, including the right to enforce its claim against the vessel owner with respect to the mortgage and to execute on the remedies provided in the mortgage in event of default of shipowner which has occurred, including the power to sell the motor vessel Dias and to issue a valid Bill of sale on behalf of Chase Manhattan Bank NA....».

There is in this power of attorney no indication that the third defendant was acting as agent of the plaintiff in connection with the sale.

The power of attorney given by the second defendant to its attorneys to act on its behalf in connection with the purchase of the m.v. Dias authorises them:

«to act for and on behalf of the company in connection with the purchase by the company from Chase Manhattan NA, New York, of the vessel «Dias» under a memorandum of agreement to be signed by both parties on 14th March 1988....»

The memorandum of agreement as I have said was never adduced in evidence.

Following the sale of the m.v. Dias the third defendant's attorneys wrote to Prometheus on 21.3.1988 as follows:

«We have been instructed by the Chase Manhattan Bank, N.A. (the Bank) to inform you that following a

series of events of default, including the default not to abandon the vessel at a foreign port, the Bank has exercised its rights under the mortgage and has sold the vessel as is where is by private sale to Tamis Maritims CO. S.A. of Honduras for the amount of USDollars 800.000, less expenses, the net proceeds of the sale shall be applied against the loan as provided in the security documents. The bank reserves its rights against you and any other person or company for the recovery of any other amount due under the security documents.

We have at your disposal second original of the Bill of sale and the release of the Bank's mortgage in order to enable you to apply for the deletion of the vessel from the Greek Registry, if you so wish».

The available evidence establishes on a balance of probabilities that the third defendant acted as principal in selling the m.v. Dias. (See also: Story on Agency, 9th ed. para. 269-273).

I proceed to consider whether third defendant is liable on an implied warranty against eviction.

No evidence was led as to whether in Greek law of sale there is a warranty against eviction. I therefore presume that Greek law on this point is the same as South African law.

Mackertan, Sale of Goods in S.A. (5th ed.) 172, says that the warranty against eviction is excluded where the seller is a pledgee of the thing sold and *bona fide* sells merely in his right as such «unless there be some invalidity or informality as regards the sale».

Mackertan quotes as authority for this statement **Moyle, Contract of Sale in the Civil Law**, and D21.2.50 and D. 20.5.10. **Moyle** says at 131:

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

«If the mortgaged property is sold by the mortgagee in order to satisfy the debt and the purchaser is evicted, the latter has no remedy against his immediate vendor because he sells as agent for the mortgagor: The same principle applies to all sales by agents if the relation of agency is disclosed».

Moyle quotes no authority for this statement and seems to regard the mortgagee, by virtue of the legal relationship between mortgagor and mortgagee, as the agent of the mortgagor for the purpose of the sale.

Of the two passages relied on by Mackeurtan D. 21.2.50 reads:

«Si pignora veneant per apparitores practoris extra ordinem sententias sequentes nemo unquam dixit dan-dam in eos actionem re evicta».

(No one has ever suggested that when, executing a decision, the praetor's minions sell pledges by extraordinary process, an action will lie against them if the thing is evicted). (Mommson).

while D. 20.5.10 says:

«Etsi is, qui lege pignoris emit, ob evictionem rei redire ad venditorem non potest, tamen non esse audiendum creditorem qui fundum vendidit, si velit eiusdem rei ex alia cause quaestionem movere».

To these passages should be added D. 19.1.16:

«Sententiam Juliani uerissimam esse arbitror in pignoribus quoque: nam si iure creditoris uendiderit, deinde haec fuerint evicta, non tenetur nec and pretium restitendum ex empto actione creditor».

It would seem to me that these passages have reference to judicial sales only and have no application to a case like the present where the mortgagee sells the mortgaged property in his own right and by private sale.

I have come to the conclusion that the third defendant has incurred the liability of a seller in respect of the sale of the m.v. Dias and that as the first

defendant has been evicted by the true owners third defendant is liable to the second defendant in terms of the implied warranty against eviction.

Turning to the relief to which second defendant is entitled in consequence of third defendant's breach of the warranty of authority it is clear that second defendant is entitled to have the purchase price of USDollars 800.000 refunded to it.

(Alpha Trust Edms. Bpk. v. v.d. Watt 1975 (3) SA 735 (AD)).

Second defendant claims interest on the sum of US Dollars 800.000. While it is true that third defendant has had the use of the money since about 18.3.1988 second defendant had the benefit of the vessel from 18.3.1988 until it sold it to first defendant and thereafter it had the benefit of the use of the proceeds of that sale. The vessel was probably out of commission until June 1989.

I intend to allow the parties on opportunity to lead evidence or present argument on the question of the rate of interest and the date from which it should be ordered to run.

Second defendant also claims damages caused by the eviction. In v.d. Westhuizen v. Yskor Werknemers se Onderlinge Bystandsvereniging 1960 (4) SA 803 Roberts, A.J. held that where a purchaser knowingly purchases a *res aliena* then on eviction, he is entitled to claim the return of purchase price but not his *id quod interest*. Prof. Scholtens, writing in the SALJ (vol. 78), suggests that those authorities who denied the purchaser his *id quod interest* were not contemplating the ordinary purchase where both parties know that the thing does not belong to the seller but where it is in their contemplation that the seller shall obtain it and deliver it to the purchaser. In such a case, says Prof. Scholtens, the seller should be liable also for the purchaser's dama-

ges arising from his eviction. In such a case the seller impliedly undertakes to obtain the thing for the purchaser and warrants him undisturbed possession and it is but fair that he should make good his undertaking. There is much to be said for this view.

Voet 21.2.32 however says that «it should be broadly noted that he who has knowingly bought a thing which was not the vendor's has indeed no action for damages on eviction».

(Gane). Of the passages quoted by Voet from the Code and the Digest in support of this statement, the one most favourable to his view is perhaps C.6.43.3.4.

«Emptor autem qui sciens rei gravamen adversus venditorem actionem habeat tantummodo ad restitutionem pretii neque dupli stipulatione neque melioratione locum habente, cum sufficiat ei saltem pro pretio, quod sciens debet pro aliena re sibi satisfieri.».

Schorer in his note 350 to Grotius 3.14.6 is of the same view as Voet. Pothier on Sale, par. 188 says much the same:

«There is one class of cases, in which the seller is not liable, in case of eviction, to indemnify the buyer, unless he is expressly obliged to do so by the contract and this is when the seller can prove that, at the time of the contract, the buyer had knowledge of the cause which afterwards gave rise to the eviction. For example, if the seller can prove that the buyer, at the time of the contract of sale, knew that the estate did not belong to the seller, or that it was subject to certain hypothecations; in such cases, the buyer, if condemned to abandon it, upon the demand in revendication of the true proprietor, or upon the hypothecary action of the creditors to whom the hypothecary rights bel-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

dong, is not entitled to any remedy for his damages; for, if the buyer, who purchases with this knowledge, suffers anything beyond the price, in consequence of the eviction, he must impute it to himself, since it is an eviction which he has reason to expect. He is not drawn into error by the seller».

In the light of these authorities and bearing in mind that many writers would deny an evicted purchaser who has knowingly purchased in *res aliena* even the refund of the purchase price, I find myself unable to say that van der Westhuizen's case (*supra*) was wrongly decided.

The second defendant's claim for damage therefor fails.

THIRD DEFENDANT'S COUNTERCLAIM

Third defendant's counterclaim for payment of the outstanding balance of the loan has been settled. The question of costs is reserved for decision.

RANKING OF THIRD DEFENDANT'S CLAIM

In the event of it being held that the sale of the vessel was invalid third defendant asks for an order declaring that, but for the sale of the vessel, third defendant would have been entitled to an order that the mortgage be re-registered over the vessel as if it had never been deleted from the mortgage register and that for the purpose of the Fund constituted from the proceeds of the sale of the vessel, third defendant is to be dealt with as if it was the possessor of such registered mortgage.

An order in these terms would affect the right of claimants against the Fund, who are not parties to this action.

Counsel suggested that this obstacle could be overcome by making the order subject to the rights of third parties. Such an order would have but a

limited scope. The question of the ranking of third defendant's claim can be more appropriately dealt with by way of application once all the claims have been filed against the Fund.

I therefore make no order in this regard.

COSTS

The plaintiff spent a great deal of time trying to prove that the plaintiff had remained owner of the m.v. Dias by reason of the fact that the formal requirements of transfer had not been complied with. Proof that the plaintiff had remained the registered owner of the vessel due to the failure to comply with the formalities for deregistration, would not have resolved any of the issues in this case. The whole exercise was a waste of time and this should be reflected in the award of costs.

2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

The question also arises whether it would be proper to order the third defendant to pay any part of the costs incurred before it was joined as a party.

These are but two of the aspects relating to costs which I think should be further debated in argument.

I have therefore decided to let the question of costs stand over. I leave it to counsel to decide whether there should be a further hearing or whether

it would suffice to deal with the outstanding matters by way of written submissions.

I make the following orders:

1. The plaintiff is declared to have been the owner of the vessel m.v. Dias (a.k.a. Al Kaziemah) at the time when the vessel was sold in terms of the Court Order of 7th December 1989 (case No. A77/89) and was entitled to possession of the vessel.

2. Plaintiff's claim for damages against first defendant is dismissed.

3. Plaintiff's claim first and second defendants for an account and a debatement thereof is dismissed.

4. First defendant's claim in reconvention for damages for malicious proceedings and arrest without good cause is dismissed.

5. First defendant's claim in reconvention of improvements succeeds and it is declared that plaintiff is obliged to compensate first defendant in respect of repairs and improvements reasonably and necessarily effected by him to the m.v. Dias during the period 18.3.1988 to 19.6.1989, the measure of such compensation being the amount by which such repairs and improvements increased the value of the vessel or the actual amount of the expenses necessarily and reasonably incurred by him in effecting such repairs and improvements; whichever is the lesser amount. By agreement the question of quantum is left over.

6. On second defendant's Third Party notice second defendant is granted judgment against third defendant (the third party) for payment of the sum of US\$ 800.000-00 together with interest. The parties are given leave to lead evidence or present argument as to the rate of interest which second defendant should be awarded on the amount as well as the date from which such interest should run.

7. Second defendant's claim for damages against third defendant is dismissed.

8. Costs are reserved for decision.

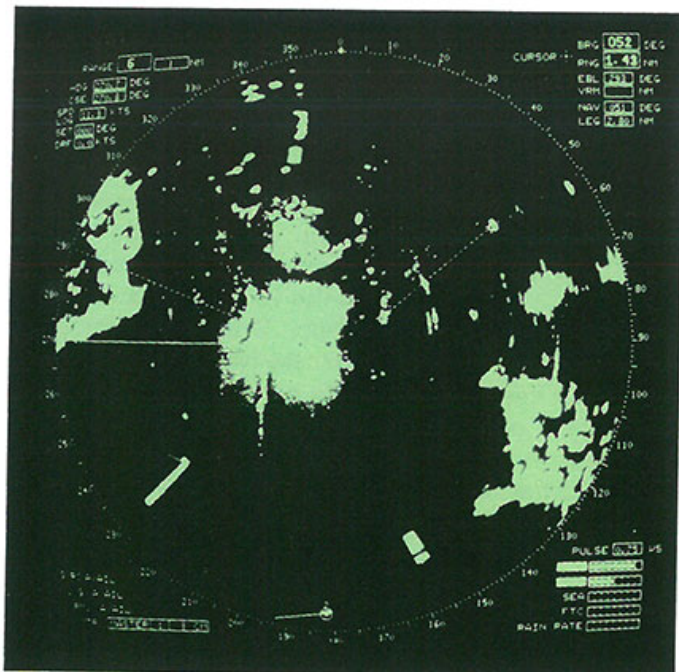
COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

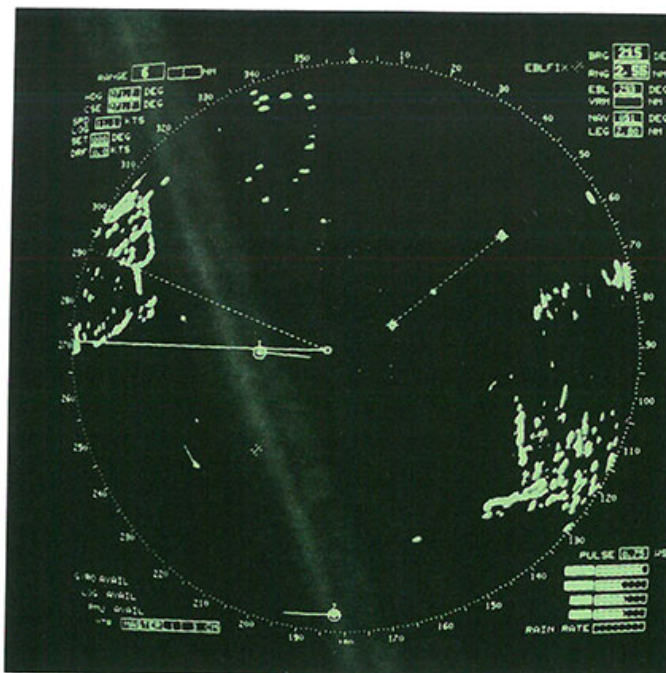
Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561



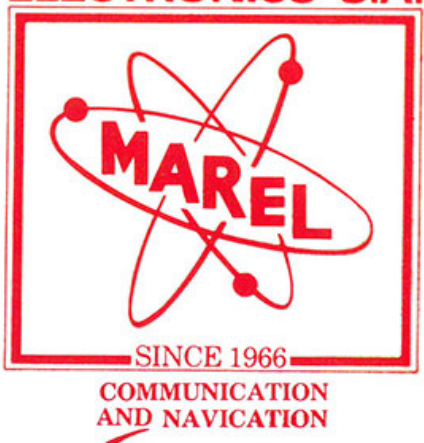
With rain and sea clutter circuits OFF on PATHFINDER/ST ARPA, sea clutter extends 1.8 to 2 miles from ship, ice floe belts appear 320° to 35°, additional ice clutter scattered beyond sea clutter 270° to 320° (Thick lines at 230° and 155° are RACONS).



With rain and sea clutter circuits ON, the radar picture is absolutely "clean!" Sea and ice clutter are gone. All targets previously masked are clearly visible.

Raytheon PATHFINDER®/ST. Superior Technology Provides Superior Target Detection.

ELECTRONICS S.A.



**For more information, contact:
Marel Electronics SA**

6 Soliros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

True Motion with Electronic Plotting or ARPA.

Raytheon sets radar performance standards for the 21st century with technology breakthroughs that virtually eliminate noise, interference and clutter, while recognizing and displaying even weak targets typically lost on other radars.

The heart of this improved radar system is Raytheon's exclusive five-stage signal processing...we call it Superior Technology.

ST for short.

Combined with higher performance transmitters and receivers, and the latest raster displays, ST provides performance levels never before available. Now, with PATHFINDER/ST, your vessels—and their crews—can have an important extra measure of safety and efficiency, including a unique Safety-Coded CPA Circle, which shows course selections for safest CPAs. PATHFINDER/ST is available as an ARPA or a True Motion/Relative Motion

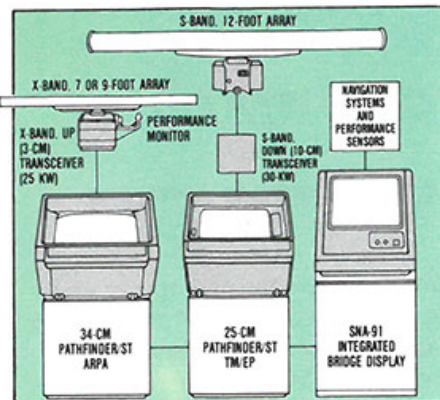
display with Electronic Plotting. These displays can easily retrofit the displays in older Raytheon Bright Display Radar Systems, and can be high-performance repeaters for radars of most other manufacturers.

When interfaced with an SNA-91 Integrated Bridge Display, the PATHFINDER/ST ARPA also becomes a key sensor/decision-aid in a complete shipboard navigation and control system.

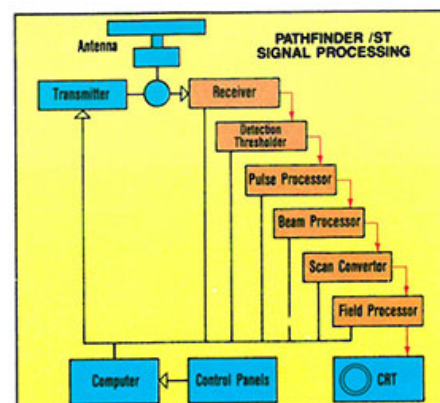
Near-Perfect Target Detection.

Using increased signal-to-noise levels, high dynamic range, precisely matched pulse bandwidths, and exclusive Rain Rate circuits, PATHFINDER/ST receivers faithfully capture target returns even in severe clutter.

PATHFINDER/ST multistage processing analyzes, compares, tests, and samples the received signal so that all detected targets, no matter how weak in signal strength, are distinguished from clutter and clearly displayed.



Electronically switches up to 3 displays and transceivers, with CRT diagrams, for single/simultaneous 3 or 10-cm operation.



From the control panels through the computer, transmitter, and receiver—and then in five steps leading to the CRT—Raytheon's exclusive Superior Technology provides sharp, bright radar pictures virtually free of clutter.



PATHFINDER/ST ARPA: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), provide automatic tracking of up to 40 targets with vectors and readouts for most dangerous 20. Have auto and manual acquisition, and unique trial maneuvers.

PATHFINDER/ST TM/EP: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), have True and Relative Motion displays. Electronic Plotting, course, speed, bearing, CPA and TCPA for two selected targets.

Comparison Tests Prove PATHFINDER/ST Radars See What Other Radars Can't.

In side-by-side comparison tests, a PATHFINDER/ST display and a conventional radar display were connected to the same radar system. *PATHFINDER/ST* consistently displayed targets not detected by the conventional display.

Optimum Resolution Displays are Clearly Superior.

PATHFINDER/ST raster scan PPI images are refreshed 50 times each second. This eliminates the annoying "flicker" found in other radar systems. The number of pixels has been carefully chosen for optimum resolution. The result is an extremely sharp, ultra-bright image that is easy to view, day or night.

Superior Technology Will Clearly Fit Your Needs.

PATHFINDER/ST Radars satisfy a very wide range of installation and operating requirements. Signal multiplexing reduces connections between PATHFINDER/ST receivers and displays. This, combined with electronic interswitching for dual systems, the ability to mount transceivers "up" in antenna pedestals, or "down" in separate cabinets, and keyboard entry of all set-up parameters, makes any installation straightforward, simple, and economical.

In addition to having the optional IMO-required, antenna-mounted performance monitors, PATHFINDER/ST Radar software provides menus for extensive self-testing of virtually every function.

Worldwide Approval and Support.

Raytheon PATHFINDER/ST Radars are designed to meet or exceed all applica-

ble commercial standards and reliability testing requirements, including those of IMO and the national regulatory agencies of countries worldwide.

They are backed by extensive worldwide support and service facilities, located in major ports everywhere.

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244 Telex 81444
FAX (0279) 444223

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road
Hudson, NH 03051 USA
603-881-5200
Telex 681-7529
Telefax: 603-881-4756

Χρήσιμες οδηγίες για ασφαλή ναυσιπλοΐα

Του Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Για τή σφαιρική ενημέρωση των Αξιωματικών ναυτιλίας οι οποίοι υπεύθυνα καλύπτουν τις φυλακές ναυσιπλοΐας, θεωρώ χρήσιμο να συνοψίσω με τις βασικές οδηγίες για μία ασφαλή ναυσιπλοΐα, τις οποίες εάν ο Αξιωματικός ναυσιπλοΐας τηρεί, τότε μειώνει σημαντικά τις πιθανότητες ατυχημάτων.

Κατ' αρχήν ο Αξιωματικός φυλακής δεν πρέπει ποτέ να εγκαταλείπει τη γέφυρα (χώρο όπου μελετάται και ελέγχεται η ναυσιπλοΐα του πλοίου), όταν το πλοίο είναι εν πλώ, εκτός εάν αντικατασταθεί από τό Πλοίαρχο ή άλλον υπεύθυνο διπλωματούχο αξιωματικό ναυτιλίας.

Υπεύθυνη φυλακή πρέπει να διατηρείται από τους Αξιωματικούς του πλοίου, ακόμη και όταν βρίσκονται σε άγκυροβόλιο, εφαρμόζοντας πιστά τις διατάξεις όπως προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας.

Ο Αξιωματικός που αναλαμβάνει φυλακή πρέπει να είναι, νηφάλιος και πάντα σε κατάσταση ετοιμότητας να αντιμετωπίσει το κίνδυνο με επιτυχημένες κινήσεις και αποφάσεις.

Όταν το πλοίο κινείται, πρέπει να ενημερώνεται:

— Για τή πρόοδο του πλοίου κατά τη διάρκεια της προηγούμενης φυλακής.

— Για τή τρέχουσα γεωγραφική θέση του πλοίου.

— Για τή παρούσα πορεία και ταχύτητα.

— Για τή καλή λειτουργία του πορειογράφου, δηλαδή για τή πιστοποίηση του χρόνου, πορείας, και σωστού τεταρτοκυκλίου του άνεμολογίου του πορειογράφου.

— Για τή γενική καιρική κατάσταση και μετεωρολογική πρόβλεψη.

— Για τήν επικρατούσα ορατότητα.

— Για οποιαδήποτε ναυτιλιακά βοηθήματα ορατά ή που πρόκειται στο άμεσο μέλλον να φανούν, π.χ. φανοί, φάροπλοια, σηματοδότες κλπ.).

— Για αλλαγές πορείας κατά τήν εξέλιξη του πλοίου και τής φυλακής του.

— Για τή θέση άλλων πλοίων σχετικά με τό πλοίο του, πορεία και ταχύτητα όλων των κινητών σε σχέση με τό πλοίο του.

— Για ένεργά σήματα κινδύνου που άφορούν τούς ναυτιλλομένους.

— Για πιθανές έργασίες καταστρώματος που άμεσα έπηρεάζουν τήν ασφάλεια του πληρώματος που ασχολείται με αυτές, και βέβαια πρέπει να ενημερωθεί,

για τής διαταγές του Πλοιάρχου, αναφορικά με τή ναυσιπλοΐα του πλοίου, όπως αυτές είναι καταχωρημένες στο βιβλίο έντολών.

Τήν 24.00 ώρα, και τήν 04.00 ώρα πρωινή, ο ναυτίλος υπεύθυνος τής φυλακής, να βεβαιώνεται ότι ο Αξιωματικός που έρχεται να τόν αντικαταστήσει, και ο ναύτης φυλακής, έλεγξαν κατά τήν επιθεώρηση ασφαλείας, όλες τής πειροχές και τά διαμερίσματα του πλοίου, για πιθανή περίπτωση πυρκαϊάς.

Όποτεδήποτε τό μηχανοστάσιο είναι χωρίς φυλακές (Unattended), ο έρχόμενος στή γέφυρα ναύτης φυλακής, να αναφέρει τό αποτέλεσμα τής επιθεώρησης που έκανε στό χώρο του μηχανοστασίου και πηδαλιοστασίου.

Μόνο όταν θά είναι ικανοποιημένος από όλα τά σημεία που αναφέραμε, μόνο τότε θά αναλαμβάνει τήν ευθύνη να αναλάβει φυλακή.

Η αλλαγή φυλακής πρέπει να καταχωρείται στό ήμερολόγιο από τόν αντικαθιστάμενο Αξιωματικό, σημειώνοντας τό χρόνο τής παραδόσεως, έ-

νώ αλλαγή φυλακής δεν πρέπει να γίνεται σε στιγμές, και κατά τή διάρκει χειρισμών, ή έκτακτων περιστατικών που άπαιτούν τό μέγιστο τής προσοχής του ήδη έξοικιούμενου με τή κατάσταση προσωπικού γεφύρας.

Γενικά τό πλοίο, πρέπει να ταξιδεύει σε άυστηρά έφαρμογή των όρων κανονισμών του «International Regulations for the prevention of collisions at sea».

Όποιαδήποτε πράξη και διαταγή, όπως λ.χ. να γίνει αλλαγή πορείας ή να μεταβληθεί ή ταχύτης, ιδιαίτερα εάν τό πλοίο είναι υποχρεωμένο από τούς κανονισμούς να ένεργήσει, πρέπει ή απόφαση αυτή να είναι θετική και άμεση.

Ο υπεύθυνος Αξιωματικός φυλακής δεν πρέπει να αφήνει τό άλλο πλοίο με άμφιβολίες ως προς τής προθέσεις του και αποφάσεις του.

Τό Γεωγραφικό στίγμα του πλοίου εν πλώ, πρέπει συχνά και κατά τακτά χρονικά διαστήματα να ελέγχεται και να πιστοποιείται, στή μέν Άκτοπλοΐα σύμφωνα με τής γνωστές μεθόδους τής Ναυτιλίας, στή δέ Όκεανοπλοΐα με βάση τά υπάρχοντα ηλεκτρονικά ναυτιλιακά βοηθήματα και όργανα, όπως τό Satnav, Loran C, Decca Navigator, κλπ. αλλά και με άστρονομικές παρατηρήσεις, για διασταύρωση των στοιχείων.

Όποιαδήποτε άσυνήθης διαφορά στιγμάτων, πρέπει να τίθεται ύπ' όψη του Πλοιάρχου άμέσως. Τό στίγμα του πλοίου κατά τό χρόνο παραμονής στό άγκυροβόλιο, πρέπει να υπολογίζεται, και να τίθεται επάνω στό χάρτη, όπου υπάρχει σημειωμένο τό αρχικό στίγμα άγκυροβολίας, ώστε να αντιπαραβάλλεται για έλεγχο.

Εν πλώ, και κατά τό χρόνο διελεύσεως στενών, όπως Μάγχης, Σιγκα-

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

πούρης, κλπ. είναι αναγκαίο να υπάρχει σταθερή επαγρύπνηση κατά την αλλαγή της παλίνρροιας, και των ρευμάτων. Ο χρόνος της στροφής του πλοίου επ' άγκυρα, κατά τη μεταβολή του ρεύματος, πρέπει να καταχωρείται στο ήμερολόγιο.

Συχνός έλεγχος απαιτείται στις πορείες, άληθους, Gyro, και μαγνητικής. Επίσης απαιτείται έλεγχος των πυξίδων, Gyro και μαγνητικής. Ο επαναλήπτης της Gyro με τον όποιο τηρούμε τη πορεία, πρέπει να ελέγχεται συχνά, σε σύγκριση με τη Master Gyro Compass. Τα υπόλοιπα repeaters της Gyro να ελέγχονται με τον επαναλήπτη της πορείας.

Όταν τό πλοίο είναι εν πλώ, ο συναγερμός «Εκτός πορείας» «off course alarm», να παρακολουθείτε στενά.

Τά σφάλματα άμφοτέρων των πυξίδων, Gyro και μαγνητικής, να υπολογίζονται σε κάθε φυλακή, εφόσον οι καιρικές συνθήκες τό επιτρέπουν.

Τά σφάλματα των πυξίδων να αναγράφονται στο ήμερολόγιο, (στήλη σφάλματος πυξίδων), αλλά και στο βιβλίο πυξίδων.

Ο άξιωματικός φυλακής, να παρακολουθεί τη πορεία και ταχύτητα ή όποία έδόθη και ένεκρίθη από τό Πλοίαρχο, και να φροντίζει για τη πιστή τήρηση της. Αυτό δέν έμποδίζει τον άξιωματικό φυλακής, σε στιγμή κινδύνου, να αναλάβει τη πλέον αποτελεσματική δράση, ή όποια, κατά τη κρίση του είναι άπαραίτητη να ληφθεί, ώστε να άποφύγει άτύχημα τό πλοίο.

Ο Πλοίαρχος πρέπει να είδοποιείτε άμέσως για τη περίπτωση κινδύνου, και για τίς ένέργειες και άποφάσεις που έλήφθησαν από τό άξιωματικό φυλακής.

Είναι κατά τη γνώμη μου αναγκαίο να καταχωρείται στο ήμερολόγιο γεφύρας όποιαδήποτε αλλαγή πορείας από αυτή που χαράχθηκε από τό Πλοίαρχο, ή αλλαγές πορείας που έγιναν σε έλαττωμένη όρατότητα, μέ σκοπό να άποφύγουμε άλλα πλοία, ή που έγιναν για τήν αντιμετώπιση έκτάκτων άναγκών και συνθηκών κινδύνου.

Η αλλαγή από τον αυτόματο πιλότο τηρήσεως της πορείας στο χειροκί-

νητο πηδάλιο, είναι αναγκαίο στις κάτωθι περιπτώσεις:

— Σε όμίχλη ή σε άλλες περιπτώσεις έλαττωμένης όρατότητας.

— Σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας και στά Traffic Zones.

— Σε κακές καιρικές συνθήκες.

— Σε Άκτοπλοία και σε άβαθη ύδατα.

— Σε όποιαδήποτε άλλη κατάσταση ανάγκης.

Άκόμη και όταν οι καιρικές συνθήκες τό επιτρέπουν, ώστε ο άξιωματικός φυλακής να είναι και ο μοναδικός όπτήρας, αυτός πρέπει να διατηρεί αυστηρή έφαρμογή της παραγράφου Νο. 5, και του κανονισμού Νο. 5, των «Διεθνών Κανόνων προς άποφυγή συγκρούσεως στη θάλασσα».

Αυτό συνεπάγεται πρόβλεψη πιθανού κινδύνου, ώστε να λάβει τη κατάλληλη δράση και να προλάβει την εξέλιξη μιās επικίνδυνης κατάστασης.

Οι άξιωματικοί πρέπει να άντιληφθούν ότι δέν πρέπει να βασίζονται μόνο στα ναυτιλιακά ήλεκτρονικά βοηθήματα και μηχανήματα του πλοίου, αλλά συχνά να ελέγχουν όπτικώς τον όρίζοντα, ώστε να έχουν ένα έπιτυχές «σάρωμα» του όρίζοντα. Η χρήση των ήλεκτρονικών όργάνων και βοηθήματα, δέν υποκαθιστά τό «μάτι» του ανθρώπου, τό όποιο είναι **άναντικατάστατο**.

Σε περιπτώσεις όπου ο άξιωματικός φυλακής είναι ο μοναδικός όπτήρ, αυτός πρέπει να δίδει πρωταρχική προσοχή σε αυτή του τη λειτουργία και πρέπει να καλεί σε βοήθεια τό ναύτη φυλακής στη γέφυρα, ώστε να τον χρησιμοποιήσει σαν όπτήρα, ή στο τίμόνι, σε περιπτώσεις που τον χρειάζεται.

Όταν ο ναύτης φυλακής, τοποθετηθεί σαν όπτήρας, δέν πρέπει να καλείται να εκτελεί άλλα καθήκοντα, από εκείνα του όπτήρος.

Ο ναύτης όπτήρας, συνήθως τοποθετείται, στις άκόλουθες περιπτώσεις:

— Από τη δύση μέχρι τήν άνατολή του ήλίου.

— Κατά τη διάρκεια έλαττωμένης όρατότητας.

— Όταν τό πλοίο εισέρχεται ή έξέρχεται από λιμάνι.

— Όταν ή κυκλοφορία πλοίων είναι πυκνή.

— Στά «separation zones» και σε άκτοπλοία.

Ο Πλοίαρχος πρέπει να είδοποιείτε άμέσως σε όλες τίς περιπτώσεις κακής λειτουργίας των μηχανημάτων, τά όποια έχουν άμεση σχέση με τήν ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου, του φορτίου, κλπ. όπως είναι π.χ. τό πηδάλιο, οι μηχανές, ο αυτόματος πιλότος, οι πυξίδες, τά ραντάρ, τό ήχοβολιστικό, τό Loran C, τό Decca Navigator, τό Satnav, ή σφυρίχτρα κλπ.

Πρίν τήν άφιξη στο λιμάνι προορισμού οι άξιωματικοί του πλοίου πρέπει να ενημερώνονται για τούς τοπικούς κανονισμούς του λιμένος από τό έντυπο οδηγίων, που δίδεται από τον πλοηγό στον Πλοίαρχο, αλλά και από τό έντυπο κανονισμών της Άκτοφυλακής.

Στις περιπτώσεις που ο Πλοίαρχος αναλαμβάνει προσωπικά τη διακυβέρνηση του πλοίου, τό γεγονός αυτό πρέπει να καταχωρείται στο ήμερολόγιο γεφύρας. Μέχρι να γίνει αυτό, ο άξιωματικός φυλακής να εκτελεί τίς άρμοδιότητές του, ώσάν να μήν είναι παρόν ο Πλοίαρχος, ώστε να μήν υπάρξει κενό εξουσίας. Ο άξιωματικός φυλακής πρέπει να είναι ένήμερος με τίς ευθύνες του, όταν ο Πλοίαρχος προσωπικά ναυσιπλοεί τό πλοίο.

Στις περιπτώσεις που ο Πλοίαρχος αναλαμβάνει προσωπικά τη διακυβέρνηση του πλοίου, ο άξιωματικός φυλακής είναι ο άμεσος βοηθός του.

Η παρουσία πλοηγού επάνω στη γέφυρα, σε καμία περίπτωση δέν άπαλλάσει τον Πλοίαρχο από τίς ευθύνες του, αλλά και τον άξιωματικό φυλακής από τά καθήκοντά του.

Τέλος πρέπει να έπισημάνω ότι καμιά από τίς παραπάνω οδηγίες δέν άπαλλάσσει τον Πλοίαρχο ή τον άξιωματικό φυλακής από τίς ευθύνες του, όπως αυτές όρίζονται από τούς Νόμους του Κράτους της σημαίας του πλοίου.

Στό μυαλό όλων μας πρέπει να κυριαρχεί ή ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, αλλά και των περιουσιών στη θάλασσα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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"

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR
EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT:



★ (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL 2684338/2658933 (10 LINES)
TLX 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX 2684432
CABLES HELLENSEAS/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
4675772 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

★ (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110
Tel: 2490541 2/2497198 Fax: 2497199
Tlx: 84602/21197 (NAVICO) - Cables NAVICO/BANGKOK
AOH Tel: 2493706 (Capt E Glyptis)

★ (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852) 5422688 - Fax: (852) 5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
6378777 (Angus Chan), Mobile: 90818161

★ (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Panjiran 9
81700 Pasir Gudang - Johore Malaysia
Tel: (07) 516000/1 - Fax: (07) 515366
Tlx: 65238 - Cables POSSHIP/PASIRGUDANG
AOH Tel: (07) 516710 (T H Wong)

★ (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

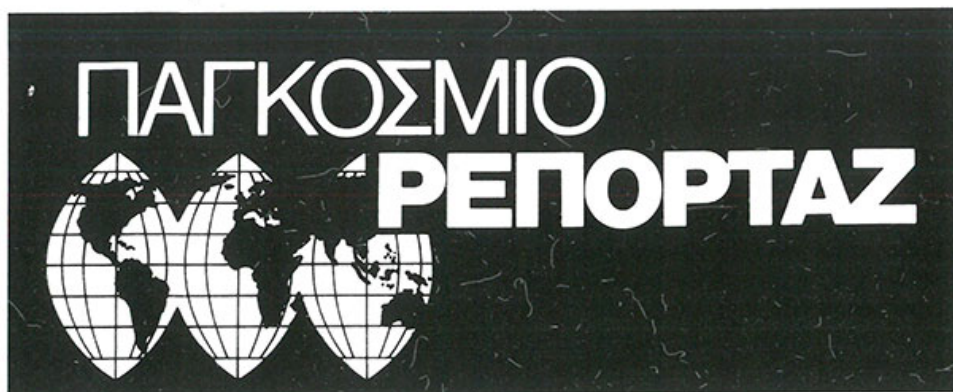
Suite 901, Leema Bldg, 146-1 Susong Dong
Chongro Ku - Seoul South Korea
Tel: 7331971/5 - Fax: 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: 3584523 (Capt. Yang) - 4887676 (K. Lee)

★ **SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS** ★

★ **APPOINTED SURVEYORS FOR:**

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

IN GREECE (LIAISON OFFICE): POSIDONIA TRAVEL - 5 Bouboulinas Street
FAX: 4126061 - TEL: 4110594 4130488
A. O. H: 4511705 (Capt JOHN PSARRAS)



ΒΟΡ. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Μεγάλη παραγγελία για την H & W

Τά ναυπηγεία Χάρλαντ & Γούλφ του Μπέλφαστ κέρδισαν την πρώτη τους σημαντική παραγγελία από ξένη εταιρία, από την ιδιωτικοποίησή τους, τον Σεπτέμβριο 1989. Μέχρι τώρα τό καρνέ των ναυπηγείων περιλάμβανε πέντε δεξαμενόπλοια μεγέθους σουέζμαξ για λογαριασμό του πλοιοκτήτη Φρέντ Όλσεν, ο οποίος είναι σήμερα ο κύριος μέτοχος του ναυπηγείου.

Η νέα παραγγελία αφορά τρία μεγάλα μπάλκερ των 160.000 τον. d.w. για λογαριασμό του Συγκροτήματος Swire και άλλα τρία παρόμοια σκάφη για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρίας του Λονδίνου Cenargo. Τό συνολικό κόστος της παραγγελίας υπερβαίνει τά 365 εκατ. δολάρια, καθώς τά ξι μπάλκερ αναμένεται νά εξοπλισθούν μέ ενισχυμένα κύτη μετά τίς πρόσφατες απώλειες άνω των 40 παρομοίων σκαφών λόγω δομικών ατελειών της κατασκευής τους.

Τά μπάλκερ αυτά είναι ειδικά σχεδιασμένα για νά προσφέρουν εύελιξία, οικονομία και άντοχή καθώς προορίζονται ειδικά για τή μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και γαιάνθρακα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τέλη επιθεωρήσεων στά λιμάνια

Τό Άμερικανικό Υπουργείο Γεωργίας (U.S.D.A) ανακοίνωσε τήν επιβολή τελών

πού θά επιβαρύνουν τά πλοία για τίς επιθεωρήσεις πού θά υφίστανται όταν προσεγγίζουν λιμάνια των ΗΠΑ. Τό ποσό του τέλους είναι 544 δολάρια ανά προσέγγιση σέ λιμάνι για τίς πρώτες 15 προσεγγίσεις σέ λιμάνια των ΗΠΑ κατά τή διάρκεια του ήμερολογιακού έτους και ίσχύει από τήν 1η Ιουλίου 1991. Η εξόφληση του τέλους γίνεται πρós τίς τελωνειακές αρχές μέ τή προσέγγιση του πλοίου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Νέα τάνκερς για τή Σάνκο

Από ένα δεξαμενόπλοιο των 95.000 τον. d.w., μέ ενισχυμένα διπλά τοιχώματα, θά ναυπηγήσουν τά ναυπηγεία Natuna και Imabari για λογαριασμό της περιβόητης ναυτιλιακής εταιρίας Sanko Steamship. Μετά τή παράδοσή τους, περί τά μέσα του 1993, τά δύο δεξαμενόπλοια θά χρονοναυλωθούν στήν Εκχοπ, μέ ένα έπταετές συμβόλαιο πού θά αποφέρει στήν Sanko ήμερησιο ναύλο περί τά 24.750 δολάρια, ανά πλοίο.

Η Ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρία θά χρηματοδοτήσει περίπου τό 30% της αξίας του συμβολαίου ναυπήγησης των δύο πλοίων, ενώ τό υπόλοιπο θά προέλθει από δάνεια των ναυλωτών, των ναυπηγείων και της Marubeni Corporation. Τά κεφάλαια για τή ναυπήγηση των δύο νέων δεξαμενοπλοίων προήλθαν από τήν πώληση του μικτού πλοίου «Amazon Maru» 165.043 τον. d.w.

Μέ άλλο συμβόλαιο ή Sanko έχει παραγ-

γείλει στά ναυπηγεία Natuna όκτώ δεξαμενόπλοια μέ άπλό κέλυφος, των 95.000 τον. d.w., τά όποία μετά τήν όλοκλήρωση της κατασκευής της θά τά εκμεταλλευθεί ή Shell μέ μακρόχρονη χρονοναύλωση.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Ο έμπορικός στόλος της χώρας στη διάρκεια του 1990 έχασε 14 μονάδες και 1% περίπου του τοννάξ του, φθάνοντας στό τέλος του έτους τά 416 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,111 εκατ. τον. γκρός.

Η Ένωση των Έφοπλιστών Απανε ζήτησε από τήν κυβέρνηση και από τήν Εύρωπαϊκή Έπιτροπή νά καθυστερήσει ή έναρξη εφαρμογής των μέτρων πού προβλέπουν τό άνοιγμα της έθνικής άκτοπλοίας στις ξένες εταιρίες.

Στή έσωτερική αγορά διατηρήθηκε τό πρόγραμμα ενισχύσεως της ναυτιλίας σύμφωνα μέ τό όποιο χορηγήθηκαν 10.407 εκατ. πεσέτες σέ 36 ναυτιλιακές επιχειρήσεις μεταξύ του 1989 και 1990. Οι επιχορηγήσεις όμως αυτές δέν κάλυψαν τίς ανάγκες του τομέα.

Η πτωτική τάση του 1990 συνεχίστηκε και στό πρώτο εξάμηνο του 1991 μέ άπώλεια τοννάξ της τάξεως του 4%. Ο Ισπανικός έφοπλισμός ένώπιον του διεθνούς ανταγωνισμού όφείλει νά αποκαταστήσει τήν ανταγωνιστικότητά του οι δέ ναυτικοί κύκλοι πιστεύουν ότι για τό σκοπό αυτό θά χρειασθούν αποφασιστικότερα μέτρα.

Χαρακτηριστικό του ισπανικού στόλου είναι ή μεγάλη του ηλικία. Περίπου τό 68,4% των πλοίων είναι ηλικίας μεταξύ 10 και 20 έτών, τό 6,2% είναι άνω των 20 έτών και μόνο τό 25,4% δέν έχει άκόμα υπερβεί τά 10 έτη.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Γιά τή βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα

Ένας καταγραφείας συμβάντων ταξιδίου, πού είναι γνωστός σαν «μαύρο κουτί», συνδυάστηκε για πρώτη φορά μέ ένα προηγ-

Y E N S H I P P I N G C O .

DIMITRIS & GEORGIOS TSOLAKIDIS

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ
RIHTIM C. FRANK HAN 227/5 KARAKOY 80030 ISTANBUL (TURKEY)

TELEPHONE: 0090 1 1450100 3 Lines After Hrs 1623948/9
FAX: 0090 1 1456633

TELEX: 30670 YOTA TR
CABLE: YENTAYD ISTANBUL

μένης τεχνολογίας σύστημα μέτρησης των τάσεων που ασκούνται στο κύτος του πλοίου στο κοντεϊνερρόπλοιο «Gulf Spirit» χωρητικότητας 27.739 τόν. d.w. Το σύστημα ελέγχου του κύτους κατασκευάστηκε σύμφωνα με τα πρότυπα του Βρετανικού Μηχανισμού που απαιτεί αυτού του είδους τον έλεγχο για μία νέα κατηγορία ταξινόμησης που είναι γνωστή σαν «Ανάλυση Συμβάντων πλοίου ή SEA (Ship Event Analysis)». Οι Λόγδοι ζητούν να τοποθετηθούν τέτοια συστήματα σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων και επιδιώκουν τη κατάρτιση προδιαγραφών για εξοπλισμό που θα ελέγχει τις πραγματικές τάσεις που ασκούνται και τις κινήσεις του κύτους για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια λειτουργίας μέσα στα πλαίσια της σχεδίασής του. Το σύστημα θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμο όταν το πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα γιατί θα δίνει στον πλοίαρχο άμεσες πληροφορίες πάνω στις δυνάμεις που ασκούνται στο κύτος.

Τό μαύρο κουτί τοποθετήθηκε στο «Gulf Spirit» τό 1989 και από τότε η πλοιοκτήτρια εταιρία Wescol International Marine Services, που έχει έδρα τό Λονδίνο, συνεργάζεται με τό τμήμα τεχνικής σχεδίασης του LRS και την εταιρία Marine Data Systems για νά ενσωματωθεί τό μαύρο κουτί σε ένα σύστημα που συνεχώς θα ελέγχει και θα παρουσιάζει τις τάσεις που ασκούνται στο κύτος και θα δίνει πληροφορίες σχετικά με την κίνησή του.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Οι παραγγελίες της Τσικίτα

Οι παραγγελίες πλοίων - ψυγείων στα ναυπηγεία Kvaerner αυξήθηκαν κατά 600 εκατ. κορωνών ύστερα από την παραγγελία δύο ψυγείων μεταφοράς μπανάνας των 450.000 κυβ. ποδών.

Η παραγγελία δόθηκε από την εταιρία Great White Fleet που αποτελεί την έφοπλιστική επιχείρηση της Chikita Brands In-

ternational. Τά δύο πλοία - ψυγεία θα κατασκευασθούν στα ναυπηγεία του συγκροτήματος Kvaerner (Ulsteinvik και Leirvik). Σημειώνεται ότι τό καρνέ παραγγελιών της Kvaerner σε ναυπηγεία της Νορβηγίας, της Μ. Βρεταννίας και της Φινλανδίας ανέρχεται σε 12 δισεκ. κορώνες.

Παράλληλα ή Kvaerner πώλησε στην εταιρία Chikita τρία πλοία-ψυγεία τά όποια είχαν παραγγελθεί από τή φινλανδική επιχείρηση Έρικσον, ή όποια όμως δέν εξεπλήρωσε τις συμβατικές της υποχρεώσεις και αναγκάστηκε νά εγκαταλείψει τή παραγγελία. Η συνολική αξία και των πέντε πλοίων υπολογίζεται περί τό 1,5 δισεκ. κορώνες. Από τά τρία πλοία της παραγγελίας της Έρικσον, τό μέν πρώτο θα είναι έτοιμο για παράδοση πρό τό τέλος του 1991, τά δέ υπόλοιπα έντός του 1992 και 1993.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ξένα πληρώματα

Από τόν περασμένο Αύγουστο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της χώρας θα μπορούν νά χρησιμοποιούν ξένα πληρώματα για νά συμπληρώσουν τά κενά που παρουσιάζει ή έλλειψη ντόπιων ναυτικών.

Στό παρελθόν ή αρμόδια κρατική υπηρεσία, ή Διοίκηση Ναυτιλίας και Λιμένων, είχε απαγορεύσει τή πρόσληψη ξένων ναυτικών για νά προστατεύσει τή διατήρηση του ισχύοντος ναυτεργατικού μισθολογίου. Ύστερα όμως από τήν αύξηση των μισθών οι Νοτιοκορεατικές ναυτικές εταιρίες ζήτησαν επίμονα νά επιτραπεί ή πρόσληψη ξένων χαμηλόμισθων εργατικών χειρών. Πράγμα τό όποιο τελικώς επιτεύχθηκε. Έτσι τώρα οι έφοπλιστές της χώρας θα μπορέσουν νά προσλαμβάνουν μέ σύμβαση εργασίας διαρκείας ενός έτους μέχρι 10.000 ναυτικούς προερχομένους από τήν Κίνα, τις Φιλιππίνες, τήν Ίνδονησία και άλλες Νοτιοανατολικές χώρες της Άσίας.

Ο εργοδότης έφοπλιστής θα πρέπει νά

καταβάλει κατά μήνα και κατ' άτομο 20 δολάρια στο ναυτεργατικό συνδικάτο της εταιρίας και 30 δολάρια στο ταμείο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών.

Σήμερα οι Νοτιοκορεατικές ναυτικές επιχειρήσεις απασχολούν περίπου 30.000 ναυτικούς. Κατά δημοσιογραφικές πληροφορίες ή Διοίκηση Ναυτιλίας και Λιμένων της Ν. Κορέας αντιμετωπίζει τή δυνατότητα παροχής άδειας χρησιμοποίησης και ξένων άξιωματικών καταστρώματος και μηχανής.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Τό λιμάνι της Γδύνιας

Κατά τό 1989 τό λιμάνι της Γδύνιας παρουσίασε αύξηση της κινήσεώς του κατά 5,1% φθάνοντας τούς 10 περίπου εκατ. τόννους. Η αύξηση εμφανίστηκε σε όλα τά είδη φορτίων (γαιάνθρακες, σιδηρομεταλλεύματα, χύδην φορτία, γενικά φορτία και κυρίως πετρέλαιο) μέ μόνη εξαίρεση τά δημητριακά, που εμφάνισαν μείωση κατά 40%. Μικρή αύξηση παρουσίασαν και τά κοντέινερ, ενώ για πρώτη φορά τό λιμάνι γνώρισε διακίνηση ξυλείας.

Τό λιμάνι της Γδύνιας είναι τεχνητό λιμάνι προσιτό στο τό χρόνο. Τό μέγιστο βάθος του είναι 11,5 μέτρα. Η πλοήγηση είναι υποχρεωτική για όλα τά πλοία άνω των 500 κόρων, όπως επίσης υποχρεωτική είναι ή ρυμούλκηση για τά πλοία άνω των 2.000 κοχ και τά μεταφέροντα επικίνδυνα φορτία της κατηγορίας 1 και 2 του IMO, καθώς και έκρηκτικές ουσίες.

Γιά τόν εκσυγχρονισμό του λιμένος έχουν προγραμματισθεί διάφορα τεχνικά έργα, μεταξύ των όποιων τό κυριώτερο είναι ή επέκταση του τέρμιναλ για κοντέινερ (Baltic) ώστε ή δυναμικότης του νά φθάσει τούς 2,5 εκατ. τόννους ή τά 30.000 κιβώτια EVP. Σημαντικό έπίσης έργο είναι ή επέκταση των εγκαταστάσεων διακινήσεως δημητριακών, των όποιων ή ικανότητα θα αυξηθεί από τούς 100 στους 400 τόννους τήν ώρα.



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η κοινή συνεδρίαση τών Δ.Σ. τῆς Ένώσεως Έφοπλιστῶν καί τοῦ Κομμίτη

Στίς 3 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στά γραφεῖα τῆς Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστῶν ἡ φθινοπωρινή κοινή συνεδρίαση τῶν Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε. καί τῆς Έλληνικῆς Έπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου γιά τήν ὁποία ἐξεδόθη ἡ κατωτέρω κοινή ἀνακοίνωση:

«Στά πλαίσια τῶν τακτικῶν ἐπαφῶν τους, τά συμβούλια τῆς Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστῶν καί τοῦ Greek Shipping Co-operation Committee, πραγματοποίησαν τήν δεύτερη γιά τό 1991 κοινή συνεδρίαση τους στίς 3 Σεπτεμβρίου. Στή συνεδρίαση, ἡ ὁποία ἐγινε στά γραφεῖα τῆς ΕΕΕ στόν Πειραιᾶ, συζητήθηκαν ἐπί μακρόν τά θέματα πού ἀπασχολοῦν τήν Έλληνική Ναυτιλία τόσο στόν Έλλαδικό ὅσο καί διεθνή χώρο καί ἀντηλλάγησαν ἀπόψεις.

Καί οἱ δύο πλευρές ἐπεσήμαναν τήν ἀνάγκη συνεχίσεως τῆς συνεργασίας, τόσο μέ τήν πολιτεία ὅσο καί μέ τή ναυτεργασία, γιά θέματα πού τελοῦν ὑπό συζήτηση καί ἐκκρεμεῖ ἐπίλυσή τους, μέ ἀπώτερο κοινό σκοπό τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Έλληνικοῦ πλοίου ἀλλά καί τήν προσέλκυση νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα, προσπάθεια πού στηρίζεται σύσσωμος ὁ Έλληνικός ἐφοπλισμός.

Έπισημάνθηκε ἡ καθυστέρηση λήψεως ὁριστικῶν ἀποφάσεων ἀπό πλευρᾶς τῆς Πολιτείας γιά τή μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν σχολῶν, βάσει χρονοδιαγράμματος στοιχείο ἀπαραίτητο γιά τήν ἀναβάθμιση τῆς Ναυτικῆς Έκπαιδεύσεως. Έπίσης ἐπισημάνθηκε ὁ μικρός ἀριθμός προσερχομένων νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα πού ὑπάρχει φόβος νά ὁδηγήσει τήν Έλληνική Ναυτιλία σέ ὀξεία κρίση καί ἀλλαγὴ τῆς παραδοσιακῆς της φυσιογνωμίας. Ὁ Έλληνικός ἐφοπλισμός, σύσσωμος, ἐκτιμᾷ ὅτι ἡ παρουσία τοῦ Έλληνα ναυτικοῦ — ἀπέναντι στόν ὁποῖο ἐκφράζει γιά μιά ἀκόμα φορά τήν ἀπεριόριστη ἐκτίμηση καί πίστη του — ἀποτελεῖ ἀπαραίτητο στοιχείο γιά τήν περαιτέρω ὑγιή ἀνάπτυξη καί ἐξέλιξη τῆς Έλληνικῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας.

Έπίσης, συζητήθηκε ἐκτενῶς τό μεγάλο πρόβλημα τοῦ NAT καί τονίσθηκε μέ ἐμφαση ἡ ἀνάγκη ἀντιμετώπισεως ἀπό τήν Πολιτεία τῶν προβλημάτων πού προκλήθη-

καν ἀπό τήν ἀσκησιμότητα ἐθνικοκοινωνικῆς πολιτικῆς, Κυρίως ὅμως ἐπισημάνθηκε ἡ ἀνάγκη ταχείας υἰοθετήσεως ἀπό τήν Πολιτεία μέτρων γιά τήν μελλοντική ἀσφάλιση τῶν Έλλήνων ναυτικῶν, πρᾶγμα τό ὁποῖο ἀφορᾷ κυρίως τοῦς νεώτερους ναυτικούς καί εἰδικά αὐτούς πού προτίθενται νά ἀσχοληθοῦν μέ τό ναυτικό ἐπάγγελμα. Καί οἱ δύο πλευρές, σημείωσαν μέ ἱκανοποίηση τό γεγονός τῆς αὔξεσεως τῆς εἰσροῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος τό ὁποῖο τείνει νά ὑπερβεῖ σύντομα τοῦς ἀνώτερους μέχρι σήμερα ἐπιτευχθέντες ἀριθμούς.

Παράλληλα ἐκφράσθηκε ἡ ἱκανοποίηση γιά τή συνεχιζόμενη ἐνδυνάμωση τοῦ ὑπό Έλληνική σημαία στόλου μέ ἀξιόλογες μονάδες τόσο σέ τοννάζ ὅσο καί ποιότητα καί ἡλικία πλοίων. Έπισημάνθηκε ὅτι ἡ συνέχιση τῶν προσπαθειῶν γιά τήν περαιτέρω ἀναβάθμιση τοῦ Πειραιᾶ ὡς Διεθνούς Κέντρου Οἰκονομικῶν καί Ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων θά ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τόσο τήν αὔξηση τοῦ συναλλάγματος ὅσο καί

τήν δημιουργία νέων θέσεων ἐργασίας.

Ὅσον ἀφορᾷ τόν ἐξωτερικό χώρο, τονίσθηκε γιά μιά ἀκόμη φορά ἡ προσπάθεια τοῦ Έλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ σέ ὅλα τά διεθνή fora γιά τήν παρακολούθηση καί ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων πού προέκυψαν ἀπό πρωτοβουλίες χωρῶν ἡ ὁργανισμῶν, οἱ ὁποῖοι ἐπιβαρύνουν τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ πλοίου καί ἰδιαίτερα τό θέμα τῆς Νομοθεσίας τῶν ΗΠΑ περί ρυπάνσεως ἀπό πετρελαιοειδή (OPA 90) τίς προτεινόμενες τροποποιήσεις τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων SOLAS 74 καί MARPOL 73/78 καί τό θέμα τοῦ Quality Management Assurance. Πρό τῆς ἀνωτέρω κοινῆς συνεδριάσεως παρετέθη ὅπως καί κατά τά παρελθόντα ἔτη, δεξίωση στήν ὁποία παρευρέθησαν ὁ γεν. γραμ. τῆς ΠΝΟ ὅπως καί οἱ πρόεδροι τῶν σωματείων πού ἀνήκουν στή δύναμή της».

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Σεπτεμβρίου ὑποβλήθηκαν στό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας αἰτήσεις γιά τήν ἐγγραφή στό ἑλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν ἀκόλουθων πλοίων:

— «Φαῖξ», μικτό σκάφος, πρῶην «Arow Combi» ὑπό Νορβηγική σημαία, 56.192 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1976, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Fullbrook Maritime Corporation» (κ. Λουκάς Σ. Φαφαλιός).

— «Λέγκασ», δεξαμενόπλοιο, πού ὑπέστειλε τήν κυπριακή σημαία, 118.865 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1971, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Culega Seacarriers Ltd.» (Troodos Shipping Co. Ltd.).

— «Πολύανθος», δεξαμενόπλοιο, πού ὑπέστειλε τήν κυπριακή σημαία, 122.815 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Authupol Seacarriers

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

Ltd.) (Troodos Shipping Co. Ltd.).

— «Μαργαρώ Ρ.», μπάλκερ, πρώην «Stove Campbell» υπό σημαία Φιλιππίνων, 22.435 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1973, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Passages Maritime Incorporated» (κ. Δημ. Ρήγος).

— «Ἐνάλιος Τρίτων», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Nerptune Leo» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 51.502 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Δημ. Σερέτης).

— «Βελημάχι», φορτηγό, πρώην «Norpal Cherry» υπό Νορβηγική σημαία, 10.986 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «Comfort S.A.» (κ. Βασ. Γκαβογιάννης).

Ἀγοραπωλησίες

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ δανέζικου πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Nordrol» 61.775 τόν. d.w., 34.842 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1982, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 15,7 ἑκατ. δολларίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης τοῦ πλοίου μέχρι τόν Φεβρουάριο 1992, πρὸς δολ. 11.600 τήν ἡμέρα.

— Ἐπίσης Ἑλληνες ἀγόρασαν τό ὑπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «London Pride» 24.213 τόν. d.w., 14.162 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1979, 634 TEU, ἐναντι τιμῆς 6,7 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα ἐπωλήθη τό ὑπό ἑλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Νάϊαντ» 72.000 τόν. d.w., 35.513 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1975, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 9 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μικτοῦ πλοίου (OBO) «Arrow Combiner» 116.281 τόν. d.w., 56.346 τόν. γκρός, πολωνικῆς ναυπήγησης 1976, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 11 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν ἐπίσης ὡς ἔχει μέ ζημίεσ τό μεταλλευματοφόρο μπάλκερ «Tsingtao» 79.681 τόν. d.w., 25.598

τόν. γκρός, ἰταλικῆς ναυπήγησης 1969, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 2,5 ἑκατομ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ μεταφορᾶς αὐτοκινήτων «Seawave» 37.391 τόν. d.w., 21.807 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1971, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 4 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μικτοῦ πλοίου (OBO) «Vallabh-bhai Patel» 113.925 τόν. d.w. 62.563 τόν. γκρός γιουσικοσλαβικῆς ναυπήγησης 1977, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 6,3 ἑκατ. δολларίων.

— Ἐπίσης σέ Ἑλληνες περιήλθε τό μικτό πλοῖο (OBO) «Bergebonde» 155.049 τόν. d.w., 75.673 τόν. γκρός, σουηδικῆς ναυπήγησης 1973, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 13,6 ἑκατ. πλοίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τό γερμανικό μπάλκ κάρριερ «City of Liverpool» 25.150 τόν. d.w. 18.575 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1981, μεταφορικῆς ἰκανότητος 1.176 TEU, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 14 ἑκατ. δολларίων.

— Ἐπίσης Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ἰσπανικοῦ μπάλκ κάρριερ «Garcia Lorca», 44.415 τόν. d.w., 23.247 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1982, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 13 ἑκατομ. δολларίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα ἐπωλήθη τό ὑπό κυπριακή σημαία ὑπερδεξαμενόπλοιο «Πασίφικος» 246.000 τόν. d.w., 124.818 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1974, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 20 ἑκατομ. δολларίων.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ πρὸντακτ κάρριερ «Blue Marlin» 28.528 τόν. d.w., 16.000 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1975, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 6,1 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης ἀγόρασαν τό δεζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Nerptune Leo» 96.457 τόν. d.w., ναυπηγημένο στή Σιγκαπούρη τό 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 15,3 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες πού δραστηριοποιούνται ὑπό κυπριακή σημαία ἀγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Ocean Enterprise» 139.831 τόν. d.w., 65.450 τόν. γκρός, δυτικογερμανικῆς ναυπήγησης 1971, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 5,5 ἑκατ. δολларίων.

— Σέ Ἑλληνες ἐπίσης περιήλθε τό ὑπό σημαία Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «William» 38.375 τόν. d.w., 22.656 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1975, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 5 ἑκατ. δολларίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Sheila» 23.358 τόν. d.w., ναυπηγημένο στή Βραζιλία τό 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 3 ἑκατομ. δολларίων.

— Σέ Ἑλληνες περιήλθε τό μικτό πλοῖο (OBO) «Sequoia» 84.576 τόν. d.w., 41.977 τόν. γκρός, γιουσικοσλαβικῆς ναυπήγησης 1975, IGS/COW/SBT, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 9,7 ἑκατ. δολларίων.

— Μέ βάση ἀνοικτοῦ τέντερ Ἑλληνες ἀγόρασαν ἀπό τήν Ἀργεντινὴ τὰ δύο πολυλαπλῆς χρήσεως φορτηγά «Cordoba» καί «La Pampa» 15.895 τόν. d.w., 10.113 τόν. γκρός τοῦ 1977 καί 15.644 τόν. d.w., 10.076 τόν. γκρός τοῦ 1978 ἀντίστοιχα, ἐναντι τιμῆς 2,6 καί 3 ἑκατ. δολларίων ἀντίστοιχα.

— Σέ Ἑλληνες τέλος ἐπωλήθησαν τὰ μπάλκερς τύπου φρέντσιπ «Hansa Kalmar» καί «Hansa Riga» ἰαπωνικῆς ναυπήγησης 1979.

Τό πρῶτο εἶναι χωρητικότητος 23.536 τόν. d.w., 14.107 τόν. γκρός καί τό δεύτερο 23.169 τόν. d.w. 14.038 τόν. γκρός καί ἡ τιμὴ τους en bloc πλησιάζει τὰ 11,8 ἑκατ. δολларία.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τῆ διάλυση ἐπωλήθη τό ὑπό ἑλληνική σημαία φορτηγό - ψυγεῖο «Χίος Φαίθη» 5.527 τόν. γκρός, 4.566 τόν. βάρους, ἀντί δολ. 63 ἀνά τόννο μέ παράδοση στό Κόντινεντ.

— Μέ προορισμό τῆ διάλυση στό Μπαγ-

TUNISIA

Head Office:
P O Box 504
38, Rue Alexandre Dumas
SFAX 3000 TUNISIA



Tel.: (04) 98.263 - (04) 98.314
Fax: (04) 98.314
Tlx: 40829 SHIMAT TN
Cable: SHIMAT - SFAX

SHIPPING MARITIME AGENCY — TUNISIA

SHIP'S AGENT — SHIP BROKERS
CHARTERING — TRAMPING — TANKER SERVICE
BUNKERING — REPRESENTATIVES & TRADING

AGENCIES IN ALL TUNISIAN PORTS

κλαντές έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Σπλέντορ» 31.290 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1963.

Η προθεσμία για τις ΑΔΣΕΝ

Παρετάθη μέχρι τις 24 Σεπτεμβρίου η προθεσμία υποβολής δικαιολογητικών των υποψηφίων σπουδαστών για τις ανώτερες δημόσιες σχολές Ε.Ν. ενώ η υγειονομική τους εξέταση πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τις 20 Σεπτεμβρίου.

Σε σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ υπενθυμίζεται ότι για φέτος στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. πλοίαρχων, πρόκειται να εισαχθούν 385 σπουδαστές και μηχανικών 270 σπουδαστές.

Σύσταση Γενικής Διευθύνσεως στο ΝΑΤ

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 117Α/29 Ιουλίου 1991), απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη με την οποία συστήνεται Γενική Διεύθυνση στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Συγκεκριμένα, η απόφαση του κ. Παυλίδη, έχει ως εξής:

Άρθρο Μόνο

Σύσταση Γενικής Διεύθυνσης

1. Στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο συνιστάται Γενική Διεύθυνση που συγκροτείται από τις εξής οργανικές ομάδες:

- Διεύθυνση Πόρων.
- Διεύθυνση Παροχών.
- Διεύθυνση Ακίνητης Περιουσίας.
- Διεύθυνση Προσωπικού.
- Διεύθυνση Οικονομικού.
- Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Έπεξεργασίας Στοιχείων.
- Διεύθυνση Επιθεώρησης.
- Τμήμα Απλούστευσης Διαδικασιών και Παραγωγικότητας και
- Γραφείο Νομικών Υποθέσεων.

2. Η Γενική Διεύθυνση προγραμματίζει τη δραστηριότητα και συντονίζει τη λειτουργία των επί μέρους οργανικών μονάδων από τις οποίες συγκροτείται και γενικά ασκεί τό έργο που ο νόμος 1892/90 αναθέτει στους Γενικούς Διευθυντές.

3. Της Γενικής Διευθύνσεως προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού — Οικονομικού.

Τό συνάλλαγμα

Αύξηση 6,6% παρουσίασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα τό εξάμηνο Ιανουαρίου — Ιουνίου 1991.

Συγκεκριμένα τό συνάλλαγμα έφτασε στό ποσό των 875 εκατ. δολλαρίων έναντι 821,1 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου εξαμήνου του 1990.

Έξάλλου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνέβη τό ν Ιούνιο σε 162 εκατ. δολάρια έναντι 160,8 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός, του 1990, παρουσιάζοντας αύξηση 0,7%.

Προσχώρηση του Παναμά στη Σύμβαση της Χάγης

Ο Παναμάς προσχώρησε στη Σύμβαση της Χάγης, η οποία καταργεί την υποχρέωση επικύρωσης άλλοδαπων δημοσίων έγγραφων.

Η Σύμβαση άρχισε να ισχύει στις 4 Αυγούστου 1991.

Τό τηλεπικοινωνιακό κέντρο Πειραιώς

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε ότι θα συνεχισθούν οι επεμβάσεις για την εξέλιξη του Τηλεπικοινωνιακού Κέντρου του Πειραιά, ενώ αναμένεται μέχρι τό τέλος Οκτωβρίου να τεθεί σε λειτουργία και ο ειδικός σταθμός τηλεπικοινωνιών που βρίσκεται στη Βασιλέως Κωνσταντίνου. Ο Υπουργός είπε επίσης ότι σε λειτουργία αναμένεται να τεθεί και τό ειδικό τηλεπικοινωνιακό σύστημα άπευθείας έξόδου του Πειραιά στο έξωτερικό.

Ο κ. Κ. Γερασίμτσιουκ θά έπισκεφθεί την Ελλάδα

Ο ύπουργός Ναυτιλίας της ΕΣΣΔ θά έπισκεφθεί σύντομα τη χώρα μας, ανταποκρινόμενος στη πρόσκληση του Έλληνα ομολόγου του κ. Άρ. Παυλίδη, προκειμένου να συνεχισθούν οι διαβουλεύσεις μεταξύ των δύο χωρών για τη διεύρυνση της συνεργασίας στον ναυτιλιακό τομέα.

Έκπαιδευτικό ταξίδι δοκίμων σημαιοφόρων Λ.Σ.

Με τό φορτηγό «Αθήναι» αναχώρησαν στις 4 Σεπτεμβρίου 21 δοκιμοί σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος οι όποιοι θά έκτελέσουν υπερατλαντικά ταξίδια διάρκειας δύο περίπου μηνών.

Σε σύντομο χαιρετισμό του ο κ. Παυλίδης άφου εύχαρίστησε τον κ. Νίκο - Βερνίκο Εύγενίδη, πλοιοκτήτη του «Αθήναι» για τη διάθεση του πλοίου και τη μεγάλη προσφορά του στην έλληνική έμπορική ναυτιλία, άπευθύνθηκε στους δοκίμους σημαιοφόρους ύπογραμμίζοντάς τους τη σημασία της άποστολής τους και την άφασίωση που πρέπει να δείξουν στην έθνική ύπόθεση της ναυτιλίας, τους κάλεσε να έπιδείξουν ιδιαίτερη έπιμέλεια και προσοχή στο ταξίδι κατά τη διάρκεια του οποίου θά τους δοθούν όλες οι δυνατότητες για να ένημερωθούν στην πράξη επί θεμάτων ναυσιπλοΐας και ναυτικής έργασίας, στοιχείων άπαραίτητων για την άσκηση του λειτουργήματός τους.

Υπενθυμίζεται ότι ο κ. Νίκος Βερνίκος Εύγενίδης προσφέρει επί σειρά έτών τά πλοία της εταιρίας του για την έκτέλεση εκπαιδευτικών ταξιδιών των δοκίμων σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος.

Τοποθέτηση λιμενικού

Με διαταγή του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη ο άντιπλοίαρχος Φώτ. Ψαρράς

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

Καί κρουαζιερόπλοιο καταμαράν



Μέ στόχο τήν τουριστική αγορά ύψηλου επιπέδου και τή πραγματοποίηση συνεδρίων ἐν πλῶ ὁρομολογείται ἀπό τόν Μάιο τοῦ 1992 τό πολυτελές κρουαζιερόπλοιο τύπου καταμαράν «Radisson Diamond» μεταφορικής ἰκανότητας 354 ἐπιβατῶν. Κατά τοὺς κατασκευαστές του ἡ πρωτοποριακή ἡμιβυθιζόμενη κατασκευή τοῦ διπλοῦ κύτους θά προσφέρει μοναδική σταθερότητα πλεύσεως καί ἀνεση τῶν ἐπιβατῶν, ἐνῶ τό πλοῖο θά διαθέτει ἐκτεταμένες ἐγκαταστάσεις συνεδρίων, αὐτόνομα ραδιοτηλεοπτικά μέσα καί δορυφορικά τερματικά, πού θά ἐπιτρέπουν στοὺς ἐπιβάτες τήν ἀμεση πρόσβαση σέ ηλεκτρονικούς ὑπολογιστές τῆς ξηρᾶς.

τοποθετήθηκε στή Διεύθυνση Προσωπικοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὡς Τμηματάρχης.

Ὑπουργικά συγχαρητήρια γιά διάσωση ναυαγῶν

Ὁ Ὑπουργός κ. Ἀριστ. Παυλίδης συνεχάρη τόν πλοίαρχο καί τό πλήρωμα τοῦ ἐλληνικοῦ κοντεϊνερόπλοιου «Ζίμ Λιβόρνο» τῆς ἐταιρίας Costamare γιά τή διάσωση τοῦ 28μελοῦς πληρώματος τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Σή Ἀρκιτέκτ» στό ὁποῖο εἶχε ἐκδηλωθεῖ πυρκαγιά στίς 24 Αὐγούστου ἐνῶ ἐπλεε 250 μίλια βορειοδυτικά τοῦ Λός Ἀντζελες.

Ἐπίσης ὁ Ὑπουργός συνεχάρη τόν πλοίαρχο καί τό πλήρωμα τοῦ κυπριακοῦ φορτηγοῦ «Ἑσπρίτ» γιά τήν διάσωση ἐννέα Ἰνδονησίων ναυαγῶν στίς 19 Αὐγού-

στου ἀνοικτά τῆς Σιγκαπούρης.

• Δεκαοκτῶ Κουβανούς φυγάδες πού ἐπέβαιναν σέ τρεῖς φουσκωτές λέμβους περισυνέλεξε τό πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ πλοίου «Νόρθ Ἐμπρες» πού ἐπλεε 50 μίλια ἀνοικτά τῆς Φλώριδας καί ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου Δ. Πάχος ἐνημέρωσε σχετικά τήν Ἀμερικανική Ἀκτοφυλακή, δεδομένου ὅτι τό «Νόρθ Ἐμπρες» κατευθυνόταν πρὸς τό Μαϊάμι.

Τά παραπάνω γνωστοποίησε στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία «Kassian Navigation Agency Ltd.».

Κύρωση συμβάσεως

Μέ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη, κυρώθηκε ἡ Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας τῶν πλοιάρχων μεσογειακῶν καί τουριστικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Συμπόσιο γιά τήν Ἀρχαία Ναυπηγική

Πραγματοποιήθηκαν μέ μεγάλη ἐπιτυχία στά τέλη Αὐγούστου στήν Ἀθήνα, οἱ τριήμερες ἐργασίες τοῦ τέταρτου διεθνοῦς Συμποσίου «Ναυπηγική στήν Ἀρχαιότητα» τό ὁποῖο ὁργάνωση τό Ἑλληνικό Ἰνστιτούτο Προστασίας τῆς Ναυτιλιακῆς Παράδοσης, ὑπό τήν αἰγίδα τοῦ ὑπουργείου Πολιτισμοῦ.

Στό συμπόσιο ἔλαβαν μέρος 205 σύνεδροι ἀπό 16 χῶρες μέ 53 ἐπιστημονικές ἐισηγήσεις καί ἀνακοινώσεις, μεταξύ αὐτῶν καί τό προελλαδικό ναυάγιο τῆς Δοκοῦ.

Πειρατικές ἐπιθέσεις

Πειρατική ἐπίθεση δέχτηκε στίς 30 Αὐγούστου ἀπό πέντε ἐνόπλους τό ἐλληνικό φορτηγό πλοῖο «Μπάτης» ἐνῶ ἐπλεε ἀνοικτά τῆς Σιγκαπούρης.

Οἱ ἐνοπλιοὶ εἰσῆλθαν στό δωμάτιο τοῦ πλοίαρχου καί ἐκλεψαν τό χρηματοκιβώτιο πού περιεῖχε χρήματα, φάρμακα καί τιμαλφή, ἐνῶ ἀπό τά 35 μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους ἐκ τῶν ὁποίων οἱ 25 Ἕλληνες καί 10 ἀλλοδαποὶ δέν ἐπαθε κανένας τίποτα.

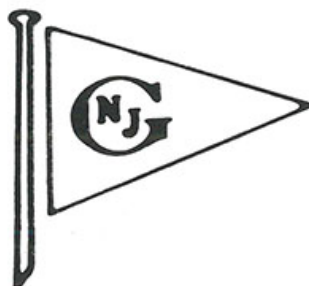
Τήν ἐπίθεση γνωστοποίησε στό Θάλαμο Ἐπιχειρήσεων τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους κ. Κ. Εὐαγγελινός.

Ἐξάλλου ἡ ἐταιρία Tsakos Shipping γνωστοποίησε στήν Ἑνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὅτι στίς 15 Ἰουνίου τό ὑπό τήν διαχείρισή της φ/γ «Global Jane» τό ὁποῖο βρισκόταν στό ἐξωτερικό ἀγκυροβόλιο τῆς Buenaventura τῆς Κολομβίας καί κάτω ἀπό μετεωρολογικές συνθήκες περιορισμένης ὁρατότητας δέχθηκε ἐπίθεση ἐνόπλων.

Οἱ ἐνοπλιοὶ μόλις ἀνέβηκαν στό πλοῖο, ὑπό τή ἀπειλή τῶν ὄπλων, ἀκίνητοποιήσαν τόν ναύκληρο πού ἐκτελοῦσε ἐλεγχό ἀγκύρας καί τοῦ πῆραν τό ρολοῖ καί τόν φακό. Στή συνέχεια καί ὑπό τήν ἀπειλή δολοφονίας τοῦ ναυκλήρου πῆραν δύο φιάλες ὀξυγόνου, λάστιχα, μανόμετρα, κόφτες καί μισή τέντα ἀμπαριῶν πού ἔκοψαν μέ μαχαί-

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ρι και απεχώρησαν μετά μισή περίπου ώρα χωρίς άλλες συνέπειες για το πλήρωμα ή τον εξοπλισμό του πλοίου.

Τό γεγονός αυτό αναφέρθηκε επίσημα από τον πλοίαρχο στις τοπικές αρχές και αργότερα αφού επέβη πλοηγός το πλοίο εισέπλευσε στο έσωτερικό αγκυροβόλιο, όπου προσελήφθησαν δύο ντόπιοι φύλακες σύμφωνα με υποδείξεις των πρακτόρων και πλοίαρχων λοιπών πλοίων στην περιοχή.

Έκδελωση προς τιμή του κ. Χρήστου Στρατάκη

Ο Παγκιακός Σύλλογος Νέας Υόρκης «Ο Κοραής» πραγματοποιεί στις 2 Νοεμβρίου 1991, στο ξενοδοχείο Χίλτον της Νέας Υόρκης, ειδική χοροεσπερίδα προς τιμή του διακεκριμένου Έλληνα δικηγόρου και παλαιού φίλου των «Ναυτικών Χρονικών»

κ. Χρήστου Στρατάκη, ο οποίος με την 40ετή δραστηριότητά του στην Αμερική έχει προσφέρει ανεκτίμητες υπηρεσίες στην ομογένεια, στους Χιώτες που ζουν εκεί αλλά και γενικότερα στη ναυτιλιακή οικογένεια που δραστηριοποιείται στις ΗΠΑ.

Τόν συντονισμό της τιμητικής εκδήλωσης, η οποία θα συνοδευθεί με την έκδοση αναμνηστικού λευκώματος σχετικά με τη ζωή και τη δράση του κ. Στρατάκη, έχει αναλάβει πενταμελής επιτροπή υπό τη προεδρία του Καπτάν Στέλιου Τάτση της Alfa Marine Inc.

Όσοι ενδιαφέρονται να δημοσιεύσουν διαφημιστικέςγγελίες ή προσωπικές αφιερώσεις στο αναμνηστικό αυτό λεύκωμα, μπορούν να επικοινωνήσουν με τον κ. Τάτση, στο φάξ: 718-935-0879.

Πληροφορίες για τη κίνηση στά Ναυπηγεία

Η Overseas Maritime, αντιπρόσωπος των Lloyd's Maritime Information Services



Παραλήφθηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1991, από τα ιαπωνικά ναυπηγεία το δεξαμενόπλοιο «Ολύμπικ Φλαίρ» 145.284 τόν. d.w., 81.400 τόν. γκρός, αδελφό του εικονιζόμενου «Ολύμπικ Φαίηθ», εφοδιασμένο με double bottom.

Ltd. στην Ελλάδα και την Κύπρο, ανακοίνωσε ότι οι A & P Appledore International και οι Lloyds Maritime ενώνοντας από κοινού τις εμπειρίες τους εκδίδουν μία ετήσια Έκθεση Πληροφοριών για τη παγκόσμια ναυπηγική και επισκευαστική αγορά. Αυτή η Έκθεση περιέχει μοναδικές πληροφορίες για το «marketing» ναυπηγικών υπηρεσιών, περιλαμβάνοντας στοιχεία πλοίων τα οποία έχουν εισέλθει ή έχουν περάσει από την περιοχή ενός συγκεκριμένου ναυπηγείου.

Η έκθεση συντάσσεται χρησιμοποιώντας πληροφορίες από τα ηλεκτρονικά ναυτιλιακά αρχεία των Λλουδ'ς Μαριτιμ και τη ναυπηγική εμπειρία των A & Αππλεδορε, οι οποίοι διατηρούν αρχεία επισκευαστικών ευκολιών και πληροφορίες για την αγορά.

Άγνοείται

Από το λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Κατερίνα Ρ.» έπεσε στη θάλασσα και άγνοείται ο ανθυποπλοίαρχος του σκάφους Άνδρέας Τζιότης, 63 χρόνων, ενώ αυτό έπλεε στην Αραβική Θάλασσα, ανοικτά των ακτών του Πακιστάν.

• Πέθανε συνεπεία εγκεφαλικού επεισοδίου στην Καρθαγένη της Ισπανίας ο Δημήτριος Ξάφης, 37 ετών, Β' μηχανικός του κυπριακού φορτηγού «Μάουντ Άθως».

Ο Δρ. Νίκος Μικέλης στην εταιρία Lyras Brothers

Μετά 10ετή ευδόκιμη σταδιοδρομία στα κεντρικά γραφεία Λονδίνου του Βρετανικού Νηογνώμονα, ο φίλτατος Δρ. Νίκος Μικέλης αποφάσισε να δραστηριοποιηθεί

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N.J. KTISTAKIS
Paraguay 366 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phones: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

Fax: 313-7653

Tlx: 23867/21017/21331 FAROS AR

A.O.H. J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337

N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287

Capt. E. MIRKOS 856 0619

CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. COSTAS TSATIRIS

Phones: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166

σέ ναυτιλιακή επιχείρηση καί από τις 16 Σεπτεμβρίου εντάσσεται στο τεχνικό τμήμα της καταξιωμένης εταιρίας των 'Αδελφών Λύρα του Λονδίνου.

'Ελπίζουμε ότι καί από τη νέα του θέση ο κ. Μικέλης θα συνεχίσει την ενδιαφέρουσα άρθρογραφία του, πλουτίζοντας την ύλη του περιοδικού μας.

Τό σύστημα Wake Equalising Duct

'Όπως μάς πληροφόρησε ο κ. Γεώργ. Μπούγιας, εκπρόσωπος στην 'Ελλάδα του ανωτέρω συστήματος εξοικονομήσεως καυσίμων στα πλοία, η εταιρία Λασκαρίδη, αφού τοποθέτησε τό έν λόγω σύστημα σέ ένα πλοίο - ψυγείο της καί παρακολούθησε την ευνόικη επίδρασή του επί ένα καί πλέον χρόνο, προχώρησε ήδη στην παραγγελία του συστήματος αυτού για έξι ακόμη πλοία της.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 58.381.740 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο 'Ιούνιο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

'Από τά πρόστιμα αυτά 24.323.500 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 23.399.440 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 5.270.000 δρχ. για ψάρεμα μέ δυναμίτη, 1.583.000 για παραβάσεις των κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

'Εξ άλλου τόν 'Ιούλιο επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 71.049.363 δρχ. από τά όποια 33.284.900 δρχ. μέν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος 26.963.743 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 5.270.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 2.400.000 δρχ. για ψάρεμα μέ δυναμίτη, 2.129.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού περί ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, 547.500 δρχ. για υπερφόρτωση, 325.000 δρχ. για παραβάσεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου καί 129.000 δρχ. για μεταφορά υπεραριθμών επιβατών.

• Πρόστιμα 9.108.440 δρχ. καί 5.379.000 επέβαλε τό λιμεναρχείο Ρόδου στους πλοίαρχους του Ε/Γ - Ο/Γ «'Ιαλυσός» καί «Γκόλντεν Βεργίνα» γιατί στις 28.3.91 μετέφεραν 508 καί 300 υπεράριθμους επιβάτες αντίστοιχα.

• Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Βόλου στον πλοίαρχο του κυπριακού φορτηγού «Σταύρος Η» γιατί επιχείρησε νά αποπλεύσει από τό λιμάνι της ΑΓΕΤ στην 'Αγριά Βόλου μέ τό πλοίο υπερφορτωμένο κατά πέντε 'ιντσες καί πρόστιμο 80.000 δρχ. στον πλοίαρχο του μέ σημαία Μάλτας φορτηγού «Ραπαγιότις» γιατί σέ έλεγχο πού έγινε στο σκάφος κατά τόν κατάπλου του στο παραπάνω λιμάνι βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά 1,5 'ιντσα.

Σοβιετικά πληρώματα

'Η Intertanko γνωστοποίησε στα μέλη της ότι ο 'Οργανισμός «Cooperative Brig»

της ΕΣΣΔ διαθέτει πληρώματος για έργα σία σέ μή σοβιετική πλοία.

Οί ενδιαφερόμενοι μπορούν νά απευθυνθούν απ' ευθείας στον 'Οργανισμό στην ακόλουθη διεύθυνση:

Mr. A.G. Ryabchenko, Chairman
Cooperative «Brig»
Portovay Street 17
Novorossiysk
353901 USSR
Telex: 279152 BRIG SU
Tel: 861-34-6-41-19.

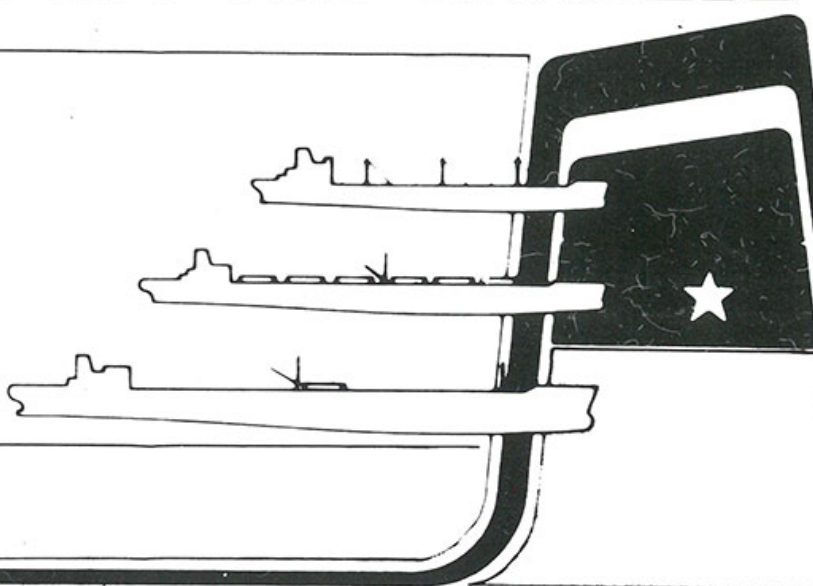
Τά προσόντα ύποψηφίων πλοίαρχων Β'

Οί ύποψήφιοι πλοίαρχοι Β' τάξης Ε.Ν. στο έξής, εκτός των άλλων προσόντων, πρέπει νά αποκτήσουν καί πτυχίο μετεκπαίδευσης Γενικού Χειριστή του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου καί 'Ασφάλειας (GO-GMDSS) από Δημόσια Σχολή 'Εμπορικού Ναυτικού.

Τά παραπάνω προβλέπει τό ύπ' αριθ. 306/91 Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 105 Α/4.7.1991).

Μέ άλλο Προεδρικό Διάταγμα, τό ύπ' αριθ. 307/91 πού δημοσιεύτηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 105 Α/4.7.91) αϋξάνεται από τρία σέ τέσσερα χρόνια η απαιτούμενη θαλάσσια ύπηρεσία για την απόκτηση πτυχίου αρχιθαλαμηπόλου ΕΝ καί παράλληλα μειώνονται οί αντίστοιχες εξεταστικές περίοδοι από δύο σέ μία.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Λαθρεπιβάτες

Δεκατρείς Άφρικανοί προσπάθησαν να μπουν παράνομα στην Πορτογαλία, αφού επιβιβάστηκαν λαθραία στο ελληνικό πλοίο «Τροβατόρε», το οποίο απέπλευσε από λιμάνι της Ακτής του Έλεφαντοστού και κατέπλευσε στο λιμάνι Αϊξόες της Βόρειας Πορτογαλίας, με φορτίο ξυλείας.

Κατά την πορτογαλική νομοθεσία, οι λαθρεπιβάτες επαναπατρίζονται με δαπάνες της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

ΠΕΝΘΗ

Σε ηλικία 61 ετών απέθανε ο πρόεδρος της Ένωσης των Ευρωπαίων Έφοπλιστών Ian Ross-Bell.

Ο έκλιπών ανέλαβε τη προεδρία της EC-SA στη 1 Απριλίου 1991, μετά την αποχώρησή του από τη γενική γραμματεία της

CENSA, στην οποία ήταν ενεργό μέλος από τα μέσα της δεκαετίας του '70.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το τεύχος 2 (Φεβρουάριος) 1991 της νομολογιακής επιθεωρήσεως δικαίου του δικηγόρου κ. Ι. Σέρρη. Στο τεύχος αυτό δημοσιεύεται ενδιαφέρουσα μελέτη των δικηγόρων κ.κ. Ν. Γερασίμου και Ν. Γκρόπα για το νέο συμφωνητικό θαλάσσιας άρωγής Lloyds 1990. Ακολουθεί ή πρόσφατη ναυτιλιακή νομολογία με δικαστικές αποφάσεις αναφερόμενες στη θαλάσσια μεταφορά, ναυτική εργασία, συμ-πλοιοκτησία, πώληση πλοίου, εφόδια

πλοίου και εργατικά ατυχήματα. Τέλος από την τελευταία ναυτιλιακή νομοθεσία δημοσιεύονται οι συλλογικές συμβάσεις των πλόων στον Περσοαραβικό Κόλπο και του πληρώματος των ωκεανογραφικών σκαφών.

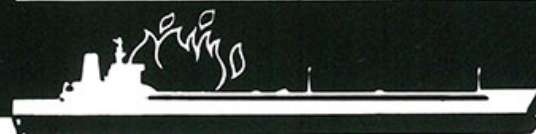
INTERTANKO

PORT COST GUIDE

Από την Ίντερτάνκο εκδόθηκε ο οδηγός για τα έξοδα των δεξαμενοπλοίων σε 500 λιμάνια και τέρμιναλς ανά τον κόσμο.

Ο οδηγός του 1991 περιλαμβάνει περί τους 2.400 περιπτώσεις λιμενικών εξόδων και υπολογισμών που έχει συγκεντρώσει ή Ίντερτάνκο από τα μέλη της και από ναυτικούς πράκτορες, που καλύπτουν όλα τα μεγέθη των πλοίων.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	8.183	1973	Προσάραξε στο Πουέρτο Πλάτα στις 3/9 και αποκολλήθηκε αύθημερόν δι' ιδίων μέσων.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΕΜΙ (πρ. «Ρόζα»)	Μάλτας	24.876	1968	Έμεινε άκυβέρνητο στη θέση 10.53 Β, 41.14 Δ στις 29/8, και ρυμουλκήθηκε στο Ρεσφ.
ΕΛΠΙΣ	Έλληνική	36.022	1983	Επιθεωρήθηκε στη Ναγκόγια συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη τον Αύγουστο.
ΜΑΝΑ	Έλληνική	30.263	1977	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στις 5/9 και κατευθύνθηκε στη Ναγκόγια για επιθεώρηση.
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ	Κυπριακή	21.372	1976	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, κατά το ταξίδι Πόρτ Σάϊντ για Κέϊπ Πάσσερο τον Αύγουστο.
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	Έλληνική	35.233	1977	Προσάραξε στον π. Παρανά, στις 29/8.
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	Έλληνική	34.067	1973	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 2/8.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΘΕΟΜΑΝΑ	Έλληνική	26.174	1965	Υπέστη ρήγμα και διαρροή φορτίου στη Βραζιλία, στις 3/9.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	Λιβεριανή	112.306	1973	Κατά το ταξίδι Περσικό για Βραζιλία, ξμφορτο πετρελαίου, υπέστη ρήγμα στην πλώρη, ανοικτά του Ήστ Λόντον, στις 30/8.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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



- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τις κάποιες διακυμάνσεις των ναύλων, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κινήθηκε σε συνθήκες σταθερότητας κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου.

Βεβαίως τα μάτια όλων είναι στραμμένα στις εξελίξεις στις Σοβιετικές δημοκρατίες και στο πόσο γρήγορα θα μπορέσουν να χρηματοδοτήσουν τις έγκριτες μεγάλες πιστώσεις για εισαγωγές δημητριακών.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόσφατη δήλωση του προέδρου της Exportsclub, Oleg Klimov, ο οποίος μίλησε ότι εντός των ημερών θα εγκριθεί η μετοχοποίηση του Όργανισμού αυτού, με τη συμμετοχή 52 μετόχων-μελών από τις 13 Δημοκρατίες της ΕΣΣΔ. Με το τρόπο αυτό θα ανεξαρτοποιηθούν οι αγορές και θα καταστεί έφικτη η εκτέλεση του τεράστιου εισαγωγικού προγράμματος, το οποίο εκτιμάται ότι θα υπερβεί τουλάχιστον τους 30 εκατ. τόνους δημητριακών κατά τη περίοδο 1991-92.

Πάντως, παρά τη καθυστέρηση που παρατηρήθηκε στην απορρόφηση μεγάλου τοννάζ από το χώρο της Ατλαντικού, οι ναύλοι των πάναμαξ διατηρήθηκαν σταθεροί, φθάνοντας τα δολ. 25,75 για ναυλώσεις μεταφοράς σιτηρών στην Ιαπωνία, με ήμερομηνίες φόρτωσης τέλη Σεπτεμβρίου.

Αδιαφοροποίητη παρέμεινε η ναυλα-

γορά για τα μεγάλα μπάλκερς των 110-130.000 τόν. d.w., ενώ ενδιαφέρον παρουσίασε η Βορ. Ευρώπη, στα μεγέθη handy-max και handy.

Τέλος, σταδιακή βελτίωση δείχνει και η αγορά της Άπω Ανατολής με αυξανόμενο ενδιαφέρον για πλοία με φορτώσεις τόν προσεχή Οκτώβριο, τόσο για Αυστραλία όσο και για τη Δυτική ακτή των ΗΠΑ.

Ας δούμε πιά αναλυτικά τους ναύλους που πληρώθηκαν στις διάφορες κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 26,25.
- 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αίγυπτο, δολ. 18,00.
- 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ρόττερταμ, δολ. 11,60.
- 50.000 τόν. Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν, δολ. 15,15.
- 50.000 τόν. Τίλμπουρι για Νοτ. Κορέα, δολ. 27,00.
- 35.000 τόν. Βραζιλία για Λισσαβώνα / Ρόττερταμ, δολ. 16,75.
- 30.000 τόν. Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 20,000.
- 27.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα, δολ. 13,75.
- 25.000 τόν. Τζέντα για Ακαμπα, δολ. 11,50.

— 20.000 τόν. Μεγ. Λίμνες για Βενεζουέλα, δολ. 19,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 120.000 τόν. Τουμπαράο για Καοσιούγκ, δολ. 13,00.
- 110.000 τόν. Ντάμπιερ για Καοσιούγκ, δολ. 5,70.
- 110.000 τόν. Σαλντάνχα Μπαίη για Τάραντο, δολ. 8,90.
- 90.000 τόν. Τουμπαράο για Ανατολ. Δουκέρκη, δολ. 8,00.
- 60.000 τόν. Πόρτ Καρτιέ για Τάραντο, δολ. 7,50.

Γαϊάνθρακες:

- 130.000 τόν. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρόττερταμ, δολ. 6,25.
- 120.000 τόν. Πόρτ Κέμπλα για Γκέντ, δολ. 13,80.
- 110.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Αμβέρσα, δολ. 6,05.
- 100.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για Νοτ. Κορέα, δολ. 16,00.
- 70.000 τόν. Μισσισιπι για Χάβρη, δολ. 8,65.

Λιπάσματα:

- 35.000 τόν. Γιούζνυ για Ινδία, δολ. 38,50.
- 25.000 τόν. Ντακάρ για Ινδία, δολ. 36,50.

As you approach the threshold of a new century, we THE MASTERS of the PASSENGER / CRUISE / FERRY/RO-RO / CATAMARAN ship markets can steer your passage to the Horizon of Success.

What's more, our team of Brokers possess of unique knowledge of the International Dry Cargo and S + P market and can lead you on a Great Circle Course through the provision of our FIVE STAR quality service.



MASTERS SHIPPING CO.

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR
185 36 PIRAEUS

TELEPHONES: 4131883, 4131884, 4131885, 4520252, 4518652, 4525421, 4137091
4184637, 4184951, 4184738, 4184739, 4184740
TELEXES: 212248, 213529, 211447, 211776, 213455, 212427, MAST GR.
TELEFAX: 4531053, 4511240

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965

- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ινδία, δολ. 43,25.
- 15.000 τον. 'Αλ. Τζουμποϊλ για 'Ινδία, δολ. 18,50.
- 14.500 τον. Κπέμε για 'Ινδία, δολ. 35,75.
- 13.000 τον. 'Ακαμπα για 'Ινδία, δολ. 25,50.

Ζάχαρη:

- 14.500 τον. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 17,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Έντονο εξακολουθεί τό ενδιαφέρον των ναυλωτών για τήν εξασφάλιση πλοίων πέραν του ενός ταξιδιού και στις δύο βασικές αγορές του 'Ατλαντικού και του Ειρηνικού.

Τό ενδιαφέρον αυτό δέν αναφέρεται μόνο στα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ, αλλά αγκαλιάζει και τά μεγέθη των 30-40.000 τον. d.w., γεγονός που έρμηνεύεται σέ άνοδο των επιπέδων τούς άμέσως προσεχείς μήνες.

Σέ άρκετά ίκανοποιητικά επίπεδα κινήθηκαν τά μισθώματα των handy μπάλκερς στην Βορ. Εύρώπη και ή διατακτικότητα των πλοιοκτητών νά δεσμεύσουν τά πλοία τους για μεγάλη περίοδο συμβάλλει στην άνοδική πορεία των μισθωμάτων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ύπερπροσφορά τοννάξ στις περισσότερες περιοχές φορτώσεων ήταν τό βασικό στοιχείο τής ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων κατά τό υπό έπισκόπηση δεκαπενθήμερο.

Στήν αγορά του Περσο-Αραβικού Κόλπου υπήρξαν άρκετές ναυλώσεις VLCCs μέ ναύλους που κυμάνθηκαν μεταξύ WS 47,5-65.

Οι μεγάλες αυτές διακυμάνσεις υποδηλώνουν τό άνοιχτό τοννάξ στη περιοχή αυτή, ή όποία πιστεύεται ότι θα ξαναβρεί τό ρυθμό τους στα τέλη Σεπτεμβρίου.

Στήν αγορά τής Μεσογείου ή κίνηση στα μεγέθη των 80.000 τόννων μπορεί νά χαρακτηριστεί ικανοποιητική, μέ ναύλους περί τά WS 95, ενώ αντίθετα χαμηλοί ήταν οι ναύλοι για τά πλοία των 50-60.000 τον. d.w.

Η Δυτική Αφρική παρέμεινε στα χαμηλά επίπεδα περί τά WS 70 για τά φορτία του ενός έκατομ. βαρελιών και περιορισμένη ήταν και ή κίνηση από τή Βορ. Θάλασσα μέ μετρημένα φορτία των 70.000 τόννων στα WS 118.

Μικρή τέλος και ή κινητικότητα φορτίων στη Καραϊβική, συγκράτησε τά επίπεδα των ναύλων για φορτία 70.000 τόννων στα WS 125.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 245.000 τον. 'Αραβικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 52,5.
- 245.000 τον. 'Αραβικό Κόλπο για 'Ιαπωνία, WS 57,5.
- 227.000 τον. Περσία για Δύση, WS 47,5.
- 127.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 70.
- 115.000 τον. Σαουδ. 'Αραβία για Μαρόκο, WS 70.
- 110.000 τον. 'Ολλανδία για Πολωνία, WS 100.
- 80.000 τον. 'Αλγερία για 'Ιταλία, WS 96,25.
- 80.000 τον. Αίγυπτο για Βορ. Αμερική, WS 87,5.
- 75.000 τον. Καραϊβική για Βορ. Αμερική, WS 127,5.
- 49.000 τον. 'Ισπανία για Βραζιλία, WS 114.

Στά καθαρά φορτία:

- 55.000 τον. 'Αραβικό Κόλπο για 'Ιαπωνία, WS 110.
- 50.000 τον. Αυστραλία για 'Ιαπωνία, WS 105.
- 30.000 τον. Καραϊβική για Ανατολ. άκτή ΗΠΑ, WS 140-150.
- 28.000 τον. Βορ. Εύρώπη για Βραζιλία, WS 140.
- 25.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 160.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Νοτ. Κορέα, δολ. 16 φίο, 8 ή μέρες, Σεπτέμβριο.

ΑΔΜΗΤΟΣ: Ρουέν 22.000 τον. σιτηρά χύδην 'Αλγερία, δολ. 15,25 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΕΦΕΛΗ: Ποταμό Μισισσιππί 70.000 τον. γαιάνθρακες Χάβρη, δολ. 8,65 φίο, 25.000 /25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 6-30.

ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ: Πόρτ Καρτίε 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 7,50 φίο, 2,5 ή μέρες φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Σεπτεμβρίου 5-10.

ΑΤΡΟΝ ΑΝΤΩΝΗΣ: Τουμπαράο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ανατολ. Δουκέκη, δολ. 8 φίο, Σεπτεμβρίου 15-30.

ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛ: Κόλπο ΗΠΑ 32.000 τον. περίπου σιτηρά Βραζιλία, δολ. 18 φίο, μέ τρία λιμάνια εκφόρτωσης, Σεπτεμβρίου 3-9.

ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ: Γιούζνυ 35.000 τον. λιπάσματα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 38,25 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 5-10.

ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ: Δανία 50.000 τον. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 25 φίο, 5.000/7.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 5-10.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτ. Αυστραλία 120.000 τον. 'Ιαπωνία, δολ. 6,15 φίο, φόρτωση κλίμακας / 30.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 8.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.: Χάμπτον Ρόουντς 110.000 τον. γαιάνθρακες Αμβέρσα, δολ. 6,05 φίο, 6 ή μέρες, Σεπτεμβρίου 15-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα Καζαμπλάνκα, δολ. 16,05 φίο, 4 ή μέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 3-9.

ΓΑΛΗΝΗ: Μισισσιππί 70.000 τον. Χάβρη, δολ. 8,50 φίο, 25.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 18-22.

ΑΡΓΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ή μέρες, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΙΚΑΡΟΣ: 'Ακαμπα 13.000 τον. φωσφάτα Χαλδία, δολ. 25,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΦΡΑΝΤΖΗΣ Μ.: Τζουμποϊλ 15.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 18,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 7-11.

ΑΡΜΑ: Ρεουινόν 12.000 τον. ζάχαρη χύδην Μασσαλία, λίρες 29,80, 2.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 20-30.



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

14 Skouze Str. 18536 Piraeus Tel 4519266 4180593 4516195 4180916
Tlx 241150 213207 GMS GR 213025 SSK GR
Telefax 4182432

ΑΡΕΤΗ: Γιούζιν 35.000 τόν. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 38,50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 16-23.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Σαίντ Λόρενς 20.000 τόν. σιτηρά Βερακρούζ, δολ. 17,00 φίο, 4 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 16-20.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Πόρτ Κέμπλα 120.000 τόν. γαιάνθρακες Γκέντ, δολ. 13,80 φίο, 35.000/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΜΠΕΛΑ: 41.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Βραζιλία Σεπτεμβρίου 5-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 9.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ: 27.560 τόν. d.w. του 1977, παράδοση στὸν πιλότο Σουηδία μέσα Σεπτεμβρίου, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.800 τήν ημέρα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 15.770 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Αντοφαγκάστα Σεπτεμβρίου 15-20, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 5.975 τήν ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: 63.890 τόν. d.w. του 1983 παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτέμβριο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.000 τήν ημέρα τὶς πρώτες 50 ημέρες καὶ δολ. 12.000 τήν ημέρα τὶς ἐπόμενες.

ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ: 217.250 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. Κορέα ἄμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Δυτικῆς Αυστραλίας, δολ. 18.900 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.830 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Σιγκαπούρη ἀρχές Σεπτεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Αργεντινῆς / Βραζιλίας, δολ. 10.650 τήν ημέρα.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.: 35.430 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Σεπτεμβρίου

20-30, επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.500 τήν ημέρα.

ΣΗΜΠΟΝΙ: 52.200 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Λόριεντ τέλη Αὐγούστου, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 10.600 τήν ημέρα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ: 117.700 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ρότερνταμ Σεπτεμβρίου 10-16, ταξίδι μέσω 'Ορινόκο με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: 32.278 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Ρεκαλάδα Σεπτεμβρίου 20-27, επαναπαράδοση Περού, δολ. 8.300 τήν ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 63.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Τσουρούγκα Σεπτεμβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Βοστόν με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ: 37.428 τόν. d.w. του 1979, παράδοση 'Αβονμαουθ Σεπτεμβρίου 14, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 8.500 τήν ημέρα.

ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ: 35.780 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 8-15, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 9.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλοῦ υπό ξρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.930 τόν. d.w. του 1982, παράδοση ΗΒ Σεπτέμβριο, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.000 τήν ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.700 τόν. d.w. του 1978, παράδοση στὸν πιλότο Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 5-10, επαναπαράδοση 'Ανατολ. 'Αφρική, δολ. 7.150 τήν ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 1-3, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 9.200 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 37.580 τόν. d.w. του 1973, παράδοση στὸν πιλότο 'Αμβέρσας Σεπτεμβρίου 3-9, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 τήν ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1983, πα-

ράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 8, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.600 τήν ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΡΕΤΗ: 40.315 τόν. d.w. του 1989, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Σεπτέμβριο, ταξίδι 4-6 μηνών, δολ. 9.250 τήν ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: 69.350 τόν. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία ἄμεση, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.386 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 20-30, ταξίδι 10-12 μηνών, δολ. 13.300 τήν ημέρα.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: 104.800 τόν. d.w. του 1974, παράδοση 'Ατλαντικό ἄμεση, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 14.500 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: 'Ανατολ. ἄκτή Μεξικού 105.00 τόν. Τριέστη, WS 59, Σεπτεμβρίου 4. **ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.:** Λά Σαλινά 60.000 τόν. Κεμπέκ, WS 145, Σεπτεμβρίου 4.

ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: ΗΒ/ Κόντινεντ 27.000 τόν. καθαρά Βραζιλία, WS 150, Σεπτέμβριο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Φλόντα 69.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 117,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Σαλλόμ Βόε 130.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 70, ὁψιόν Μεσόγειο WS 80, Σεπτεμβρίου 11.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 70, ὁψιόν Μεσόγειο / 'Ανατολ. ἄκτή Καναδά, WS 75, Σεπτεμβρίου 16.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Περσικό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 95, Σεπτέμβριο.

ΣΗΟΟΥΘ: 'Αλεξάνδρεια 25.000 τόν. Μεσόγειο, WS 180, Σεπτεμβρίου 6.

ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Μεσόγειο 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 160, Σεπτέμβριο.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Ζουεϊτίνα 80.000 τόν. Λαβέρα, WS 90, Σεπτεμβρίου 14.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ράς Σουκχέιρ 115.000 τόν. Σικελία, WS 75, Σεπτεμβρίου 6.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Πασκάγκουλα 30.000 τόν. καθαρά Βραζιλία, WS 155, Σεπτεμβρίου 10.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σαίντ Κρουά 40.000 τόν. καθαρά Νέα 'Υόρκη, WS 115, Σεπτεμβρίου 6.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: 'Ανατολ. ἄκτή Μεξικού 80.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Σεπτεμβρίου 11.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Βενεζουέλα 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Σεπτεμβρίου 6.

ΓΕΡΟΣ: Λά Σαλινά 33.000 τόν. Λαβέρα, WS 125, Σεπτεμβρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Λά Σαλινά 73.000 τόν. Σαλμέτ, WS 120, Σεπτεμβρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 113.000 τόν. Πόρτ Στανβάκ, WS 82,5, Σεπτέμβριο.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Γουαντί Φεϋράν 70.000 τόν. 'Ιταλία, WS 82,5, Σεπτέμβριο.

ΦΙΝΕΣ Λ.: Πουέρτο Μιράντα 39.000 τόν. Κόρπους Κρίστι, WS 150, Σεπτεμβρίου 16.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Σκίκντα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 162,5, Σεπτεμβρίου 11.

ΧΑΛΚΗ: Λαβέρσα 30.000 τόν. καθαρά Κιουρασάο, WS 144, Σεπτεμβρίου 13.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Μπετζαία 60.000 τόν. 'Ιταλία, WS 97,5, Σεπτεμβρίου 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕ: Γιαμπού 115.000 τόν. Μοχαμέντια, WS 70, Σεπτεμβρίου 25.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Ράς Τανούρα 160.000 τόν. 'Ινδία, WS 65, Σεπτεμβρίου 11.

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Με τήν συνεργασία τῆς γνωστῆς εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τὶς τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στὶς 12 Σεπτεμβρίου, 1991.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	75.000	150.00
Γένοα	92.00	211.00
'Αμβούργο	77.00	170.00
Χάβρη	95.00	206.00
Πειραιᾶς	90.00	199.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	90.00	240.00
Τζέντα	99.14	217.53
Ράς Τανούρα	92.42	194.43
'Ην. 'Αρ. 'Εμιράτα	84.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ:

Λάγος	83.00	183.00
Ντακάρ	110.00	212.00
Λάς Πάλμας	87.00	187.00

Θέουτα	83.00	191.00
Ντῶρμπαν	86.00	209.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

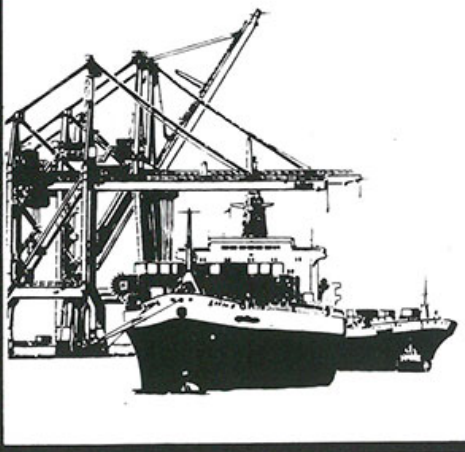
Κολόμπο	77.00	300.00
Σίδνεϋ	100.00	213.00
Χόγκ Κόγκ	94.00	190
Σιγκαπούρη	76.00	170.00
Τόκιο	102.00	225.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	86.00	200.00
Νέα 'Υόρκη	89.00	193.00
Χάμπτον Ρόουντς	89.00	193.00
Χιούστον	73.00	163.00
Νέα 'Ορλεάνη	73.00	163.00
Λός 'Αντζελες	73.00	206.00
Κρίστομπαλ	86.00	204.00
Ρίο 'Ιανείρο	97.00	329.50
Μπουένος 'Αϊρες	111.00	222.00
Μοντεβιδέο	127.00	239.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται ἀπό τήν Transmarine Πειραιᾶ, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, Φάξ: 4138581.

NAFTIKA CHRONIKA



HOPES BELTED

The liberation of Kuwait had raised hopes in the West that the reconstruction of the country would become a gold rush.

One year after the invasion, these hopes are beginning to be belied.

At first, it had been estimated that the seventh-month occupation and looting of Kuwait by the Iraqis would take 100 billion dollars to restore, while the more optimistic believed contracts totalling 500 billion dollars would be handed out.

As the months passed, estimates fell to 20 to 30 billion dollars which, as it appears, will be the maximum obtainable by the countries which are taking part in the restoration: USA, Britain, France and Italy.

According to the Americans, the Kuwait government has so far produced only 600 million dollars of which two thirds have gone to American contractors. Many of these companies had believed that Kuwait had been flattened and would have to be rebuilt from scratch. Today, however, they realise that is not the case. The British also admit that everybody was wrong with their original estimates and only 59 British companies have so far signed contracts totalling 434 million dollars. Finally, the French and Italians have succeeded so far in signing only three contracts.

THE JOINT MEETING OF THE UGS AND THE COMMITTEE

The second regular meeting in 1991 of the boards of the Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee of London took place in Piraeus on 3rd September.

Both sides noted the need to continue the cooperation between both bodies with the state and with the unions on subjects still under discussion and which have not yet been resolved, with the object of increasing the competitiveness of Greek ships and attracting new blood to the seagoing professions.

Also noted was the fact that the government had delayed taking a decision towards reducing the number of maritime academies by a set date, a development considered to be indispensable for the upgrading of the training provided by these schools.

It was remarked that the dwindling numbers of new cadets could cause an acute crisis in Greek shipping and lead towards a change in its traditional physiognomy. The shipowners unanimously consider that the presence of Greeks on board their ships is absolutely essential for the healthy progress and development of Greek shipping.

Also discussed at length was the pension fund (NAT) problems and the

need was stressed for the government to resolve the problems created by the mistaken social policies of the previous government. Above all, it was absolutely necessary for the government to take measures for the future social security of Greek seamen, particularly the young ones.

The joint meeting was pleased to note the record figures attained by the inflow of foreign exchange from shipping which is likely to be the highest so far. It also expressed its satisfaction for the growing number of ships transferred to the Greek flag which were young in age and high in quality. Also, it considered that continuation of the efforts to upgrade Piraeus as an international financial and shipping centre would result in increased foreign exchange earnings and job opportunities.

As far as the international scene was concerned, it was noted that the Greek factor was continuing to make an effort to cope with the problems created by initiatives taken by certain countries or organisations which could reduce competitiveness, particularly with respect to US anti-pollution legislation, the proposed amendments to Solas 74 and Marpol 73/78 and the subject of quality management assurance.

THE NINTH SEMINAR

The 9th International Seminar of Piraeus, organised by the Piraeus Marine Club in cooperation with the International Centre for Shipping Trade and Finance of London's City University, will be held on 14th and 15th November 1991 on the subject of the international economy and shipping finance.

The seminar will be chaired by Mr. Panayotis Tsakos, vice-president of the Greek Shipowners' Union and coordinated by Professor Constantine Grammenos.

Shipping circles have always shown a great interest in these seminars which have also proved extremely useful for the City Piraeus.

Among the subjects to be covered are world economic developments, international interest rates, currency fluctuations, the markets for liquid and dry cargoes and sources of shipping finance.

The seminar will be opened by the Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides

and addressed by the president of the Piraeus Marine Club, Mr. N. Cotzias and the British ambassador, Sir David Miers. Distinguished speakers of the seminar include: Mr. I. Beauchamp of Hambros Bank, Mr. J. Bentlage of Deutsche Schiffsbank, Mr. A. Brauner of Midland Montagu, Mr. L. Jorgensen, president of MAN B & W Diesel, Prof. C. Grammenos of City University, Mr. S. Leatham of Oceanic Financial Services, Mr. E. Shawer, president of Gibson, Mr. P. Vogt, president of Vogt and Maguire Ltd, and Mr. C. Wikborg of the Fearnley Group.

DAMAGES AND THE UNDERWRITERS

Total damages assessed in 1988 amounted to 509 million pounds and the even more painful predictions for 1989 and 1990 have jeopardised the very existence of Lloyds of London. It is to be noted that these results con-

cern only the marine sector, since the other three (land, air and engines) showed a profit.

Lloyds of London, who must not be confused with Lloyds Register, are a peculiar organisation which was described in 1939 by our insurance correspondent «The legal position of Lloyds». Indeed, Lloyds is not a company but an insurance market with a financial organisation that is totally different from other insurance companies. It includes today 26,000 members (names), each of whom must be able to make available at a moment's notice the sum of 250,000 pounds. These members accept unlimited personal liability and are personally responsible for the payment of damages.

They are organised into 430 syndicates which specialise in all forms of insurance. Each member can cover more than one syndicate in order to spread risks. Work is conducted via Lloyds brokers and the policy holders do not come into contact with the insurer.

A consequence of this system is that damages are not borne uniformly by Lloyds members. About 70% of the active syndicates showed a profit in 1988 as did about 10,000 of Lloyds members.

THE WORLD'S SMALLEST COMMUNICATION SYSTEM

Inmarsat-C, the world's smallest two-way mobile satellite communications system, allows two-way text or data messages of up to several pages in length to be sent and received between fixed telecommunications networks and mobiles anywhere in the world.

Inmarsat-C is available commercially in the Pacific, Indian and Atlantic Ocean - East regions through five land earth stations, handling some 4,500 messages each day. Calls are routed to and from mobile terminals, via the Inmarsat satellite system and through land earth stations which connect the Inmarsat - C system with local public switched networks. The five land earth stations in operation are Blaavand (Denmark), Pleumeur Bodou (France), Perth Indian Ocean region and Perth-Pacific Ocean region (Australia) and Sentosa (Singapore).

BRITAIN ANNOUNCES OFFICIAL RECOGNITION OF THE MARSHALL ISLANDS

Britain's Lord Caithness, Minister of State at the Foreign and Commonwealth Office, announced on August 1, 1991 that Britain would immediately recognize the Republic of the Marshall Islands as an independent state.

This announcement was made as Lord Caithness, addressed the meeting of the South Pacific Forum in Micronesia.

Britain's recognition of the Republic of the Marshall Islands follows the December 22, 1990 vote of the United Nations to officially terminate the Trusteeship Agreement under which the Marshall Islands was a U.N. trust territory until its independence in 1986.

«WITH THE EXCEPTION OF GREECE»

The president of the Japanese Shipowners' Association recently appealed to Japanese public opinion to show a greater appreciation of the economic importance of sea transport and its role in improving living standards. He reminded the Japanese that during the Gulf war, Japanese ships were able to keep the islands supplied with their needs in oil fuel and gas and saved them from the chaos that would have ensued if these supplies had been cut off. He added that although the Japanese merchant fleet was one of the largest in the world, it was not competitive enough.

Running costs needed to be reduced and the quality of service had to be improved, provided the shipping companies could earn a reasonable profit and the fleet itself was assured a stable proportion of national cargoes.

Commenting on the above, foreign shipping journals said this message was not directed to the appropriate government quarters but to shipping circles as well who should make public opinion aware of the problems, if political pressure was needed. The

commentators added that this complaint of the Japanese shipowners was valid for shipowners the world over, with the exception, perhaps of Greece.

Of Greece? Well, well, we are being done an honour we very much fear we do not deserve.

DELEGATION TO IUMI

Some 30 representatives from members companies of the Institute of London Underwriters and its executive will attend this month's annual conference of the International Union of Marine Insurance, which is being held in Boston, September 15-19.

IUMI last held its annual conference in the USA in 1980 when the venue was Seattle.

THE FLOATING STRUCTURES ASSOCIATION OF JAPAN TO PROMOTE LARGE FLOATING STRUCTURES

The Floating Structures Association of Japan, headed by Isamu Yamashita as chairman, comprising 114 leading companies in the construction steel, shipbuilding, banking, non-life insurance, trading and other industries, recently decided to promote projects in seven areas involving large scale floating structures. The association, established in July 1990, studied both domestic and overseas needs for floating structures and what kinds of projects would be suitable for such structures, and recently decided to focus its promotional efforts on projects in the following seven broad areas. It will undertake more detailed studies on such projects, and select specific locations for them.

The ranges of projects whose realization will be promoted by the association, include floating airports, floating facilities for waste disposal, integrated floating port facilities, floating resorts and sports facilities, floating ocean research bases, floating highways and finally multipurpose floating cities.

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 χώρας 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. ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ...	71	1594
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ...	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ...	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ...	74	16819
ΑΓΙΟΣ...	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ...	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ...	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ...	83	45293
ΑΕΤΟΣ...	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ...	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ...	67	9443
ΑΙΓΙΑΛΗ...	74	55783
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	78	11084
Α'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	18800
Α'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ...	78	8333
Α'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ...	77	9136
Α'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021
Α'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ρ...	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΤΝΤ...	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ...	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ...	73	53964
ΑΙΤΟΛΟΣ (δ.)...	69	1599
ΑΚΜΗ...	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ...	78	13889
ΑΚΡΟΠ...	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638
ΑΚΤΗ...	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II...	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III...	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	83	15857
ΑΛΙΝ II...	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ...	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΝ...	85	24700
ΑΛΚΙΜΗΝΗ...	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'Θ...	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ...	84	36958
ΑΜΙΛΙΑ...	72	13631
ΑΜΟΡΟΣ...	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ...	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΤΝΤΟΜ...	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'Σ...	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ...	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584

πρός Μαρόκο 14/8
α. Ίντσον 12/8
πρός Βικτώρια 1/8
ύψωσε σημαία Μάλτας
μεσογειακές μεταφορές
«ε. Άμβέρσα 26/8
πρός Βάρνα 21/8
α. Βανκούβερ 9/8
πρός Τζακάρτα 20/7
πρός Γκάδνη 22/8
πρός Ν. Άμερική 2/8
πρ. «Αηλιώτης»
πρός Ίταλία 21/8
πρός Τρίπολη 15/8
μεταφορές Πάτρας
πρός Βαλέντια 9/8
πρ. «Ακοή»
ε. Μπρισμπαλιν 21/8
πρός Πόρτ Άλφρεντς 10/8
πρός Τομακομάϊ 5/8

ε. Πόρτο Μπολιβάρ 13/8
πρός Καζαμπλάνκα 4/8
πρός Τουμπασό 2/8
α. Χάμιλτον 9/8
πρός Λάζαρο Κορντένα 7/8
πρός Ίαπωνία 14/8
α. Ν. Όρλεάν 17/8
ε. Σιγκαπούρη 18/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λατόκια 19/8
ε. Νιχάμ 17/8
ε. Κόμπε 15/8
ε. Πειραιά 28/7
ε. Μπαγκκόκ 21/7
πρός Γιαντί 11/8
ε. Λονδίνο 20/8
πρός Ίρην 22/4
πρός Τζέντα 19/8
ε. Πειραιά 1/4
άργει Πειραιά
στό Μπαντάρ Άμπας
πρός Τουρκία 14/8
ε. Θεσσαλονίκη 8/8
α. Αλεξάνδρεια 16/8
πρός Χόγκ Κονγκ 9/8
πρός Κριστομπαλ 31/7
πρός Κεταπάκ 26/7
ύπό ναυπήγηση
ε. Ρότερνταμ 25/8
α. Ν. Όρλεάν 16/8
α. Χόγκ Κονγκ 19/8
πρός Μαυρίκιο 9/8
ε. Ν. Όρλεάν 19/8
α. Ζήμπρουκε 16/7
πρός Νιούπορτ 5/7
α. Μπουσάν 3/8
πρός Κεραμάν 3/7

πρός Ναντόρ 23/8
ε. Ν. Όρλεάν 16/8
πρός Δ. Αφρική 22/8
πρός Ρότερνταμ 15/8
πρός Σάντος 16/8
πρός Μαρακάιμπο 21/8
πρός Σαγκάη 29/7
ε. Πόρτ Κέμπα 17/8
πρός Σιγκαντίγκ 11/8
πρός Γιοκοχάμα 18/8
ε. Πόρτο Καμπέλλο 28/7
πρός Μαυρίκιο 12/8
πρός Μπαγκκόκ 24/7
ε. Ντάρμπαν 21/8
ε. Γιοκοχάμα 10/8
πρ. Χόγκ Κονγκ 26/7
ε. Κεταπάκ 22/8
πρός Κίνα 7/8
στή Μανίλα 23/8
πρός Ποχάγκ 19/7
πρός Ρότερνταμ 16/8
πρός Λονδίνο 21/8
α. Φλάσσινγκ 16/8
α. Λέ Χάβρη 17/8
πρός Ντάρμπαν 9/8
πρός Μπενανκούρ 13/8
πρός Άλγερύ 28/5
πρός Τσιγούαν 21/7
πρός Ίνδονησία 30/7
πρός Άλγερύ 11/7
πρός Γκεράλντον 9/8
ε. Άκαμα 2/8
ε. Νιούκασλ 14/8
ε. Γκαίμπς 22/8
πρός Σαγκανασέκι 25/7
πρός Βομβάη 3/8

ΑΝΑΞ ΛΑ'ΤΟΝ (δ.)...	82	3356
ΑΝΑΞ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)...	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222
ΑΝΑΦΗ...	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	15592
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ...	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ...	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)...	69	46389
ΑΝΝΑ Δ...	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ...	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)...	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ...	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)...	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ...	76	6051
ΑΠΟΛΙΑ...	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)...	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)...	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)...	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)...	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ...	78	20328

ΑΡΕΤΗ...	73	13631
ΑΡΕΤΗ...	89	23454
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II...	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134
ΑΡΙΕΛ...	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	85	13600
ΑΡΙΩΝ...	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ...	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)...	82	30042
ΑΡΚΑΣ...	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ...	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ...	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ...	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	66259
ΑΡΤΕΜΩΝ...	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ...	70	13363
ΑΣΤΗΡ...	74	13633
ΑΣΤΡΟΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)...	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)...	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ...	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ...	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ...	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ...	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ...	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)...	75	44601
ΑΤΛΑΣ...	77	11804
ΑΥΛΙΣ...	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ...	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ...	66	2335
ΑΦΡΟΣ...	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ...	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑ'ΤΖΟ ΡΗΦΕΡ...	72	5882
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ...	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ...	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)...	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)...	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)...	59	1599
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)...	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ...	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)...	72	57527

πρ. «Vulcanus II»
ε. Ν. Όρλεάν 10/8
έπισκ. Πειραιά 6/8
ε. Χέι Πόιντ 4/8
πρός Ίαπωνία 19/7
πρός Φουτζέιρα 5/8
πρός Ίαπωνία 3/8
ε. Σιγκαπούρη 1/8
πρός Φουτζέιρα 17/6
πρός Ράς Τανούρα 22/8
ε. Γιοκοχάμα 16/8
πρός Βανκούβερ 26/7

ε. Βενετία 21/8
πρός Μπουσάν 21/7
πρός Τζιμπούτι 21/8
πρός Λά Γκουλέτ 12/8
ε. Κόμπε 14/8
ε. Χιότσον 19/8
ε. Κάδιξ 19/8
ε. Κωνσταντίνα 19/8
πρός Χόγκ Κονγκ 18/8
πρός Κήλαγκ 20/7
α. Μπωμόντ 5/8
πρός Χέι Πόιντ 23/8
πρός Λισαβώνα 18/8
πρός Γιβραλτάρ 17/8
πρός Ουλσάν 18/8
πρός Βαλτιμόρη 21/8
πρός Καμσάρ 8/8
μετ. «Χρυσή» (ε.)
ε. Διλισκελαιο 16/8
μετ. «Αμολιάν» (ε.)
πρός Πόρτο Σαντίνο 29/7
α. Σίνες 7/8
πρός Πόρτ Κέμπα 5/8
πρός Πόρτ ντέ Μπουκ 18/8
πρός Δ. Αφρική 1/8
πρός Ρότερνταμ 12/8
ύπό ναυπήγηση
πρός Ταϊβάν 25/7
ε. Λός Άντζελες 12/8

πρός Σαμπανγκάν 21/7
πρ. «Gaith»
πρός Νακόντα 14/7
πρός Ίντσον 21/7
α. Κάτκα 20/8
πρός Χόγκ Κονγκ 7/8
ε. Λισαβώνα 13/8
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Μπαλόα Τέρμ. 17/8
πρός Τζέντα 23/8
πρός Μπ. Άμπας 19/5
πρός Αυστραλία 4/8
α. Φουτζέιρα 9/8
ε. Κασίμα 9/8
πρός Δ. Αφρική 27/5
πρός Πειραιά 26/7
πρός Δακάρ 15/7
πρός ΗΠΑ 11/8

πρός Όζακα 8/8
ε. Κωνσταντίνα 15/8
ε. Φόξ 17/8
ε. Χιότσον 19/8
ε. Τζεν. Σάν Μαρτίν 30/7
α. Πειραιά 21/8
πρός Μόντρεαλ 16/8
α. Ν. Ύορκ 12/8
έπισκ. Ντουμπάϊ 7/8
α. Λισαβώνα 15/8
πρός Βοστώνη 11/8
πρός Κόλπο ΗΠΑ 8/8
ε. Κόμπε 16/8
ε. Σακιάιτε 14/8
πρός Ρότερνταμ 17/8
α. Χιότσον 28/7
πρός Μπαντάρ Άμπας 1/5
α. Μπουλών 15/8
ε. Άμβέρσα 18/8
άργει Πειραιά
α. Μπουεναβεντούρα 13/8

άργει Πειραιά
έπισκ. Πειραιά 12/7
πρός Σαγκάη 21/6
πρός Μπ. Άμπας 23/7
ε. Πειραιά 7/8
πρός Βόλο 14/8
πρός Πειραιά 19/8
ύπό ναυπήγηση
α. Μπουεναβεντούρα 16/8
α. Μπιλμάο 8/8

BIBH M.	78	1600
ΒΟΛΟΣ I.	58	10340
ΒΟΛΤΑΣ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΕΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΩ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΔΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟ 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 ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΘ	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΟΖ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342

ε. Γκάλατσα 17/8	
μεσογονιακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 14/8	
πρ. «Sumiko»	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Νταμμό 23/7	
μεσογονιακές μεταφορές	
πρ. Νοβοτλίβ 5/8	
ε. Λατόκα 20/8	
α. Ν. Όρλεάνη 10/8	
μεταφορές Φουτζέιας	
πρ. Μερσίνη 9/8	
ε. Βόλο 18/8	
πρ. Κωνσταντίνα 30/7	
στή Φουτζέια (ἀποθήκη)	
πρ. Ρας Σουκχέρ 22/8	
πρ. Βαντί Φείραν 13/8	
πρ. Τζουμπάι 17/8	
πρ. Άβνα 21/7	
πρ. Πόρτο Όρντα 4/8	
πρ. Βενεζουέλα 30/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 20/8	
πρ. Σχέσιαν 20/8	
α. Ν. Όρλεάνη 19/8	
ε. Μπουεναβεντούρα 14/8	
πρ. Ν. Όρλεάνη 12/7	
πρ. ΗΠΑ 22/7	
ε. Πόρτο Καμπέλο 29/7	
α. Λατόκα 18/8	
μετ. «Axionestis» (μ.)	
ε. Ντάρμπαν 18/8	
πρ. «Πανόραμα»	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. Γάνα 21/8	
πρ. Σρί Λάνκα 15/8	
πρ. Αυστραλία 15/8	
πρ. Καμπάνα 13/8	
ε. Άμβέρσα 23/8	
πρ. Γένοβα 21/8	
ε. Λός Άντζελες 20/8	
πρ. Τσιβάν 9/8	
πρ. Ντάρμπαν 17/7	
δ. Κων/πολή 11/8	
πρ. Κασσιούγκ 30/7	
ε. Ντάρμπαν 15/8	
πρ. Μπόταν Μπαί 29/7	
πρ. Βομβά 14/8	
α. Άλεξάνδρεια 18/8	
πρ. Σίκιντα 19/8	
α. Φός 18/8	
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 5/8	
α. Φός 18/8	
πρ. Γιάννου 15/7	
μετ. «Ιντσόν Γκλόρυ» (ε.)	
πρ. Χάργκ Άιλαντ 31/5	
μεσογονιακές μεταφορές	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/8	
ἀργεί Άλιβέρι	
πρ. Άβνα 11/6	
ε. Ίμινγκχαμ 20/8	
α. Ν. Όρλεάνη 17/8	
πρ. Κιουρασάο 17/8	
α. Πρίνς Ρούπερτ 16/8	
α. Γέλα 16/8	
ε. Κασσιούγκ 14/8	
ε. Καράτσι 5/8	
πρ. Πειραιά 14/8	
πρ. Φουτζέια 22/7	
μεσογονιακές μεταφορές	
πρ. Άπω Άνατολή 12/8	
ε. Βαρκελώνη 22/8	
πρ. Μπ. Χουμίνι 2/8	
ἀργεί Βασίρα	
ε. Ρότερνταμ 21/8	
πρ. Ρας Τανούρα 16/7	
πρ. Ποχάγκ 30/7	
α. Κασσιούγκ 7/8	
πρ. Κεμπέκ 22/8	
πρ. Πόρτο Χουενέμε 11/8	
πρ. Γιαβάτα 7/8	
α. Ροζάριο 7/8	
α. Άλεξάνδρεια 15/8	
ε. Θεσσαλονίκη 4/8	
ε. Γιβραλτάρ 14/8	
στή Πόλη (ἀποθήκη)	
πρ. Ματαράνι 2/8	
πρ. Καράτσι 9/8	
πρ. Ρας Τανούρα 12/8	
μεσογονιακές μεταφορές	
πρ. Βραζιλία 3/8	
πρ. Μπουσάν 10/8	
πρ. Βιτόρια 13/8	
ε. Άμβέρσα 26/8	
πρ. Ίταλία 13/5	
α. Χοντίντα 14/8	
πρ. Ίντσόν 15/8	
πρ. «Istanbul Z.»	
πρ. Ίστανβουλ 7/8	
πρ. Λισαβόνα 17/8	
επισκ. Πειραιά 21/2	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. Μπεϊχλί 18/7	
πρ. Τέμα 22/8	
πρ. Βουβά 29/7	
α. Ρεϊνιόν 11/8	
πρ. Κιουρασάο 20/8	
α. Ν. Όρλεάνη 4/8	
πρ. Σάντος 19/8	
πρ. Άκαμπα 23/8	
ε. Σιμονσέκι 5/8	

ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338
ΖΕΥΣ	71	87657
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΑ	84	14103
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	88	12660
ΘΑΛΕΙΑ	62	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΛΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	65	26174
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
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
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	74	12469
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
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ 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	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	80	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
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΟΛΟΣ (δ.)	74	60352
ΚΙΡΚΗ (δ.)	90	44954
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470

α. Μπωμόντ 10/8	
πρ. Χοντίντα 4/8	
ε. Πειραιά 21/8	
πρ. Ταυλάνδη 7/8	
μετ. «Ρόδος» (ε.)	
πρ. Τουμπαράο 23/8	
μετ. «Σκιάθος»	
πρ. Πόρτ Έλζαμπεθ 23/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 21/8	
πρ. Κήλαγκ 17/8	
ε. Βενετία 20/8	
ε. Λός Άντζελες 25/8	
α. Χόγκ Κόγκ 15/8	
πρ. Σάντος 6/8	
πρ. Σιγκαπούρη 15/8	
α. Χάιφα 22/8	
πρ. Νουακασότ 7/8	
πρ. «Phillips Oklahoma»	
πρ. Ρουμανία 13/8	
ε. Όμπαν 13/8	
πρ. Ματάνζας 9/8	
α. Ν. Όρλεάνη 18/8	
πρ. Νουαντίμπο 25/8	
πρ. Μιλάκι 22/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/8	
πρ. Μπουσάν 31/7	
α. Κοτονού 6/8	
ύψωσε σημαία Μάλτας	
πρ. «Berlinda»	
πρ. Σιγκαπούρη 19/7	
πρ. Σ. Άραβία 15/8	
πρ. Πειραιά 10/8	
πρ. «Raparapa»	
πρ. Άγγλια 22/8	
α. Ν. Όρλεάνη 10/8	
πρ. Πόρτα 15/8	
επισκ. Πειραιά 24/8	
πρ. Σουδάν 1/8	</

ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (6)	67	14926	ε. Θεσσαλονίκη 15/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (6)	86	26874	ε. Ρουαί 20/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (6)	73	42470	ε. Τζέντα 9/8
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (6)	86	24000	α. Χιούστον 5/8
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (6)	86	24900	πρόσ Εύρωπη 14/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (6)	74	61054	πρόσ Γιάννου 22/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (6)	73	61054	α. Φός 12/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (6)	73	42470	α. Πειραιά 7/8
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (6)	86	24000	α. Πειραιά 18/8
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (6)	86	24000	πρόσ Άρξου 22/8
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΤ'Μ (6)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρόσ 'Ισραήλ 17/8
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. 'Ελσινόρη 18/8
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (6)	80	19882	δ. Θέροντε 'Ατλαντ 6/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Καρταγένα 19/8
ΚΥΘΝΟΣ (6)	71	17355	α. 'Αλεξάνδρεια 14/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (6.7)	74	60250	μετ. «Κάλαμος»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (6)	77	18658	πρόσ Πειραιά 19/8
ΛΑΜΚΟΣ	61	5643	ε. Δρέπανον 15/8
ΛΑΜΩΝ	69	8825	πρόσ Φρητάδων 13/8
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρόσ 'Ισπανία 15/8
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Σαντακάν 7/8
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965	πρόσ Κάρπαθο 6/7
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	πρόσ Βηρυτό 20/8
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874	μετ. «Κάσσο» (ε.)
ΛΕΟΝΤΑΣ (6)	74	52830	α. Λέγκχορν 8/8
ΛΕΩΝ	73	70931	πρόσ 'Ισπανία 1/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (6)	66	29287	στή Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρόσ Κολόμπο 9/8
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	πρόσ Γιοκχαμά 15/8
ΛΗΤΩ	76	18104	πρόσ Βουβάη 2/7
ΛΗΤΩ	77	11264	πρόσ Κουβέιτ 30/7
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρόσ 'Ισπανία 7/8
ΛΙΚΑ	76	61615	πρόσ Δουγκέρκη 21/8
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505	πρόσ Πόρτο Λιμών 14/8
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 20/8
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	στή Βασώρα
ΛΟΥΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36600	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρόσ Τουρκία 10/8
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Λίβερπουλ 14/8
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	πρόσ Μίλφροντ Χάβεν 23/8
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	ε. Νισόπορτ 19/8
ΜΑΖΑΛ II (6)	65	2676	α. Χάιφα 19/8
ΜΑΘΡΑΚΙ (6)	70	17485	πρόσ Ρόττερταμ 20/8
ΜΑ'ΤΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047	ε. Καράσι 16/8
ΜΑΙΟΝΔΡΟΣ (6)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέρι 18/8
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρόσ 'Ιράν 8/8
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρόσ Νικόσια 18/7
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Φιλαδέλφεια 14/8
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρόσ Μπ. 'Αμπάς 13/7
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρόσ 'Ιταλία 8/8
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	στό Μπ. 'Αίρες 21/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	μετ. «Μακεδών»
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Κουίνχουαγκντάο 4/8
ΜΑΝΕΖΙ	70	11256	ε. Μπλάγιε 14/8
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρόσ 'Ακαμα 14/8
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρόσ Γκάλατς 20/8
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (6)	83	31951	α. Μπωμόντ 1/8
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρόσ Ρόττερταμ 16/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρόσ Κίλαγκ 30/7
ΜΑΡΑΘΩΝ (6)	71	18552	πρ. «Marathon Key»
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Μαβίλα 16/8
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρόσ 'Ιράν 14/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. 'Αμβέρσα 23/8
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρόσ 'Ομαζέκι 21/7
ΜΑΡΙΑ Κ. (6)	70	51602	πρόσ Χιούστον 26/6
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	έπισκ. 'Αμβούργο 22/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (6)	73	17432	ε. Σάρροχ 11/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (6)	75	68411	μεταφορές 'Ερυθράς
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Γιβραλτάρ 13/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (6)	81	26938	α. Σάν Φραντσκο 29/7
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (6)	73	64948	πρόσ Δ. 'Αφρική 2/8
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	α. Κόρπους Κρίστι 6/8
ΜΑΡΙΝΑ (6)	80	40000	πρόσ Σάο Φραντσκο 5/8
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	πρόσ Λά Παμπλικά 3/8
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Πόρτ Χέντλαντ 19/8
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	α. Πειραιά 18/8
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/8
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	πρόσ Νοβοροσσκ 2/8
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/8
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρόσ Πόρτο Κουεζάλ 1/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρόσ Φιλιππίνες 1/8
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Σάν Νικόλας 16/8
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Γιβραλτάρ 15/8
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	62	20432	πρόσ Ν. Καληδονία 13/7
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	πρόσ Κεηττάουν 7/8
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	βυθισμένη Ρένιν 24/8
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρόσ Ντάρμπαν 19/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Νάπολη 19/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/8
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρόσ 'Οίτα 9/8
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	έγκυαταλέφθηκε 16/11/89
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	στό 'Ορν 31/8/90
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΓΝΕΡ	71	15998	α. Πόρτο Κουεζάλ 10/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	72	1563	πρόσ Πόιντ ω Πιέρ 24/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Κίγκστον 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 19/8
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρόσ Μανζανίλο 30/7
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΤΣ	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ε. Μαροκίμιο 14/7
ΜΙΝΙ ΛΗΚ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Λός Πάλμας 14/8
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πειραιά 16/8
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	πρόσ ΗΠΑ 14/8

ΜΙΝΙ ΛΟΤ.....	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ.....	70	1587	πρόσ ΗΠΑ 15/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.....	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.....	75	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/7
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ.....	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ.....	70	1580	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/7
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	64	4575	πρόσ Τζέντα 15/8
ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	στό Κορύ Μπαί 22/8
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	πρόσ Κωνσταντίν 8/8
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	ε. 'Οδησσό 5/8
ΜΙΧΑΗΛ (6).....	76	51977	α. Καμπίντα 28/7
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	ε. Σέτε 20/8
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	ε. Λισαβώνα 6/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	έπωλήθη 'Ελληνες
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.....	82	32239	α. 'Ιντσόν 11/8
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ.....	69	8047	έπισκευές Πειραιά 24/6
ΜΟΡΙΑΣ.....	77	13357	ε. Τής 22/8
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.....	77	5785	ε. Φάμουθ 15/6
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	πρόσ Ρίτσαρντ Μπαί 7/8
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ.....	66	3881	α. Κότκα 20/8
ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373	πρόσ Βανκούβερ 17/8
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.....	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΟΕΜ.....	72	17728	ε. Σιγκαπούρη 10/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (6).....	83	32029	έπισκ. Σιγκαπούρη 7/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	πρόσ ΗΠΑ 20/8
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ.....	73	52831	μετ. «Διάπορος»
ΜΠΡΑΜΣ.....	86	21536	α. Λοριέντ 21/8
ΜΥΚΗΝΑΙ.....	79	11633	πρόσ Ρίο 'Ιανέρι 5/8
ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	πρόσ Τζέντα 13/8
ΜΥΡΕΙΝΙΔΙ.....	77	5785	ε. Πειραιά 13/6
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ.....	77	35233	ε. Σάν Νικόλας 12/8
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ.....	75	35561	έπωλήθη αλλοδαπούς
ΝΑΞΟΣ.....	70	9865	ε. Γκουαγιακούλ 5/8
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	71	6738	πρόσ Μάλμο 9/8
ΝΑΥΑΡΙΝΟ.....	74	8915	πρόσ Μπαντάρ Χομείνι 20/8
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (6).....	75	115207	πρόσ Ρός Τανούρα 21/8
ΝΑΥΣΙΚΑ.....	70	1653	πρόσ Θεσσαλονίκη 19/8
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	16478	πρόσ Τζέντα 24/8
ΝΕΑ ΤΥΧΗ.....	78	16478	α. Ντάρμπαν 14/8
ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	έπωλήθη αλλοδαπούς
ΝΕΝΑ.....	74	39866	πρόσ Σαγκάη
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'.....	67	1598	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	ε. Φουτζέιρα 10/8
ΝΕΦΕΛΗ.....	83	39773	πρόσ Ρίτσαρντ Μπαί 19/8
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στή Δαμιέττα (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (6).....	75	44605	ε. Πειραιά 8/8
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (6).....	78	29972	πρόσ 'Οδησσό 11/8
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (6).....	73	18494	πρόσ Χουέλα 9/8
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (6).....	76	44689	ε. Φός 17/8
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (6).....	75	44601	πρόσ Βενεζουέλα 11/8
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (6).....	80	33769	α. Μερσίνη 16/8
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (6).....	83	38240	ε. Λός 'Αντίλες 17/8
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (6).....	74	56960	α. Φός 21/8
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (6).....	83	30684	πρόσ Κουίντερο 27/7
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	πρόσ 'Ισπανία 14/6
ΝΙΝΗ.....	75	16629	έπωλήθη
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ.....	65	4507	δ. Μπουόνσυμπελ 18/8
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	πρόσ 'Ισπανία 31/7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ.....	87	36543	πρόσ Ματσούρα 27/7
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ.....	84	36300	πρόσ Πόιντ Κόμφορτ 9/8
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ.....	85	35854	α. 'Αμβούργο 17/8
ΝΤΕΒΟΝ.....	81	10076	α. 'Αντεν 16/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	17100	α. Τέμα 28/7
ΝΤΛΑΝΤΖΕΝΣ Π.....	71	9049	έπωλήθη 'Ελληνες
ΝΤΟΒΕΡ.....	81	13598	πρόσ Καμερούν 26/7
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (6).....	71	17744	πρόσ Λισαβώνα 22/8
ΟΔΥΣΣΕΙΑ.....	74	121165	πρ. «Ritula»
ΟΘΟΝΗ (6).....	71	17355	ε. Φός 20/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ.....			
ΝΑΒΙΓΕ'ΙΤΟΡ.....	86	35600	πρόσ Ν. 'Αμερική 2/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.....	86	35600	α. Σάν Λορέντζο 19/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'.....	86	35600	πρόσ Βραζιλία 30/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ.....	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/8
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.....	86	35600	α. Ροζάριο 16/8
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (6).....	76	178808	πρόσ Ούλασν 28/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ).....	82	35417	πρόσ Πόρτ Τάλμποτ 6/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ.....	80	29710	α. Χιούστον 6/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	77	14722	ε. Πόρτ Κάιζερ 19/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879	α. Χάμιλτον 18/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ.....	85	17879	πρόσ ΗΠΑ 8/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.....	84	17879	πρόσ Ποχάγκ 12/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	84	17879	πρόσ Κό Σιχάγκ 11/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ.....	77	14644	έπωλήθη 'Ελληνες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (6).....	91	53000	ε. Φιλαδέλφεια 17/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (6).....	90	53000	πρόσ Ούλασν 28/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (6).....	76	66259	α. Φιουμπαίνιο 15/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (6).....	90	52086	α. Κόρπους Κρίστι 8/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ.....	80	29710	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 8/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ.....	77	14638	έπωλήθη 'Ελληνες
ΟΛΥΜΠΟΣ.....	77	14318	ε. Γουάλλα 10/8
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....	87	59859	ε. Κόρπους Κρίστι 10/8
ΟΡΑΜΑ (6).....	73	20768	πρόσ Πούντα Καρντόν 8/8
ΟΡΛΑΝΤΟ.....	76	37784	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/8
ΟΡΕΥΣ (6).....	71	29749	α. Βενετία 19/8
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20669	πρόσ Λόγος 20/8
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ.....	77	13864	ε. Τενερίφ 11/8
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (6).....	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	77	16505	πρόσ ΗΠΑ 13/8
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ.....	80	14397	έπωλήθη 'Ελληνες
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ.....	82	8911	ε. Μπαγκόγκ 9/8
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ.....	77	8784	ε. Πειραιά 12/8
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ.....	80	9835	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ΠΑΛΛΑΣ.....	71	7890	ε. Ούντεβάλα 16/8
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (6).....	76	81106	ε. Γιβραλτάρ 14/8
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29457	πρόσ 'Ιντσόν 10/8
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	α. Κρόφτον 6/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	82	35127	ε. 'Ακαμα 2/8
ΠΑΝΑΚΕΑ.....	78	24941	πρ. «Αντζουέττα»
ΠΑΝΘΕΑ.....	83	34253	πρ. «World Adventure»
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	πρόσ Σουηδία 10/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10104	πρόσ Λέ Χάβρη 21/8
ΠΑΤΖΗΣ Λ.....	82	35127	πρόσ Κόλοα ΗΠΑ 19/7
ΠΕΛΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545	πρόσ Πόρτ Κέμπλα 2/8
ΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (6).....	87	27333	α. Χιούστον 17/8
ΡΑΚΕΝΟΥ ΙΙ.....	77	15460	πρόσ Μπουαν 8/8

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρός Βιζακαπατάνη 11/8
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	πρός Πύλο 27/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Τζουσίμα Τέρμ. 17/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Τζουσίμα Τέρμ. 10/7
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Πέτερχεντ 22/8
ΠΑΣΦΙΚΗ ΠΡΟΣΓΕΡΕΥΤΗ	78	6298	πρός Πόρτ Έβερνκλίφς 19/8
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Ν. Όρλεάνη 17/8
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Θεσσαλονίκη 7/5
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρός Νεμρούτ Μπαϊ 27/7
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Κόλο ΗΠΑ 1/8
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Χοντίντα 27/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Λαύριο 20/8
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Σίτε 22/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Κονακρύ 1/7
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	α. Ραβέννα 19/8
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 19/8
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Ραβέννα 20/8
ΠΕΛΦΑΛΙΤΕΡ	82	2477	ε. Βόλο 18/8
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρός Κασσιούγκ 10/8
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Σίβιταβέτσια 22/8
ΠΕΡΚΟ (δ.)	72	1597	πρός Φόρο 12/8
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	πρός Πόρτσμουθ 11/8
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Ν. Όρλεάνη 18/8
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Σιγκαντίγκ 18/7
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός Ιαπωνία 13/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 28/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	πρός Μιζουσίμα 14/6
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Βανκούβερ 18/8
ΠΙΤΕΡ Λ.	84	35808	πρός Κεπτάουν 11/8
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Κόντινεντ 15/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Μπαντάρ Χομείνι 10/8
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπό
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681	μετ. «Κώς» (ε.)
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Μπαγκόνκ 16/8
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102	πρός Χάμπτον 18/8
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρός Βενετία 16/8
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	πρ. «Jeniah Luzon»
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	στην Τέμα 3/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Αύγουστα 18/8
ΠΟΠΗ	73	19564	πρός Άλγερια 7/8
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Ταλχαουάνο 5/8
ΠΟΡΤΑ'ΝΤΙΣΙΑ	61	963	ε. Πειραιά 21/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρός Πειραιά 18/8
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Γιοκοχάμα 5/8
ΠΡΕΤΣΙΣ (δ.)	76	40632	α. Όμισάγλ 16/8
ΠΡΕΜΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	ε. Κόρπους Κρίστι 11/8
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	δ. Θέραντεϊ Άϊλαντ 5/8
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Χοντίντα 12/8
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Αυστραλία 16/8
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Τάραντα 18/8
ΠΥΛΟΣ	72	9284	ε. Γκντάνσκ 16/8
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Βαλτική 5/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Αμφιλοχία 22/8
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	78	18325	πρός Έλντρά 19/8
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	πρός Σ. Άραβία 22/8
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	πρός Ραμπίχ 19/8
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683	πρός Ιαπωνία 23/8
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	ε. Μπρίντιζι 11/8
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός Μήλο 20/8
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Γαλλία 20/8
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Μαντουλιότο 21/8
ΡΗΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774	πρός Πόρτο Πλάτα 18/7
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	πρός Κάρατσι 8/8
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Σορέλ 11/8
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Γιβραλτάρ 22/8
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Μπιζέρτα 17/8

ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	α. Σάν Νικόλας Μπαϊ 12/8
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	πρός Όδησσό 19/8
ΣΑΜΟΣ	74	13633	πρός Τσιβάν 5/7
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Νιούκαστλ 12/8
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	πρός Ουλσάν 7/8
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	πρός Κωνσταντίνε 15/8
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	ε. Άλγκεθίρας 13/8
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Γιοκοχάμα 16/8
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Λευκάδι 13/8
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	πρός Ιαπωνία 7/8
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	πρός Ν. Όγκρη 11/8
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρός Άλγερια 3/8
ΣΑΡΛΑ	77	15533	α. Χιούστον 8/8
ΣΑΡΝΙΚΟΣ	74	8901	πρός Ρίο Γκράντε 15/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Ν. Όρλεάνη 30/6
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	επισκ. Πειραιά 4/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Άντεν 5/8
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	πρός Αμφιλοχία 20/8
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	ε. Ίντσον 15/8
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός ΗΠΑ 23/8
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631	πρός Γκουαγιακούιλ 17/8
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	πρός Σάμο 22/8
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Πειραιά 5/8

ΣΙΑΒΕΡ Α'ΓΜΠΕΞ	76	11866	πρός Ίνδονησία 30/7
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Ταϊλάνδη 24/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Ζανζιβάρη 1/8
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	επισκ. Μανίλα 13/8
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά 6/8
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Χιλή 17/8
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239	μετ. «Κύθηρα» (ε.)
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	επισκ. Πειραιά 3/7
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	πρός Ιαπωνία 18/8
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Βίρτζιν Άιλ. 31/7
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517	μετ. «Παζοί»
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Λάρνακα 5/8
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	πρ. «Γκόλντεν Χάρβεστ»

ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Γιβραλτάρ 5/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	ε. Δουκέρη 18/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	στο Σαόμπο 8/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Μπ. Άϊρες 8/8
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Χίμπι 13/8
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	πρ. «Jovian Laurei»
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	πρός Νιγηρία 24/8
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρός Σαουδική Άραβία 16/8
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Μακείο 31/7
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρός Πακετέ 9/8
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φουτζέιρα 20/8
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500	α. Ταρραγκόνα 21/8
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	α. Γκάνδη 20/8
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Χόγκ Κόγκ 13/8
ΤΑΝΤΑ	73	16997	πρός Άμβούργο 9/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Ν. Όρλεάνη 17/7
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	ε. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Κασσιούγκ 12/8
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Βενετία 19/8
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειάκας μεταφορές
ΤΖΟ'Υ	76	10801	μετ. «Έμεραλντ» (ε.)
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	πρός Άρούμα 23/3
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Χοντίντα 3/8
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Ντάρμπαν 16/8
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Χάμπτον 19/8
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	στον Ίνδικό (αποθήκη)
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκίζαν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Ράς Τανούρα 27/6
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός ΗΠΑ 30/7
ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. Κασσιούγκ 6/8
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	πρός Κασσιούγκ 22/7
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Όζκα 2/7
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760	αργεί Πειραιά
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500	πρός Λάγος 5/8
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Γ'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Ρόττερταμ 14/8
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	ε. Μονφαλκόνε 16/8
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	ε. Ντουάλα 1/8
ΤΣΕΡΡΥ	77	13663	πρός Χοντίντα 19/8
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Πόρτο Κουεζιά 29/7
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	μετ. «Άλφα Τσάλλετζ» (ε.)

ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Χάμπτον 20/8
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	ε. Δεμεράρα 20/8
ΥΠΕΡΙΟΝ	64	2167	ε. Πειραιά 17/7
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	πρ. «Zainab Sky»
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»
ΦΑΙΑΡ ΣΚΑ'Υ (δ.)	59	3281	πρ. «Nurek»
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειάκας μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	πρ. «Phillips Venezuela»
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Όρλεάνη 15/8
ΦΑΝΤΑΖΥ Λ. (δ.)	74	23123	πρός Άρούμα 15/8
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255	πρός Γιβραλτάρ 22/8
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Χιμεί 10/8
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	πρός Τζουμπάι 13/8
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	πρός Ντουμπάι 25/7
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειάκας μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	α. Κασσιούγκ 9/8
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.	83	17217	πρός Μπαγκόνκ 28/7
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.	84	19049	πρός Βανκούβερ 21/8
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.	84	19049	πρός Νορβηγία 14/8
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.	84	19049	ε. Κολούμπια ρίβερ 18/8
ΦΙΛΙΑ	71	7221	α. Άσντον 16/8
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	πρός Αλμπτον 21/7
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Τζουμπάι 10/8
ΦΙΝΝΕΚΑΣ	79	15379	πρός Ν. Όρλεάνη 24/7
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	ε. Ν. Όρλεάνη 4/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	πρός Άρούμα 16/8
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	ε. Γιούροπορτ 23/8
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Ντόρντρεχτ 21/8
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Σάν Φραντσέσκο 17/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	πρός Βενεζουέλα 31/7
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρός Ν. Αμερική 3/8
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.	71	14885	πρός Γαλλία 13/8
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Νάπολη 15/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	α. Άσντον 19/8
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	πρός Ίταλία 19/8
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	πρός Τάμα 19/3
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	αργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	πρός Ν. Όρλεάνη 15/8
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. Ν. Όρλεάνη 31/7
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	πρός Ιαπωνία 1/8
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Τζάνκσονβιλ 17/7
ΦΟΙΝΕ	77	64971	ε. Πόρτ Κέμπλα 20/8
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	ε. Τέξας Σίτυ 28/7
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	υπό ναυπήγηση
ΦΟΡΟΥΜ Α'Γ'ΛΑΝΤ	76	18933	προς Πόττ 7/8
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	πρός Άλμερία 19/8
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	α. Ράς Τανούρα 1/8
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Άμβέρσα 25/8
ΦΡΑΓΚΕΡΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	πρός Βενεζουέλα 1/8
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	α. Τζουσίμα Τέρμ. 28/7
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΒ	79	9418	πρός Άλγερια 7/8
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	α. Λούι Τέρμινάλ 6/8
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Κορέα 6/7
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Άλγερια 1/8
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Έλλάδα 15/8

ΧΣΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438	πρός Γκλάντστον 22/7
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	πρός ΗΠΑ 18/8
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ	73	6680	στο Πόρτο Λιμών 15/7
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	6671	πρός Παναμά 3/8
ΧΛΟΗ	82	36202	α. Τογιοχάσι 9/8
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	πρ. «Γουώτερτορεν»
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Κλέμε 9/8
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκοῦ
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	πρ. «Phillips Mexico»
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Κόρντον 19/8
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	πρός Μουμπάσα 22/8
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850	πρός Σάλλομ Βόε 17/8



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	78	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	82	8936
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (π.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	76	3521
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	18191
ΑΔΜΗΤΟΣ (κ.)	75	15684
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17486
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΪΛΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9086
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΪΡΗΝΙΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΪΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	72	9710
ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΪΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	18134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9984
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29198
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ.)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5080
ΑΛΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681

πρός Νταμμά 17/6
επιβλήθη 'Ελληνες
πρ. «'Ανδριώτης»
ε. 'Αλεξάνδρεια 2/7
ε. 'Ασντον 5/7
πρός Μπουσάν 2/7
πρός Ροζάριο 3/7
ε. Κόλουντμποργκ 28/6
ε. Σάντος 9/7
ε. Τέμα 2/3
πρός Τύνιδα 8/7
μετ. «Alimos I.»
επισκ. Πειραιά 13/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
πρός Βερακρούς 5/7
ε. Τσιτακόγκ 9/7
πρός Σ. 'Αραβία 23/6
μετ. «'Αγιος Σπυρίδων I.» (κ.)
επισκ. Πειραιά 1/5
όψισε ελληνική
πρός Κόμπε 28/6
πρ. «Λεοντόρι»
πρός Μπουενοβεντούρα 1/7
πρός Λόγος 28/6
πρ. 'Ιράν 21/5
πρ. Ρίο Γκράντε 22/6
πρ. Νταμμά 8/7
ε. Ρίο Χάινα 21/6
πρ. 'Ασντον 4/7
πρ. 'Ινδία 1/7
πρ. 'Αρούμα 6/7
ε. Μπαχραϊν 9/7
πρ. Σκίλντα 8/7
πρ. 'Αρούμα 29/5
ε. Λούγος 3/7
πρ. Λά Πλάτα 18/6
ε. Λόγος 15/6
πρ. Βρέμη 2/7
μεταφορές Περσικού
α. 'Αλεξάνδρεια 29/6
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
α. Μανίλα 8/6
α. 'Αλεξάνδρεια 3/6
πρ. Ρόττερνταμ 3/7
πρ. 'Υεμένη 10/7
πρ. Βρέμη 4/7
πρ. «Ντέλφικ Ρήφερ»
α. Κόρπους Κρίστι 23/5
πρ. «Akita»
ε. Βαλέτα 11/7
επιβλήθη
πρ. 'Υμούντεν 3/7
πρ. Λόγος 1/7
στη Νικόσια 10/7
ε. Ραβέννα 13/5
πρ. Χορμούζ
πρ. Χάργκ 8/6
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 6/7
πρ. Μπουρνά 8/7
ε. Λός Πάμος 4/7
α. Βομβάη 9/7
πρ. Μίλφραντ Χάβεν 10/7
ε. Βομβάη 17/6
ε. Παρανάγνα 1/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/7
πρ. Γκέμπζε 3/7
ε. Τερνούξεν 2/7
επιβλήθη 'Ελληνες
ε. Παρανάγνα 27/6
πρ. Μπουρνά 27/6
πρ. Τάμα 22/6
πρ. Γιβραλτάρ 29/6
ε. Πειραιά 1/7
πρ. Σουέζ 28/6
πρ. Ρόττερνταμ 7/7
δργεί Πειραιά
ε. Πόντα ντέ Μαδέιρα 21/6
ε. Γιβραλτάρ 4/6
πρ. Μπαντάρ Χομείνι 11/6
πρ. Ρουμανία 4/7
α. Βανκούβερ 6/7
πρ. Ρόττερνταμ 1/7
πρ. Παλέρμο 5/7
πρ. Ν. 'Αφρική 1/7
πρ. Μιζουράτα 8/7
ε. Ρίγα 7/6
ε. Λούπ Τέρμιναλ 7/7
α. Ντάρμπαν 7/7
πρ. Μανζανίλο 27/6
επιβλήθη Νορβηγούς

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	18006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	75	12290
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΩΣ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	58003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10825
ΑΤΛΑΝΤΙΑ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΥΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑΪ'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑΪ'Ν (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ'Ν (κ.)	71	16917

μεσογειακές μεταφορές
πρ. Γκντάνσκ 16/5
στο Κάμπος Φήλντ (άποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 29/6
α. Τζουαίμα Τέρμ. 27/6
πρ. Πόρτ Χάρκουρτ 18/6
α. 'Ιμινγκχαμ 9/7
ε. Σ. Τόμας ντέ Καστίλια 6/7
πρ. Σαβάννα 8/7
ε. 'Οσάβα 1/7
πρ. Λόγος 13/6
πρ. 'Ακαγιούτλα 30/6
πρ. Ντάρμπαν 7/7
πρ. Καρταγένα 2/7
πρ. Σαγκάη 23/6
πρ. 'Οξόκα 17/6
πρ. Ρόττερνταμ 11/7
πρ. Σιγκαπούρη 30/6
πρ. Κασσιούγκ 5/6
πρ. Σιγκαπούρη 3/7
πρ. Ζογκουλιτάκ 27/6
πρ. Πειραιά 8/7
πρ. 'Αλγέρι 9/7
α. Βίγκο 5/7
πρ. Θεσσαλονίκη 7/7
πρ. «Solita»
πρ. Κασσιούγκ 27/5
πρ. Καναδά 28/6
πρ. Θεσσαλονίκη 2/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/7
στο Χορμούζ
ε. Σιμίζου 6/7
δ. Γιβραλτάρ 3/7
ε. Γκάνδη 22/6
στη Μπαλμπόα 13/7
ε. Πειραιά 8/7
α. Σάν Λορέντζο 21/6
ε. Γκουαγιακούιλ 6/7
μετ. «Farabi»
πρ. 'Ιράν 10/6
πρ. Μονίτο 22/6
ε. Μπαρλέττα 6/7
πρ. 'Αβνά 6/6
ε. Βόλο 29/6
ε. Βιάν ντό Κάστελο 8/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/6
πρ. Κεηπτάουν 6/7
ε. Ταϊτσούγκ 3/6
ε. Μπαλμπόα 4/6
πρ. Πόρτ Σουδάν 28/6
πρ. Ρόττερνταμ 8/7
πρ. 'Ιαπωνία 29/6
πρ. Ρεσίφ 27/6
ε. Χόγκ Χόγκ 8/6
πρ. Αλγυπία 25/6
πρ. Καρατά 2/7
ε. 'Οδησσό 7/7
πρ. Κεηπτάουν 23/5
επισκ. Γουαίμα Μπαί 29/6
α. Μονακό 30/6
ε. Φλάσσινγκ 'Νατ 21/6
επιβλήθη Νορβηγούς
πρ. Σιγκαπούρη 29/6
ε. Σιγκαπούρη 13/6
α. Βενετία 19/5
μεταφορές 'Ινδονησίας
ε. Πειραιά 28/6
α. Φουτζέιρα 6/7
πρ. 'Αγκόλα 18/4
πρ. Σιγκαπούρη 22/4
ε. Λάρνακα 5/7
πρ. Σάν Λορέντζο 5/7
α. 'Ακαμα 10/7
μεταφορές Πάτρας
πρ. Σάν Πέντρο 31/5
πρ. Σάουντα 13/7
πρ. Ταϊταγκόγκ 27/6
στον Πειραιά 6/7
πρ. Πάρι 6/7
πρ. Τζέντα 10/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
ε. Λόγος 13/6
μετ. «Romina» (μ.)
πρ. Λιβύνη 10/7
ε. Ταρραγκόνα 4/7
πρ. 'Αμστερνταμ 8/7
πρ. Βιομάρ 9/7

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΙΓΚΟΡ (κ.).	76	11321	πρός Γιοκχάμ 26/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.).	72	51227	α. Ν. Όρλεάνη 18/6
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161	ε. Κασσιούγκ 30/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.).	74	44396	ε. Τζέντα 3/7
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	78	10411	πρός Όζακα 15/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	πρός Μαρόκιο 4/7
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.).	76	26409	πρός Τσασαίνα 20/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ).	76	183099	πρός Φουτζέιρα 10/6
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.).	78	9833	πρός Βομβάη 4/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ).	76	209788	στην Άρούμπα (άποθήκη)
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.).	77	9767	ε. Νταμμού 13/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).	67	47344	πρός Ρας Τανούρα 4/7
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	12360	ε. Μπελαγούαν 29/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ).	76	188634	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 29/6
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	πρός Ίταξ 29/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).	75	45000	πρός Νταλίν 5/7
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.).	75	15113	πρός Νορβηγία 2/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).	74	44589	πρός Μπόρροου 2/7
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915	πρός Λουάντα 6/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ).	75	146263	ε. Λέ Χάβρη 6/7
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.).	75	60827	πρός Νιγηρία 6/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ).	77	173086	στην Άρούμπα (άποθήκη)
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.).	76	1599	α. Λά Σπέζια 9/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	75	146263	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 9/6
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (μ.).	68	4085	ε. Λά Γκουάρα 27/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.ΝΜ).	75	42813	α. Ν. Όρλεάνη 8/7
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.).	72	17309	πρός Μπ. Άμπας 9/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	πρός Χώρ Φακάν 10/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.).	71	14915	ε. Βομβάη 28/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.ΝΜ).	73	53321	δ. Γιβραλτάρ 10/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.).	69	1434	ε. Ταρραγκόνα 5/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.).	74	43441	πρός Φουτζέιρα 3/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	ε. Τσίμπα 30/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).	68	41965	α. Μπωμόντ 10/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.).	70	8868	πρός Τζουμάιλ 2/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	α. Σγκαπούρη 27/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	ε. Χοντίντα 19/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.).	70	1437	πρός Γιβραλτάρ 18/5
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049	πρός Ν. Όρλεάνη 2/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	75	59307	πρ. «Almare Seconda»
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).	74	9059	επισκ. Μοντεβιδέο 20/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	14274	ε. Ρίο Ίανέιρα 2/7
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρός Άλγκερία 12/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.ΝΜ).	76	23980	πρός Ίράν 10/5
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (μ.).	73	58821	πρός ΗΠΑ 28/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	71	15723	πρός Γιοκχάμ 11/6
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	πρός Μανίλα 13/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.ΝΜ).	76	6981	πρός Βηρυτό 3/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.).	71	54610	πρός Γιβραλτάρ 29/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.ΝΜ).	73	104150	ε. Σγκαπούρη 6/7
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.	72	14315	πρός Καλάο 22/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.).	75	9438	πρός Άβνα 5/6
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	ε. Χάμπτον 30/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).	74	10250	ε. Γιβραλτάρ 19/6
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).	69	25084	ε. Σαγκάη 19/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	75	16247	πρός Γούνια 11/7
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.ΝΜ).	70	1973	πρός Πειραιά 10/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	81	14699	ε. Τάραντα 6/7
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.ΝΜ).	69	6482	πρός Σουέζ 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	39814	πρός Γιάννου 14/6
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.ΝΜ).	65	3311	α. Τρίπολη 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	68	14569	πρός Μπουσάν 12/6
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.ΝΜ).	65	3476	δ. Πόρτ Σάιτ 4/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	68	16978	πρός Χοντίντα 4/7
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.ΝΜ).	81	5640	πρός Σγκαπούρη 3/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	86	15952	πρός Βαγκαράϊ 9/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (μ.).	80	3040	πρός Τυνησία 5/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	70	12916	πρός Μπουρκάκ 6/7
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.ΝΜ).	79	13760	ε. Άβλις 8/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	68	19044	πρός Πειραιά 19/6
ΓΚΑΖ ΠΑΙΣΦΙΚ (δ.ΝΜ).	81	4764	πρός Ταϊβάν 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	68	11434	πρός Λας Μίνας Μπαί 5/7
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (μ.).	81	3040	α. Ρας Σουκχέρ 17/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	84	22629	πρός Πόρτ Κέλαγκ 9/7
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪΕΡ (δ.ΝΜ).	66	24696	ε. Πειραιά 22/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	69	9985	πρός Μπαγκκόκ 29/6
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.ΝΜ).	66	7992	πρός Ντουμπαϊ 8/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	67	1199	ε. Ντάρμαν 26/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.ΝΜ).	87	8903	πρός Αλγυρία 4/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	129216	πρός Κασσιούγκ 6/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.ΝΜ).	81	2.635	α. Πειραιά 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	1598	πρός Βενγάζη 3/7
ΓΚΑΛΑΤ'ΑΝΤ (κ.).	85	989	ε. Πειραιά 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	76	1595	πρός Κόδιε 6/7
ΓΚΑΛΑΤ'ΑΝΤΕΡ (κ.).	72	20654	ε. Παράντα 1/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	10058	α. Ρεσίφ 15/6
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ.	71	54996	πρός Πειραιά 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	76	17308	πρός Άλγκι 5/7
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450	επισκ. Πούντα Άρένας 13/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	67	68783	πρός Ταϊτάκ 7/7
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935	ε. Πουμπίνα 9/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	69	1473	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 23/6
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.).	70	14756	α. Ρόττερνταμ 11/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	79	29875	πρός Σγκαπούρη 6/7
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (μ.).	71	16815	πρός Ν. Κορέα 5/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	80	13035	πρός Άντζελες 1/7
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.).	73	15438	α. Μπουενος Άιρες 4/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	76	9651	πρός Μπαγκκόκ 22/6
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	πρός Ταϊλάνδη 26/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	15356	ε. Καλκούτα 11/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (μ.).	83	24843	πρός Ντάρμαν 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	79	9016	πρός Πειραιά 9/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (μ.).	71	12959	δ. Έσκουμλιν 14/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	30930	πρός Ν. Όρλεάνη 19/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (μ.).	84	24850	ε. Τοκουμπίνα 24/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	76	20546	πρός Νικόσια 16/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (μ.).	76	13027	πρός Βενεζουέλα 26/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	70	18734	στη Σεμόνα (άποθήκη)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (μ.).	84	21193	α. Βανκούβερ 9/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	16366	πρός Χό Τσί Μινχ Σίτυ 16/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (μ.).	76	13024	ε. Ταμπίκο 21/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	81	9123	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.	75	12291	πρός Κόρποους Κρίστι 26/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	60	17447	πρός Τάμπα 30/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355	πρός Σάντος 1/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	79	16379	πρός Άμυόρνο 2/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).	68	9417	ε. Πειραιά 23/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	79	16390	πρός Σουέζ 29/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (μ.).	77	14531	επισκ. Χάμπτον 12/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	57	2875	α. Ν. Όρλεάνη 3/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (μ.).	85	21193	πρός Κόλομ ΗΠΑ 2	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	70	12916	ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (μ.).	79	13005	ε. Πόρτ Καμέλο 27/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	85	25076	στη Βασίρα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (μ.).	72	12959	πρός Πόρτ Άλφρεντ 18/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	11003	α. Καζομάνκα 10/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843	δ. Ντόβερ 16/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	3904	στη Μομπίλ 22/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.).	77	11733	α. Ν. Όρλεάνη 4/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	74	35540	α. Βενετία 18/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.).	77	9130	ε. Λας Πάμας 9/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	66	1588	ε. Φουτζέιρα 3/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (μ.).	77	14531	ε. Μαράκκιμπο 28/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	28021	α. Λας Πάμας 7/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (μ.).	75	13036	ε. Πόρτ Έσκουμλιν 9/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	75	65055	δ. Πόρτ Σάιτ 7/7
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (μ.).	77	21737	α. Ν. Όρλεάνη 4/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	64	1579	ε. Άμβέρσα 12/7
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399	πρός Σουέζ 27/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	70	55032	επισκ. Πειραιά 26/6
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (μ.).	81	11503	στη Γένοβα 15/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	2934	ε. Ταϊταγκόκ 2/7
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (μ.).	68	9067	πρός Μπ. Άίρες 20/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	74	20322	πρός Ντουμπαϊ 4/3
ΓΟΥΕΪΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	α. Σ. Φραντσκο 5/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	4937	πρός Μονόπολη 4/7
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.).	75	16421	πρός Άβνα 25/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	1272	πρός Κορέα 1/6
ΓΟΥΪ'ΝΤΟΜ (δ.κ.).	72	106266	α. Ρας Τανούρα 29/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	8016	πρός Λουάντα 6/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*.	83	24500	ε. Σγκαπούρη	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	25045	α. Βενετία 18/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.	83	28268	α. Μπατάγκας 26/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	140277	μετ. «Costas H.» (κ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.).	77	20604	α. Μπουσάν 13/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	82	16472	ε. Μπουσάν 25/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).	80	40551	πρός Περσικό 3/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	80	19266	πρός ΗΠΑ 2/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219	επισκ. Σ. Άννα Μπαί 10/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	29991	πρός Ίσπυρία 10/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ.	70	56799	πρός Μιζουσίμα 27/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	79	35416	πρός Σπάρτα 4/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).	71	56800	α. Μπατανία 11/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	20436	ε. Άμβέρσα 11/7
ΓΟΥΟΡΟΥΣΑ (κ.).	66	39042	α. Βάντι Φερίαν 24/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	82	11849	α. Ρουέν 10/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	πρός Μπ. Άίρες 27/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	68	16588	πρός Βραζιλία 7/7
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.	71	37115	πρός Μπουρκάκ 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	11488	επισκ. Πειραιά 26/6
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	ε. Καράσι 20/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	83	24681	πρός Νόβα Σκότια 9/7
ΔΑΜΩΝ (μ.).	74	20712	πρός Ταϊτάκ 14/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	11884	μετ. «Τροποφόρος» (κ.)
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΑΙΑ (Μηχ.).	75	8884	α. Λέικ Τσάρλς 22/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	3489	ε. Φόξ 10/7
ΔΕΛΦΟΙ (δ.ΝΜ).	59	11841	πρός Μπόννου 22/1/90	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	17697	α. Παράντα 1/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	πρός Σάντος 5/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	23230	πρός Μπαγκκόκ 27/6
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).	69	16619	πρός Ρόττερνταμ 8/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	83	11849	α. Ρόττερνταμ 27/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (μ.).	74	6614	επισκ. Πειραιά 13/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	64	7995	πρός Γκουινιακούλ 7/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.).	68	19644	πρός Ίσπυρία 9/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	76	15608	ε. Πειραιά 6/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.).	77	12590	στη Μπαγκκόκ 20/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	78	35944	α. Καρατάσι 5/7
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.ΝΜ).	63	22862	επισκ. Άντα 25/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	77	12772	πρός Ίμνιχαμ 4/7
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.).	65	1817	ε. Άντα 21/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	19476	πρός Ντάρμαν 6/7
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.ΝΜ).	59	6785	πρ. «Oswin»	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	11171	πρός Δακάρ 14/5
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (μ.).	86	2547	πρ. Άλβιθ 3/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	69	9079	πρός Ντηντράϊ 8/6
ΔΟΛΑΧΙ (κ.).	75	1599	ε. Βομβάη 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	75	35827	πρ. Μπάγια Μπαλάνκα 7/7
ΔΕ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.).	78	16885	πρ. Σγκαπούρη 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	65	3801	μεταφορές Μπρίντζ
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.).	77	58336	πρ. Σγκαπούρη 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	57345	πρ. Μπρίντζ 25/5
ΕΚΤΩΡ (κ.).	74	19166	πρ. Σγκαπούρη 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	73	19476	ε. Άλεξάνδρεια 2/7
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).	71	1976	πρ. Σγκαπούρη 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	11171	πρ. Σγκαπούρη 6/7
ΕΛΕΑΝΑ V (μ.).	73	20713	πρ. Σγκαπούρη 6/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ).	72	11171	πρ. Σγκαπούρη 6/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	πρ.				

ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Βραζιλία 28/6	ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	70	14786	πρός Πειραιά 30/6
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	α. Λός Πόλμας 23/6	ΛΕΓΚΑΥ (δ.κ.)	71	118865	στό Κάργκ (άποθήκη)
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	πρός Τουρκία 3/7	ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	πρός Ντόρ ές Σαλάου 3/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	ε. Καλαμπόρ 5/6	ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	πρός Χάρνκ Άιλαντ 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρός Μπ. Άϊρες 21/6	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	πρός Ιαπωνία 12/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	πρός Ρόττερνταμ 25/6	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Τουτγκόρν 17/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΩΡΓΗΣ (κ.)	71	31584	πρός Ρόττερνταμ 5/7	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	71	3864	πρός Ταλαχουάνο 7/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρός Μπεϊλούν 29/6	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	πρός Γκότενμπουργκ 5/7
ΚΑΠΕΤΑΝ Κ. (μ.)	68	23950	μετ. «Καπετόν Μ.» (μ.)	ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	πρός Καλιφόρνια 28/6
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	ε. Λός Άντζελες 7/7	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Άβνα 6/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	έπιωλήθη Έλληνες	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	ε. Χήμπαργκε 10/7
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	πρός Λάγος 25/6	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	πρός Ν. Υόρκη 14/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Γένοβα 29/6	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ντάρμπαν 25/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (μ.)	74	14969	πρός Άβνα 20/5	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	α. Κολόμπο 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	πρός Σάγκι 30/6	ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991	πρός Ίνχαμπάνε 4/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρός Ντάρμπαν 8/7	ΛΙΜΠΕΣΕΛ * (π.)	69	17872	πρός Χαλκίδα 8/7
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Ίντσον 28/6	ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	ε. Γένοβα 8/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	πρός Μουρμάνσκι 28/6	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	α. Άσντοντ 22/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	α. Άκαρμα 8/7	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Άρλια 7/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 29/6	ΛΙΤΣΟΣ (π.)	67	13881	πρός Ντάρβες 31/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρός Πειραιά 27/4	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ν. Όρλέαν 10/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρός Φουτζέιρα 26/5	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Πόρτο Λά Κρούζ 8/7
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. Κασσιούγκ 30/6	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	πρός Σάν Φραντσίσκο 8/7
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	άρχει Πειραιά	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	πρός Σίντι Κερλ 2/7
ΚΑΡΙΝΙΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρός Μπ. Άϊρες 10/7	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	πρός Μπουκάλω 9/6
ΚΑΡΙΛΙΑ (κ.)	76	9996	ε. Γκρός Κασούνα 30/6	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	α. Σιγκαπούρη 27/5
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	πρός Νοβοροσίσκ 8/7	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	πρ. «Sirius»
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	πρός Καζαμπλάνκα 29/6	MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	πρός Μπρέρμερβαχεν 3/7
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	στό Φώλις Μπ. 22/6	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513	πρός Μπαγκόκ 6/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Κόλοα ΗΠΑ 30/6	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	πρός Πόρτο Καρτέρ 30/6
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρός Φουτζέιρα 20/6	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ	75	34745	πρός Ιαπωνία 29/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός Αρούμα 10/5	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Βομβάη 3/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	πρός Χόγκ Κόγκ 27/6	ΜΑΚΑΡΙΣ (κ.)	76	8731	α. Άσντοντ 8/7
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Χίοστον 28/5	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	4400	ε. Μπ. Άϊρες 2/7
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	9842	πρός Κορίντο 25/6	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	ε. Γιούροπορτ 21/6
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Μπ. Άμψς 19/5	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρός Νταμμάι 29/6
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	πρός Καλλάδο 6/7	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Βρέμη 4/7
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	πρός Τουμπουρά 21/6	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	πρός Σουέζ 7/7
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρός Σατοουμάλ 2/7	ΜΑΡΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάο Σέμπασιτιό 29/6
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	81	9909	πρός Κασσιούγκ 10/7	ΜΑΡΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρός Μίζουσιμα 20/6
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	α. Άκαρμα 28/5	ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	α. Ντάρμπαν 29/6
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	μετ. «Sea Concert» (κ.)	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Μαρακάιμπο 6/7
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρός Διολοκλεις 30/6	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρός Ίντσον 5/7
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	πρός Κίνα 22/3	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	77	17327	α. Βίλα Κονσταντίσιον 22/6
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Ντουμπάι 1/6	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρός Κεμπέκ 2/7
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρός Έλντόα 7/7	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφοράς Περασικό
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	ε. Πειραιά 23/6	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	70	17487	πρός Παλάου Σαμπού 2/6
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Σίντι Κερλ 9/7	ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	έπιωλήθη Έλληνες
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Ρόττερνταμ 4/7	ΜΑΡΙΜΠΡΑΖ (δ.π.)	64	28986	πρός Μπονίτο 1/7
ΚΙΜΑΛΟΣ ΙΙΙ (μ.)	66	6995	ε. Πειραιά 9/7	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρός Νορκοβίχ 11/6
ΚΙΜΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	ε. Πόρτο Κορτές 5/7	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	έπισκ. Πειραιά 10/7
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφοράς Ν. Γουίνεας	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	πρός Σαβόνα 7/6
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	πρός Σιγκάκ 4/7	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	πρός Άβνα 9/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρός Κόλοα ΗΠΑ 5/7	ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	ε. Σακάρ 10/6
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	πρός Έλντόα 24/6	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρός Τρινιδάδ 2/6
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	πρός Κορέα 20/6	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	74	20715	πρός Ιαπωνία 10/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Όκλαντ 9/7	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρός Άμπιζόν 8/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	πρός Λός Άντζελες 9/7	ΜΑΥΡΩΤΙΣΙΑ (κ.)	71	16623	πρός Βικτόρια 5/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	ε. Σάν Νικόλας 4/7	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540	πρός Κασίμα 5/6
ΚΟΜΠΑΣ ΑΡΡΟΥ (Ν.Μ.)	73	63618	πρός Γαλλία 4/7	ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	έπισκ. Πόρτλαντ 5/7
ΚΟΜΠΑΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786	πρ. «Jarrak»	ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	έπιωλήθη Άμερικανούς
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρός Σκωτία 4/7	ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	α. Ν. Όρλέαν 6/7
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρός Λάγος 11/7	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Πόρτ Άρθουρ 26/6
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρός Περσικό 30/6	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Λάγος 7/6
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Τζέντα 30/6	ΜΗΛΗΤΟΣ	82	32506	πρός Γιβραλτάρ 8/6
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	πρός Βηρυτό 2/7	ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	ε. Χάμπτον 11/7
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	α. Βενετία 6/7	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	δ. Παναμά 30/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	στό Κάργκ (άποθήκη)	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4987	έπιωλήθη διάλυση
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Ρόττερνταμ 11/7	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	πρός Άμπου Ντόμι 22/6
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043	έπισκ. Σιγκαπούρη 11/7	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	άρχει Ν. Όρλέαν
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Μπ. Άμψς 1/5	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Όνσχαμ 5/7
ΚΟΣΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186	ε. Μπαγκόκ 3/7	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	πρός Ούμπε 26/6
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	πρός Μπ. Άμψς 13/5	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	πρός Κίνα 10/7
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	πρός Παλάου Σαμπού 7/6	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρός Κίελο 27/6
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρός Σίνεβ 7/7	ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	α. Καμπίντα 12/6
ΚΟΥΤΥ Ι (π.)	62	2635	πρός Κουαζαλόμπος 1/7	ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	πρός Βερακρούζ 29/5
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρός Βαγκαρέ 4/7	ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	πρός Σεμάνγκα Μπαίλ 1/7
ΚΟΥΑΝΚΙ (κ.)	79	12470	ε. Χόγκ Κόγκ 8/7	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρός Άφρική 30/6
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	πρός Άρμουάλλες 29/6	ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	πρός Νοβοροσίσκ 16/6
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	έπισκ. Πειραιά 1/7	ΜΠΑΡΟΝΣ Μ. (κ.)	67	3987	ε. Σιλικάπ 1/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	πρός Χάρνκ 26/6	ΜΠΑΡΟΥΝ ΙΙ (κ.)	76	3741	άρχει Πειραιά
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	πρός Μεξικό 23/6	ΜΠΑΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	ε. Ίντσον 11/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	πρός Πόρτσμουθ 3/7	ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	στό Σεμάνγκα (άποθήκη)
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	α. Φουτζέιρα 1/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Φιλιππίνες 4/6	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	α. Βαντί Φείραν 27/6
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	πρός Μπελέμ 9/7	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ			α. Ν. Όρλέαν 10/7
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Ντάρμπαν 15/5	ΡΟΪΤΣ (δ.κ.)	75	6764	α. Ίμνιγκχαμ 10/7
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	πρός Στρατόνι 3/7	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105	έπισκευές Πειραιά 25/2
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Τζακάρτα 17/6	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ			α. Γιοκασούκα 10/7
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Ντάρμπαν 28/5	(δ.κ.)	71	1991	μετ. «Voyager Ι» (μ.)
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	α. Άκαρμα 9/7	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ			πρός Λέγκχορν 7/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός Όλλανδία 30/6	(δ.κ.)	75	2998	πρός Ράς Άλ Μουγκάρ 3/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	πρός Κοράτσι 24/6	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	πρός Φόρτ ντε Φρόντς 4/7
ΚΩΣ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	έγκαταλείφθηκε 5/4	ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	πρός Άρμουάλλες 7/7
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.)	62	2201	ε. Πειραιά 3/7	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Νακάλα 28/5	ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ			
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρός Μπάρ 29/6	(Μηχ.)	72	6671	πρός Μπουσάν 19/5
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575	α. Φός 10/7	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	έπισκ. Πειραιά 29/6
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	πρός Βραζιλία 14/5	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (κ.)	71	9603	
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123	έπισκ. Πειραιά 10/6	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	ε. Μπουσάν 16/6
ΛΑΙΛΑΦ (μ.)	75	12166	α. Χιμένες 5/7	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λ.)	73	31861	πρός Ταϊβάν 10/6
ΛΑΚΕΡΤΑ	75	18763	ε. Άλφρανδρέτα 5/7	ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	έπισκ. Πειραιά 2/7
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	πρός Μπουσάν 5/7	ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρός Φός 8/7
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Ντάρμπαν 7/7	ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λάγος 15/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Κουαλιόμπε 3/6	ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	ε. Μπεκκακούρ 18/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	πρός Δ. Άφρική 15/6	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στό Κάμπος Φίλντ (άποθήκη)
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	α. Ντουόλο 31/5	ΜΥΡΙΝΑ (λ.)	82	32506	α. Ν. Όρλέαν 9/7
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρός Όκρλκ 11/6	ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480	ε. Πειραιά 29/6
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	ε. Σεβίλλη 6/7	Ν. ΜΕΡΣΙΝ (π.)	74	8558	μετ. «Κυριακούλα Δ.»
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	α. Σουέζ 20/5	ΝΑΤΑ (κ.)	70	9069	πρός Μαυρίκιο 4/6
ΛΑΤΟ (π.)	68	18210					
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648					

ΝΑΥΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11845
ΝΑΞΕΪΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΩΣΙ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	75	10153
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.)	71	5447
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
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 ΕΜΠΡΕΞ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)	74	3764
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7286
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΟΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΝΙΖ	71	11055
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (κ.)	71	9348
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΪ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ (δ.π.)	77	997
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (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 ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (Βα.)	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
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
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	18388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΕΛΑΓΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΙΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΤΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21866
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

α. Ν. Όρλεάν 4/7	
α. Βανκούβερ 7/7	
πρός Σιγκαπούρη 30/6	
€ Τρίπολη 29/6	
πρός Βραζιλία 4/7	
πρός Σιγκαπούρη 25/6	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Sam Hunt»	
πρός Λέ Χάβερ 25/6	
πρός Ρότερνταμ 29/6	
μεταφορές Άγκολας	
πρός Νταμύμ 15/6	
πρός Πόρτο Μπουβάρ 28/6	
α. Πόρτ Άντζελες 5/7	
πρός Άμβέρσα 30/6	
πρός Κριστομπίλ 9/7	
πρός Μπουόκο 8/7	
α. Χιοσόν 19/6	
πρός Άνω Ανατολή 21/6	
πρός Ρότερνταμ 6/7	
δ. Ντόβερ 29/6	
έπισκ. Πειραιά 13/7	
πρός Νιγηρία 18/6	
α. Ταρραγκόνα 28/6	
μετ. «Lory» (μ.)	
€ Χοντίντα 10/6	
πρός Χόγκ 30/6	
πρός Νιόμα 6/7	
€ Πόρτ Άρθουρ 9/7	
€ Σακί 10/7	
α. Άλεξάνδρεια 10/7	
α. Άιν Σούνα 9/6	
πρός Μιλάδο 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. «Ανέρα»	
έπισκευές Πειραιά 11/7	
πρός Ότάρου 7/6	
α. Καρατί 12/6	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Αποστάλης»	
πρός Κόλο ΜΠΑ 28/6	
πρός Νταλιάν 27/6	
€ Βαλτιόρ 5/7	
πρός ΗΠΑ 13/7	
πρός Κόλο ΗΠΑ 5/7	
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	
πρός Σοίπε 3/7	
€ Ρίο Ιανέιρο 11/6	
€ Ιντσόν 5/7	
πρ. «Θία Τιάν»	
μετ. «Ελ Μιούρα» (π.)	
πρός Βόλο 2/7	
πρός Παρανάγουα 5/7	
πρός Χόγκ 2/7	
€ Μπιμπό 4/7	
ΰψωσε ελληνική	
πρός Χόγκ 12/4	
έπισκ. Βαλέττα 8/7	
α. Μπιμπό 10/7	
ναυπηγ. Τσίτα	
μεσογεικές μεταφορές	
έπληθη	
α. Σάν Λορέντζο 9/6	
€ Τζιμπούτι 27/5	
€ Πόρτ Σαίδ 25/6	
πρός Γιβραλτάρ 5/7	
πρός Βάνα 8/7	
πρός Τρίπολη 8/7	
€ Γάνδη 19/6	
πρός Γέλα 4/7	
πρός Ινδία 6/7	
€ Μομπάσα 23/6	
πρός Νιγηρία 5/7	
πρός Χερσάν 5/7	
στό Χόγκ (άποθήκη)	
α. Ιμαμπά 11/6	
μεταφορές Κιούγκ	
πρός Όραν 1/5	
έπληθη Έλληνες	
πρός Βερακρούς 2/7	
έπισκευές Πειραιά 23/5	
πρός Πόρτο Όρντ 30/6	
€ Βερακρούς 6/6	
πρός Γιβραλτάρ 2/7	
€ Γλασκώβη 7/7	
ολική τεκμαρτή άπώλεια	
πρός Κωνσταντίνα 9/7	
πρός Κορέα 5/6	
πρός Μαλαισία 30/6	
μετ. «Μπισκαϊ Μπαϊ» (κ.)	
δ. Γιβραλτάρ 10/7	
€ Γουίλμινγκτον 9/7	
α. Ζήμπαγκ 29/6	
α. Λοιμ 7/7	
πρός Πειραιά 30/6	
πρός Βαλέντσια 29/6	
στή Μανίλα 2/7	
μετ. «Stephanie» (π.)	
πρός Ντάρμπαμ 21/6	
μεταφορές Περισκό	
μετ. «Vandem» (μ.)	
€ Μπ. Άϊρες 28/6	
έπληθη Έλληνες	
πρός Μαδαγασκάρη 7/7	
πρός Χόγκ Κόγκ 25/6	
πρός Βραζιλία 3/7	
πρός Πειραιά 8/7	
πρός ΕΣΣΔ 28/4	
€ Φουτζέιρα 8/7	
α. Φουτζέιρα 11/6	
πρός Τρίπολη 7/7	
πρός Φόξ 10/7	

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΡΣΟΣ 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 (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
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
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΙΣΙΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
RABEN (κ.)	71	9646
RANIA (μ.)	68	1599
RAVONTY (κ.)	71	11758
REA (μ.)	73	30930
REA ΣΗ (μ.)	69	2995
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΪΝΤΣΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680
RHTZENT (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
RIBER ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
RIZAL (κ.)	77	39562
RKIA (κ.)	72	9810
RO BENTSIΟΥΡ	77	10409
ROZA (κ.)	68	24893
ROKKO ΣΑΝ (π.)	71	71877
ROOYΣ (δ. Όνδ.)	70	1598
ROOYΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ROOYΣ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626
Σ. Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ. Β. ΕΠΤΑ (κ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΪΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΤΡΑΪΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΑΤΪΛΑΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	86	15933
ΣΕΪΛΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΪΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΪΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ(κ.)	73	8917
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.Μηχ.)	75	51898
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7.)	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	48885
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2(δ.μ.)	78	28025
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΚ II (κ.)	77	14275

πρός Ινδία 23/6 *	
πρός Κόλο ΗΠΑ 26/6	
πρός Καρατί 28/6	
€ Πειραιά 23/6	
πρός Άλγέρι 2/5	
πρός Άλικάντε 1/7	
έπισκ. Πειραιά 10/1	
α. Μανίλα 20/6	
ΰπέστειλε ελληνική	
€ Σάο Σεμπαστιάο 19/6	
έπισκ. Μπαχραϊν 17/5	
πρός Ιαπωνία 8/6	</

ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	στή Σουσίμα 14/6	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	στή Σιγκαπούρη 13/6
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρός Ίρην 25/5	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Ήλμπα 30/6
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Φορηάντλ 3/6	ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Σαγκανούκι 23/6
ΣΗΜΠΑΛΚ I (μ.)	65	9812	ε. Πειραιά 3/6	ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	πρός Λός Άντζελος 8/7
ΣΗΜΠΑΛΚ III (μ.)	71	5899	επισκ. Πειραιά 4/1	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Γκιζόν 29/6
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρός Γιβραλτάρ 30/6	ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛΑ (κ.)	74	23757	πρός Ποχάγκ 30/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Ίλιτοβόκ 24/6	ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Ρίτσαρντ Μπρίν 2/7
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798	α. Αλεξάνδρεια 11/7	ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	α. Φουτζέιρα 4/6
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Νταμμόν 13/6	ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Βουβόη 16/6
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός Μπιλμάδ 9/7	ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	ε. Ρίο Ίανέιρο 28/6
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	α. Θέουτα 18/6	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (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
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Ροζάριο 14/6	ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρός Ρίτσαρντ Μπ. 24/5
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	πρός Κούβα 30/5	ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Πρέδια Μόλε 21/6
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	πρός Κλαϊνδά 3/7	ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρός Λά Παμπίλα 28/6
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	πρός Όδεσσά 7/7	ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	διόλυση Μπαγκλαντές
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	18432	πρός Μπ. Χομείνι 15/6	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Ράς Τανούρα 2/7
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρός Λένγκχορν 8/7	ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	πρός Πειραιά 8/6
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Γιάνμπου 9/7	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Πόρτ Καρτίρ 17/6
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19081	ε. Ντάρμπαν 10/7	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Μομπάσα 28/6
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Γιβραλτάρ 11/7	ΤΡΙΒΕΑΣ (κ.)	74	11844	πρός Άρλικ 8/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Φουτζέιρα 16/6	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Καλλό 6/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Ίρην 21/6	ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Ρόττερνταμ 29/6
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	71	11089	ε. Σαβόνα 2/7	ΤΣΑ'Ι ΚΟΦΕΚΥ (κ.)	76	6057	πρός Νουακτσοτ 28/6
ΣΗΤΖΟΥ'Υ (κ.)	74	16819	ε. Σαβαντόρ 27/6	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	επισκ. Πειραιά 9/7
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	ε. Γιουροπόρτ 13/7	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρός Ίνδια 8/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	18095	πρός Ρόττερνταμ 28/6	ΤΣΟΝΑ (μ.)	68	15907	πρ. «Luck»
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Ίρην 1/6	ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059	αργεί Σετουμπάλ
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. Οριστόν 28/6	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	α. Ν. Όρλεάν 10/7 *
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Μπ. Χομείνι 4/7	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (μ.)	82	15953	πρός Βερίγγιο 17/6 *
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Βουβόη 5/7	ΦΑΕΘΟΝ (δ.π.)	74	1.954	πρός Κόντινεντ 11/6
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ίρην 5/5 *	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20808	πρός Άνναμα 26/5
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Ράς Τανούρα 5/7	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	3059	πρός Ν. Όρλεάν 1/7
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Λίβερπουλ 8/7	ΦΕΞΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Μπρέικ 28/6
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.μ.)	71	80824	α. Ρινέκλα 8/7	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13890	μεσανεισκάς μεταφορές
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρός Μαϊμί 4/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	πρός Φουτζέιρα 10/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	μετ. «Captain Jim» (κ.)	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	ε. Άμβέρσα 17/6
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (μ.)	85	13911	ε. Κόμπε 10/7	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρός Φορταλέζα 29/6
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Μπ. Άϊρες 13/6	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	πρός Ν. Όρλεάν 29/6
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρός Κήλαγκ 5/7	ΦΛΑΓΚ ΜΥΣΤΙΝΙΔΗ (μ.)	70	37310	α. Ν. Όρλεάν 10/7
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μμκ.)	75	13835	πρός Τερόντο 12/6	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (μ.)	68	13580	α. Λός Άντζελος 21/6
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Ποχάγκ 7/7	ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΑΚΟΝ (μ.)	70	24956	ε. Ντουμπάϊ 10/6
ΣΙΜΠΠΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Κόβιν 6/7	ΦΛΑΜΙΝΙΟ I. (δ.μ.)	65	12636	πρός Ιαπωνία 6/7
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρός Μπαντάρ Χομείνι	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	ε. Σαλέρνο 8/7
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	πρός Μουδρά Χάρμπορ 14/6	ΦΛΩΡΑ V * (μ.)	81	8917	πρός Παναμά 7/7
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Κόμπε 6/7	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452	πρός Ίντσον 23/6
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Ν. Τουϊκορίν 10/6	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Σάν Λορέντζο 27/6
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	επισκ. Ν. Ύόρκη 5/7	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	πρός Ρίο Γκράντε 17/6
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Πρίνς Ρούπερ 10/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Κωνσταντία 28/6
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	πρός ΗΠΑ 10/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρ. «Rafaela»
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	δ. Κων/πολη 18/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	α. Πόρτ Σάϊδ 19/6
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	πρός Γιοχόχαμα 23/6	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (μ.)	63	10736	ε. Καραϊσ 20/6
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρός ΗΠΑ 29/6	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	επισκ. Τζέμπελ Άλι 4/7
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	πρός Βουβόη 20/6	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	πρός Μπ. Χομείνι 29/6
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στή Σεμόκλα (άποθήκη)	ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)	69	15688	δ. Κων/πολη 24/6
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	πρός Ίνδια (άποθήκη)	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	α. Μάντρε ντε Ντενός 6/7
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)	69	1595	πρός Όρινόκ 4/7	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρ. «Rafaela»
ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ)	68	10691	α. Ταραγκόνα 21/6	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Ν. Όρλεάν 5/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Βαντί Φερνάν 22/3	ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (μ.)	68	8034	πρ. Σακάϊ 8/7
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Χάμπτον 2/7	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (μ.)	68	9342	ε. Μπουσάν 10/6
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Ρόττερνταμ 11/7	ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871	πρ. Τζέντα 8/7
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Ντάρμπαν 14/6	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	α. Φλώριγκ 5/7
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	ε. Πειραιά 3/6	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	πρός Μπουσάν 23/6
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Πειραιά 22/6	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (μ.)	69	80665	α. Μοντεβιδέο 5/7
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Ίταλία 20/6	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (μ.)	70	1971	πρ. Βραζιλία 23/6
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρός Άντεν 4/7	ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	πρ. Κολίνο 3/7
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	ε. Ν. Όρλεάν 9/7	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	δ. Παναμά 12/6
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	πρός Ίρην 14/6	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Σιγκαπούρη 28/5
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Περάκι 21/6	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (μ.)	68	1568	πρ. Σάκρ (άποθήκη)
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	πρός ΗΠΑ 2/7 *	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. Σήρνες 9/7
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Μομπάσα 25/6	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (μ.)	77	6880	πρ. Βραζιλία 30/6
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Χόγκ Κόγκ 8/7	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (μ.)	88	4999	πρ. Νουαντίμπο 26/5
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Ντάρμπαν 17/6	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	πρ. Μπ. Άμπας 9/7
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	πρ. Άμβούργο 4/7	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	πρ. Κορέα 26/6
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	επισκ. Πειραιά 16/4	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (μ.)	89	4999	ε. Κασσιούγκ 29/6
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρ. Βουβόη 26/6	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (μ.)	75	3699	πρ. Δαμείτα 10/7
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρ. Δακάρ 27/5	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	α. Λός Πάλας 12/5
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Ροζάριο 8/7	ΦΡΙΟ ΛΑΖ ΠΑΛΜΑΣ (μ.)	68	2863	πρ. Μοντεβιδέο 12/7
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρ. «Μινάμα»	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΟΝ (μ.)	90	5286	πρ. Λάος 10/6
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΠΡΙΝΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρ. Νόρντενχαμ 8/7	ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (μ.)	82	5537	πρ. Τόκιο 24/5
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	πρ. Βανκούβερ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	πρ. Μπαντάρ Άμπας 16/6
ΣΤΕ'ΙΝ ΛΕΣ ΣΕ'ΓΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	ε. Κολόμπο 21/6	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρ. Μοντεβιδέο 27/6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ε. Λός Άντζελος 8/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. Λάος 18/6
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	στή Φουτζέιρα (άποθήκη)	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	πρ. Σιγκαπούρη 6/7
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (μ.)	81	9112	ε. Πειραιά 14/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. Λουάντα 4/6
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	στή Βραζιλία (άποθήκη)	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. Τούρμπο 17/7
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (μ.)	75	12376	ε. Σάντος 9/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Ράς Τανούρα 22/6
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Γιόχχαμα 9/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Σάν Φρανσίσκο 8/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρ. Λομ 7/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. ΗΠΑ 7/7
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρ. Μπ. Άμπας 13/5	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Κόμπε 3/7
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	πρ. Τρίπολη 3/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Σάν Λορέντζο 13/6
ΤΑ'ΙΤΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. «Χαράλαμπος»
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	πρ. Πόρτο Όρντς 16/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. Ρεκαλόδα 19/6
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	επισκ. Πειραιά	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Ντούδα 14/6
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	πρ. Σαλέρνο 5/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Κόντλα 15/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρ. Άμστερνταμ 8/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Ντάρμπαν 8/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Βενετία 25/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Λέ Χάβρη 11/7
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρ. Άλγέρι 25/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Άλεξάνδρεια 7/7
ΤΑ'ΥΤΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	α. Χιούστον 5/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Πόρτ Σάϊδ 24/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	ε. Ρίο Χάινα 3/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	πρ. Μοντορ 3/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	πρ. Κένουα 26/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	18329	πρ. Ραμνάλ 8/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	ε. Γδύνια 11/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΙΟΒΙ (μ.)	75	3531	μετ. «Mega Union»	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.)	83	35762	πρ. Άμπιζάν 8/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΙΟΥΕΛ II. (μ.)	81	3375	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 15/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΙΟΥΕΛ III. (μ.)	78	5868	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΙΟΥΠΕΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΟΥΝ Ν. ΚΟΥ (κ.)	72	5907	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΟΥΝΝ ΤΟΥ (κ.)	78	15860	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΟΥΡΤΖ (Αβ.)	70	10197	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΟΥΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	
ΤΖΟΥΡΤΖ Ν. (μ.)	69	5406	ε. Κασσιούγκ 29/6	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	



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



eI Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

TLX: RCA 27324 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN



A CHALLENGE TO PERFECTION



COANDA & CALIARI
YACHTS



CALIARI 70, 75, 83, 90, 103

CALIARI YACHT: A MOCHI GROUP COMPANY



ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119,

151 24 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ: 806.8101-9, FAX: 806.8209